





# Un nuovo fronte mare per Marzamemi. Un lembo di terra fra le acque

<i>Abstract</i>	7
-----------------	---

## Capitolo primo: il paesaggio litoraneo

1.1 - Il paesaggio litoraneo	13
1.1.1 - La passeggiata a mare	18
1.2 - L'aspetto morfologico	39
1.3 - Le tipologie del litorale	42
1.4 - L'interpretazione dei meccanismi progettuali	51
1.4.1 - Meccanismi di interpretazione dei <i>waterfront</i>	52

## Capitolo secondo: il paesaggio dell'area di intervento

2.1 - Marzamemi. Storia ed economia del passato	67
2.2 - I magazzini del vino	71
2.3 - Lo stabilimento Rudinì	72
2.4 - Le saline	77
2.5 - La rete Natura 2000	79
2.6 - Le latomie	80

## Capitolo Terzo: stato di fatto e progetto

3.1 - La struttura urbanistica e tipologica	87
3.2 - P.R.G. e Piano Particolareggiato	89
3.3 - Assetto urbano e previsioni di progetto	92
3.4 - Il piano Paesaggistico 2012	93
3.5 - I servizi portuali	98
3.6 - Il litorale urbano e i punti critici	99



3.7 Il Progetto. Obiettivi della proposta progettuale	103
3.7.1 La nuova sistemazione del fronte mare	104
3.7.2 Percorso Lineare Pedonale	106
3.7.3 Gli spazi del nuovo fronte mare	108
<b>Conclusioni</b>	114
<b>Ringraziamenti</b>	117
<b>Bibliografia</b>	119
<b>Sitografia</b>	120
<b>Fonti immagini</b>	121



## Abstract

Il lavoro della presente tesi è un elaborato che ci conduce verso la trasformazione dei luoghi costieri attraverso un'azione progettuale in grado di mettere in luce l'essenza vera dei luoghi e di innescare fattori positivi di sviluppo.

Alcune di queste dinamiche di sviluppo sono fortemente legate ai processi dell'architettura altre invece sono legate a dinamiche differenti come a quelle turistico-economiche.

Il territorio dell'area in esame presenta aspetti di notevole carattere paesaggistico, naturalistico e storico. La sua posizione geografica, ha reso da sempre questo tratto di costa vivo, sia per scambi culturali che per scambi commerciali.

Da un punto di vista morfologico il territorio, partendo dall'isola di Capo Passero, incomincia con un brusco salto di quota, tra terra e mare, quasi a costituire un forte segno architettonico naturale che connota fortemente il paesaggio. Andando verso nord questo margine terra/mare si fa sempre più morbido e le due interfacce, la terra e il mare, interagiscono fra di loro sempre di più. Si percepisce un sistema osmotico fatto di elementi che si compenetrano fra di loro; isolotti a ridosso del litorale, istmi e penisole

a secondo il ritmo delle maree, pantani e sorgenti di acqua dolce.

Parallelamente al margine terra/mare troviamo la linea di rupe, un salto di circa sei metri che si fa sempre più evidente in prossimità del borgo, in cui trovano posto necropoli, abitazioni rupestri che vanno a determinare una condizione ipogea al territorio compreso fra la rupe e la linea di costa.

La tesi si sviluppa secondo due temi, uno di carattere storico e culturale, uno di carattere percettivo ambientale, fondamentali per una nuova visione del territorio costiero prendendo in considerazione un'indagine di tipo fisico percettiva che va a indagare in che modo il territorio costiero vive e si modifica lungo la linea di costa.

Sulla rupe trovano posto edifici destinati alle attività lavorative: cantine, distillerie, magazzini per il cotone, magazzini per il sale, mentre nella fascia costiera si collocavano edifici per la lavorazione dei prodotti della pesca. Tutti edifici testimonianza dell'attività economica fortemente integrata nel territorio del borgo marinaro.

Per la sua particolarità gran parte del territorio costiero è stato inserito all'interno della lista dei territori protetti della Rete

Natura 2000. Siti di interesse comunitario SIC e zone a protezione speciale ZPS vengono gestite da strumenti per salvaguardia degli habitat presenti, ma nonostante ciò, oggi l'attuale situazione paesaggistica non è delle migliori.

Negli anni le attività economiche principali hanno perso di importanza e a questi si è sostituita un'economia di tipo turistico che ha spinto verso una espansione rapida del tessuto edilizio senza tenere conto degli aspetti di carattere ambientale della zona.

La continuità visiva della linea di costa è stata fortemente compromessa da inopportuni interventi dell'uomo che, per via di amministrazioni poco attente, hanno alterato la continuità spaziale dei vari ambienti che dalla costa si estendono verso l'interno.

Spazi a verde importanti per la salvaguardia delle biodiversità, oggi protette da direttive europee, contrastano con il tessuto edilizio della nuova espansione presentandosi quasi come 'aree di scarto', incomplete che chiudono con una linea netta il costruito, accentuando la differenza fra l'ambiente antropizzato e l'ambiente naturale.

L'intervento che qui si propone mira a una rivalutazione, prendendo come punto di partenza proprio questa interazione

osmotica fra le diverse parti del territorio, fra paesaggio naturale e paesaggio artefatto, intervenendo con soluzioni progettuali capaci di ristabilire le relazioni perse fra le varie parti del palinsesto territoriale. Si cercherà una continuità fra il sistema naturale e il sistema antropizzato, mediante sottrazioni e aggiunte di nuovi spazi fra l'ambiente costiero e l'ambiente del retro-costa, per una migliore fruizione maggiormente organica e interconnessa delle parti.

I tre capitoli della tesi cercheranno di chiarire l'intento della mia proposta progettuale all'interno del sito scelto.

Il capitolo primo tratta il tema del paesaggio litoraneo ponendo l'attenzione su cos'è stato il mare e i paesaggi costieri a partire dall'Ottocento, con la comparsa delle prime attività di elioterapia, fino ai giorni nostri, in cui il bene 'mare' può essere fruito con estrema frequenza. Attraverso l'osservazione di progetti di opere compiute lungo territori costieri, si cercherà di individuare i possibili approcci alla progettazione lungo il confine terra-mare.

Nel capitolo secondo si delineranno le principali emergenze architettoniche e paesaggistiche, mentre nel quarto capitolo sarà affrontato il tema del progetto e della

nuova riconfigurazione degli spazi interposti fra il mare da un lato e il tessuto urbanizzato e la salina dall'altro, cercando di superare la dimensione atopica che contraddistingue i luoghi e gli insediamenti turistici.



# Capitolo 1





fig.1 - Colin Ruffell, *Brighton Pier*, 1996 - Fonte: [www.glowroad.com](http://www.glowroad.com)

## 1.1 - Il paesaggio litoraneo

“Il mare è stato per secoli, nell’immaginario collettivo, uno spazio che si sottrae alle leggi dell’uomo. Come tale, in grado di suscitare paure e suggestioni simboliche che richiamano la paura e il disordine (...).

Del resto la mentalità collettiva ha spesso ravvisato un forte legame culturale tra mare e pazzia, tra mare e peccato”<sup>1</sup>.

Lo spazio di margine fra il mare e il territorio insediato è stato da sempre territorio di confine, un luogo instabile, insicuro, ibrido, sottoposto ora a trasformazioni antropiche ora a trasformazioni naturali.

“L’invenzione del mare” può avere origine verso la seconda metà del XVIII secolo, quando, come indica Cesare de Seta<sup>2</sup>, il fenomeno del Grand Tour lungo le coste italiane ha il suo apice. In questo secolo il concetto di paesaggio

---

1 Sorcinelli P., *Storia sociale dell’acqua. Riti e culture*, Mondadori, Milano 1998.

2 De Seta C., “Gran tour. Il fascino dell’Italia nel XVIII secolo”, in *Gran Tour. Il fascino dell’Italia nel XVIII secolo*, (a cura di) Wilton A. e Bignamini I., Skira, Milano 1997.

subisce un cambiamento grazie a numerosi viaggi di scoperte e conquiste che producevano e richiedevano una cartografia sempre più aggiornata, contribuendo a costruire un’immagine di territorio sempre più ampia e ricca di dettagli.

Dalla seconda metà del Seicento nelle rappresentazioni iconografiche si modifica nuovamente il punto di osservazione da cui si ammira il paesaggio, spostando l’osservatore sempre più in alto: si sviluppa un concetto di ‘veduta’ e nasce quello di paesaggio anche grazie a un nuovo apprezzamento, da parte dell’élite intellettuale, di una cultura dell’antico e delle rovine.

Verso la metà del XVIII secolo l’attenzione si sposta dall’uomo come centro di rappresentazione pittorica verso un ambiente naturale: anche i territori di margine e i territori costieri diventano oggetto delle rappresentazioni.

E ancora, in questo periodo l’ambiente costiero viene interessato da interventi che ne modificano irreversibilmente la natura fisica;

bonifiche di aree umide rendono infatti sempre più accessibili e vivibili i territori costieri.

La costa diviene allora, come luogo naturale, un'occasione per lo svago e per la contemplazione del paesaggio: nasce quello che Alain Corbin definisce desiderio di riva<sup>3</sup>; un bisogno che mira alla profonda osservazione del mare e di se stessi.

Iniziano allo stesso tempo le scoperte scientifiche dei fenomeni del litorale, l'evoluzione degli studi geologici che spiegano il mutare delle conformazioni fisiche del territorio costiero così anche nelle rappresentazioni di tipo iconografico è ben presente l'aspetto morfologico e archeologico dei siti a testimoniare questo nuovo interesse.

Il nuovo sguardo verso il paesaggio litoraneo inteso come spazio contemplativo incomincia ad apparire intorno al XVIII secolo anche grazie ai contributi provenienti dall'Inghilterra relativi alla pittura così come le nuove pratiche turistiche dei bagni a mare (Fig.2) ; il paesaggio costiero è vissuto quindi come un luogo del

benessere, ideale per l'idroterapia e la cura della salute.

Oltre alle passeggiate all'aria aperta e le gite in barca incomincia a diffondersi, lungo la costa delle terme, in particolare nelle aree costiere del nord Europa, ovvero stabilimenti realizzati sulla costa a scopo terapeutico; tra i più famosi ricordiamo quelli di Brighton e di Bath.

Il continuo e forte interesse verso la zona costiera incomincia a creare un nuovo fenomeno, ovvero quello degli insediamenti dei litorali e dello sviluppo di una sua architettura. Ma il fenomeno dell'insediamento lungo i litorali ha prodotto anche lo sviluppo di un'architettura stagionale, quella degli stabilimenti marini che iniziano a marcare con carattere l'aspetto delle spiagge.

Comincia quindi l'epoca dei pontili, delle terrazze, delle rotonde, delle zone di mare protette per bagni, dei *crescents*, delle passeggiate a mare, prima frequentate dalle classi aristocratiche, poi da quella emergente borghese.

Diverso invece è l'apprezzamento del mare

---

3 Cfr. Corbin A., *L'invenzione del mare. Riti e culture*, Marsilio, Venezia 1990.



fig.2 - 'Bathing machine' inglesi di fine Ottocento. Fonte: [www.repubblica.it](http://www.repubblica.it)

nelle coste del Mediterraneo, che grazie ai viaggiatori del *Grand Tour*, si diffonde anche in Europa; un concetto ideale di mare trasparente e invitante da offrire al turista, mentre prima di tale periodo le coste del sud dell'Italia non erano molto apprezzate per via della mancanza di attrezzature e ripari, spesso considerate sgradevoli per la forza degli elementi che si abbattevo su di esse (sole, mare, vento).

Il recupero del gusto della frequentazione del fronte mare e della contemplazione del paesaggio di costa in questo periodo si ricollega al concetto di *otium*, il tempo libero colto, lo spazio per il relax.

Le letture di questi fenomeni di interpretazione del litorale possono essere diverse: quella romantica legata alla concezione del sublime; quella legata al concetto di pittoresco, ovvero ciò che desta curiosità, ciò che ha caratteristiche proprie dei luoghi e delle loro popolazioni.

Si può dire allora che il concetto di paesaggio litoraneo si sviluppa accanto a quello di villeggiatura sulla costa, che ha interessato in origine soltanto le classi privilegiate come

l'aristocrazia e la borghesia, il cui approccio al viaggio e alla vacanza, con l'introduzione del nuovo concetto di ferie, era molto distante da quello degli studiosi dei primi viaggi costieri. È in questo momento che nasce il moderno concetto di turismo. Gli spazi dei litorali si attrezzano per far fronte alle nuove necessità di svago che vengono collocate lontano dai luoghi di produzione, una divisione del luogo del lavoro e del luogo del divertimento in sintonia con la divisione borghese del tempo dello svago da quello della produzione.

Questo fenomeno porterà a un'urbanizzazione, anche di tipo intensivo, di molti litorali, alla demistificazione, come testimoniano i pittori

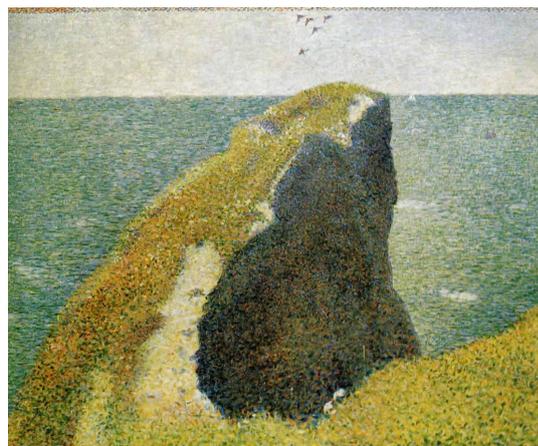


fig.3 - Georges Seurat, *Le Bec du Hoc, Grandcamp* 1885.  
Fonte: [www.arte.rai.it](http://www.arte.rai.it)



fig.4 - Raoul Dufy, *Les pêcheurs à la ligne*, 1907. Fonte: <https://www.mutualart.com>

impressionisti che hanno documentato la cosiddetta decomposizione e ricomposizione dello spazio litoraneo, e in particolare la nascita della passeggiata a mare simbolo nell'immaginario collettivo delle vacanze al mare, ma anche luogo pubblico dove poter camminare e incontrarsi<sup>4</sup>.

### 1.1.1 - La passeggiata a mare

La passeggiata è una componente molto importante nello stereotipo comune delle vacanze al mare, e si presenta come un luogo pubblico molto flessibile dove si possono incontrare diversi tipi di spazi; per lo svago, per gli sport acquatici, per la balneazione, ma anche spazi pensati solo per il semplice camminare su moli, sentieri, *promenade*, passerelle.

L'attrattiva per questi spazi è così forte da spingere molte città lontane dal mare a simularlo con diverse attrezzature di allestimento, come ad esempio sabbia, palme,

---

<sup>4</sup> Cfr. "Il paesaggio litoraneo", in Renata Valente, *Frontiere fra terra e mare*, Liguori Editori, Napoli 1999.



fig.5 - Henri Matisse, *La baie de Nice*, 1918.  
Fonte: [www.metmuseum.org](http://www.metmuseum.org)

lettini e ombrelloni impiegati a Parigi per il progetto di *Paris Plage* (fig.7), che ha avuto grande successo ogni anno. Anche altre città come Torino (fig.6) e Berlino hanno ricostruito in un certo senso ambientazioni marine, in particolare le situazioni di limite fra la terra ferma e il mare.

Anche se, come abbiamo visto, nel capitolo precedente, la nascita del mare come portatore di valori estetici, ricreativi, terapeutici può

avere origini lontane<sup>5</sup>, l'organizzazione dello spazio di confine fra terra e mare, e in particolare quello delle passeggiate a mare, ha origini in Inghilterra verso la fine del XVIII secolo, secondo quanto riportato dallo storico Alain Corbin<sup>6</sup>.

Proprio in questo periodo la fascia costiera incomincia a essere sempre più attrezzata di elementi di servizio e di arredo urbano, definendo uno spazio pubblico caratteristico, ovvero la passeggiata; da un lato lo spettacolo del mare, dall'altro la sequenza di edifici che vengono presi da modelli preesistenti, riadattandoli – come l'hotel, il caffè, il *kursaal*, la villa – o inventati, per vivere il nuovo spazio litoraneo, come lo stabilimento balneare o il *pier*, un prolungamento della passeggiata proteso verso il mare.

Una caratteristica delle *promenade* e dello spazio aperto, che colpisce a un primo

---

<sup>5</sup> Campionesi P., “Il mare e il litorale”, in *Le belle contrade: la nascita del paesaggio*, Garzanti, Milano 1992.

<sup>6</sup> Cfr. Corbin A., *L'invenzione del mare. Riti e culture*, Marsilio, Venezia 1990.



fig.6 - Spiaggia dei 'murazzi', Torino, 2015.  
Fonte: [www.dolcevitatravelmagazine.com](http://www.dolcevitatravelmagazine.com)

sguardo, è la contrapposizione fra l'ecllettismo delle architetture e l'unità d'insieme: un equilibrio ottenuto grazie all'osservanza di regole semplici come la prevalenza di attività commerciali, l'allineamento degli edifici, subordinazione all'ambiente marino. Queste 'regole' così adottate, in un certo senso ammortizzano la varietà e consentono anche qualche variazione nella dislocazione spaziale. Sono queste le caratteristiche che fanno pensare allo storico dell'architettura, Paolo Sica, la passeggiata a mare come uno dei luoghi “più felici” dell'urbanistica ottocentesca<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Sica P., *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*. Laterza, Bari 1977.



fig.7 - *Paris-Plages*, Parigi, 2017. Fonte: [www.venets.wordpress.com](http://www.venets.wordpress.com)

Uno studio condotto da un professore spagnolo, J. Louis Trapero, ha definito le passeggiate “elementi indispensabili per la difesa e l’organizzazione dei litorali”<sup>8</sup>, poiché permettono di garantire l’accesso pubblico, impedendo la realizzazione di interventi macroscopici di aggressione e privatizzazione, creando una fascia costiera organizzata capace di restituire identità alla città stessa.

La casa come supporto temporaneo per le vacanze balneari, e quindi anche il modello della passeggiata, a partire dalle coste dell’Europa del Nord, si è diffuso in tutto il mondo articolandosi in maniera differente caso per caso. Tra alcuni importati esempi possiamo ricordare il caso di Brighton in Inghilterra; la *promenade des Anglais* di Nizza che diventa un modello di esportazione; la Choncha di San Sebastian; Atlantic City negli Stati Uniti (fig.8), con una lunghezza di 7 km, un fronte mare imitato da altre città americane; San Remo fra i casi italiani assieme ad altre passeggiate liguri;

---

<sup>8</sup> J. Trapero, *La passeggiata marittima come elemento ordinatore del litorale*, in “Urbanismo COAM”, n.4, 1988.

in tutti questi casi si realizzano dei fronti mare capaci di accogliere la funzione turistica e di creare un nuovo spazio urbano a contatto con l’acqua quasi sempre privilegiando il carattere panoramico dell’intervento.

Ma l’idea stessa di passeggiata porta con sé, oltre al significato di parata, anche quello di sentiero.

L’affaccio a mare e lo sviluppo di una percorso prevalentemente pedonale per il passeggio e lo svago si ritrova anche in segmenti di costa anche poco urbanizzati, o in prossimità di piccoli borghi marini.

Le passeggiate non sono solo delle sistemazioni funzionali dello spazio pubblico in prossimità della soglia terra/mare, ma diventano anche percorsi attrezzati, in piccoli paesi o anche luoghi prevalentemente naturali, che svolgono, anche se in modo semplice, il compito di agevolare il paesaggio e la contemplazione del mare in ambienti diversi, come ‘piazlette’, ‘muretti’, belvedere (fig.10).

La passeggiata con gli spazi litorali e urbani a essa connessi continua a trasformarsi



fig.8 - Spiaggia di Atlantic City, USA 1930. Fonte: [www.bcnews.go.com](http://www.bcnews.go.com)

seguendo l'evolversi del rapporto della cultura urbana con il mare. Mentre oltre oceano, nel periodo fra le due guerre, si costruiscono città costiere sul modello degli esempi europei, quasi a diventare dei parchi tematici per il divertimento, in Europa si assiste alla nascita e all'applicazione di nuovi modelli organizzativi dello spazio urbano costiero.

Alcuni progetti fanno del lungomare un elemento ordinatore della composizione urbana, come il caso dell'insediamento balneare di Bellavista, a Klampenborg, sulla costa danese, costruito negli anni trenta da Arne Jacobsen, in cui diversi percorsi dello spazio antistante il mare valorizzano le relazioni delle varie parti dell'insediamento (le residenze, il ristorante, il teatro, i *pier* con le torrette).

Nel dopoguerra, questi spazi litoranei incominciano a perdere la loro importanza ad incominciare dai mari del nord, per scarsità di attrezzature e servizi, per lo svilupparsi di località turistiche sempre più nuove, ma principalmente perché "spettacolo e



fig.9 - Spiaggia di Brighton, Inghilterra 1930.

Fonte: [www.british-towns.net](http://www.british-towns.net)

ostentazione si sono sviluppati dappertutto”<sup>9</sup>.

Compresa all'interno di un processo di urbanizzazione, che ha privilegiato lo sviluppo edilizio rispetto invece ai caratteri ambientali dello spazio urbano, la passeggiata di origine storica non è stata riconosciuta come elemento urbano connotato da una propria identità e purtroppo non è stata ben integrata all'interno di progetti urbani pensati per le nuove pratiche turistiche.

Solo alcuni progetti hanno considerato il vero valore della passeggiata a mare includendola

---

<sup>9</sup> Urry, J., *Lo sguardo del turista*, Seam, Roma 2002.



fig.10 - Sentiero in pietra, Xlendi Bay, Gozo Malta.

abilmente all'interno del processo progettuale. È il caso della città di Royan<sup>10</sup>, (fig.11,12) una piccola città francese sulla costa atlantica che, dopo essere stata distrutta dalla guerra, viene ricostruita con un fronte mare integrato allo spazio urbano retrostante, grazie anche a una piazza/passarella sopraelevata e a un arretramento della viabilità rispetto alla linea di costa.

Ancora un altro importante esempio, in questo caso extraeuropeo, è il progetto per la sistemazione del fronte mare di Rio de Janeiro (fig.13,14), degli anni sessanta e settanta, dell'architetto Burle Marx, dove lo spazio pubblico di confine viene ripensato e progettato inserendo funzioni e verde in maniera adeguata rispetto alla dislocazione precedente, permettendo una migliore fruizione della fascia litoranea urbana; un progetto di successo che verrà poi preso come riferimento per gli interventi a Barcellona e in

---

<sup>10</sup> Ragot G., *L'invention d'une ville*, Éditions du Patrimoine, Paris 2003.

altre città della Spagna<sup>11</sup>.

Le massicce edificazioni dei litorali, che si estendono a volte per decine e decine di chilometri, hanno spesso cambiato in modo irreversibile la fisionomia dei territori, come il caso della costa settentrionale sarda o ancora delle coste della Versilia dove l'urbanizzazione non pianificata diventa nel tempo la 'regola' insediativa e che spesso finisce per ricalcare e estendere in prosecuzione il tessuto edilizio presente, compreso anche il modello della passeggiata a mare.

Con la crisi del turismo balneare, la passeggiata a mare attraversa un ulteriore momento di difficoltà legato a un senso di perdita di identità, in particolare in località molto congestionate dai flussi turistici; sovraffollamento, degrado del paesaggio, inquinamento del mare sono tutti fattori che contribuirono a ridurre i flussi turistici in questi luoghi.

La reazione a questa riduzione fu un intensivo sfruttamento della costa, non adeguatamente disciplinato, che contribuiva a far perdere,

---

<sup>11</sup> Tullio M.C., *A new Horizon to Barceloneta*, in "Topos", n.15, 1995.

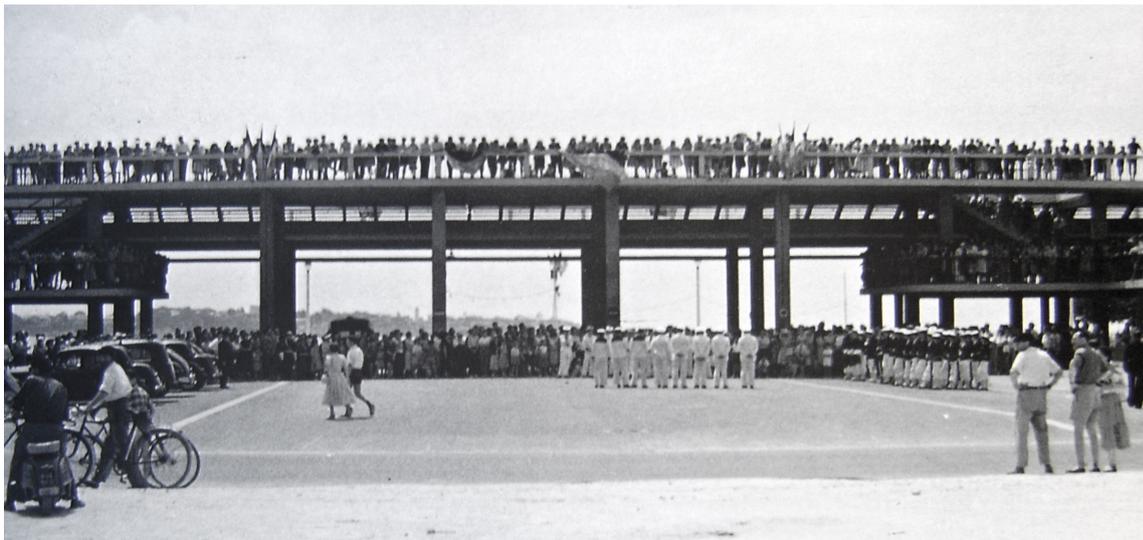


fig.11 - Passeggiata costiera sopraelevata, Royan, Francia. Fonte: [www.c-royan.com](http://www.c-royan.com)



fig.12 - Passerella e edifici in linea. Royan, Francia anni '60. Fonte: [www.c-royan.com](http://www.c-royan.com)

anno dopo anno, l'immagine originaria che le città delle località balneari si erano costruite nel tempo.

Molti edifici non più 'competitivi' vennero sostituiti con nuovi edifici molto più grandi e spesso includendo funzioni non tanto compatibili con l'ambiente litoraneo; l'effetto prodotto era un sovraffollamento ulteriore e un aumento del traffico.

Le emozioni e le sensazioni suscitate oggi dalle immagini del cinema, della letteratura, della pittura, rischiano, se confrontate con molte realtà attuali, di essere deluse: chi percorreva

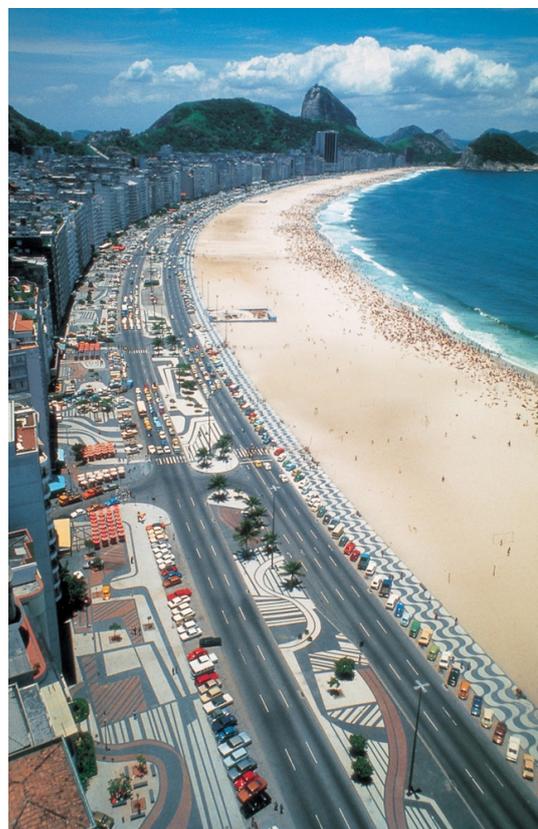


fig.13 - Avenida Atlântica, Rio de Janeiro, Brasile. Fonte: [www.archdaily.com.br](http://www.archdaily.com.br)

fino a qualche anno fa la Marina di Palermo, prima degli interventi di riqualificazione di Italo Rota, (fig.15) era circondato da scarichi di auto, mentre i viaggiatori del XIX secolo descrivevano invece bei panorami: la visita delle colline e del mare, "i profumi di arancio e bergamotto" come ricorda Fabio Isman<sup>12</sup>.

Oltre a Palermo, a rappresentare il declino

<sup>12</sup> De Cauter L., *The Beach as Icon*, in "Topos" n.13, 1995.



fig.14 - Dettaglio della pavimentazione. Avenida Atlantica, Rio de Janeiro, Brasile. Fonte: [www.museus.gov.br](http://www.museus.gov.br)

delle passeggiate, si uniscono alcune località della costa inglese come Brighton e Blackpool, diventate nel tempo “prove viventi del declino della costa come luogo di piacere estetico, sono stati trasformati in fiere del divertimento, parchi-gioco con le loro batterie di macchinette per il gioco d’azzardo”<sup>13</sup>. Ma nel contempo, si sperimentano progetti migliorativi che puntano a una maggiore qualità e fruizione del territorio costiero urbanizzato; riqualificazione di passeggiate esistenti, progetti di giardini sul mare, riqualificazione di aree industriali dismesse.

Come testimoniano i casi dei progetti in Spagna e in Portogallo, dove aree ai margini della città vengo rigenerate ristabilendo nuove relazioni fra mare e tessuto urbanizzato.

Un caso emblematico è quello della città di St. Jean de Monts, una città francese sulla costa atlantica vicino Nantes, trasformata durante di anni settanta da interventi che ne hanno interposto fra la terra e il mare grandi edifici in linea di notevole volumetria e una strada a

sei corsie che contribuiva a creare una netta separazione fra il tessuto edilizio esistente e gli spazi costieri, generando nel tempo una riduzione del gettito turistico e un progressivo incremento del degrado del fronte mare.

Nel 1994 il concorso promosso dalla città ha visto combinare tutte le soluzioni sperimentate per la riqualificazione dei litorali – arretramento dei flussi di traffico principali e della strada; connessioni con l’hinterland; nuovi spazi pubblici sul mare con attrezzature e servizi. L’aspetto molto interessante che il concorso richiedeva, era la ristrutturazione anche degli edifici privati, affacciati sul litorale in modo da non avere soltanto un fronte mare da usare solo in estate, ma un vero spazio urbano in grado di funzionare durante tutti i periodi dell’anno.

L’immagine del lungomare è quindi un elemento d’identità delle città balneari. Le città balneari hanno bisogno di un’immagine forte, di una facciata/vetrina che traduca la loro vocazione principale – quella turistica – in vera opportunità di sviluppo economico. È

---

<sup>13</sup> Ibidem



fig.15 - Lungomare *Foro Italico*, Palermo.

questo infatti un principio fondamentale per l'*urban marketing*, importante per lo sviluppo locale e per l'attrazione di investimenti privati. È importante però che gli interventi di riprogettazione dei litorali non cadano nelle tentazioni di un linguaggio effimero, di facciata, di un architettura pensata solo l'internazionalizzazione del turismo, fatta di un immagine stereotipata che spesso caratterizza i luoghi turistici così come sostiene il critico americano R. Ingersol<sup>14</sup>.

Il fatto che il fronte mare sia destinato a accogliere un utenza turistica non significa realizzare spazi secondo linguaggi convenzionali o dissonanti, con una varietà eccessiva di linguaggi architettonici, che spesso producono monotonia e omologazione.

La varietà formale e dimensionale, l'eterogeneità delle altezze o delle volumetrie può diventare una caratteristica di identità e può essere valorizzata e diventare occasione di riqualificazione, solo se inquadra in un progetto, in cui il disegno d'insieme prevalga

---

<sup>14</sup> Ingersol R., *L'internazionale del turista*, in "Casabella", n.630-631, 1996.

sulle singole architetture.

È importante quindi riuscire a legare parti del costruito e utilizzare come elemento unificante lo spazio pubblico in grado di generare relazioni qualificanti fra le singole architetture, così come accade per le passeggiate storiche.

Per fare ciò è possibile introdurre all'interno dello spazio urbano degli elementi ordinati fatti di segmenti, superfici o punti capaci di ristabilire nuove relazioni fra la città e il mare; nuovi segni rigeneratori di un paesaggio costiero.

Tali elementi possono essere di diverso tipo; una pergola nel caso del progetto di riqualificazione del lungomare di *Foz Velha* (fig.16) a Porto, un pavimento molto caratterizzato (fig.17) come nel caso del progetto di Rio De Janeiro di Roberto Burle Marx, un arredo arricchito con sculture di Chillida come a San Sebastian (fig.18).

In questa direzione va anche il progetto per il *waterfront* di Oporto da parte dell'architetto Solà Morales che ha corretto un precedente piano di urbanizzazione che proponeva la



fig.16 Pergola. Lungomare *Foz Vehla*, Porto. Portogallo. Fonte: [www.oportomusichostel.com](http://www.oportomusichostel.com)

costruzione di edifici fra il mare il *Parque de la Cidade*, allineata lungo una nuova strada.

Nel nuovo progetto la strada diviene una *parkway* sopraelevata, mentre il *Parque de la Cidade* arriva direttamente al mare sottopassando la *parkway*, diventando un elemento di connessione fra la costa e il retro costa. Il tracciato una volta giunto in prossimità del mare, si dirama percorsi sempre più piccoli; vengono realizzate passerelle in legno, in parte a sbalzo per presenza di dislivelli, che seguono l'andamento del terreno roccioso<sup>15</sup>.

### **Il mix di funzioni**

Se l'immagine è un elemento importante per l'*urban marketing*, la scelta del gruppo di funzioni svolge un ruolo importante nella riqualificazione dei fronti mare, in particolare per quanto riguarda l'integrazione fra il fronte mare e il resto della città. Affinché la fascia litoranea non diventi un 'facciata vetrina' staccata dal resto del tessuto urbano

---

<sup>15</sup> Cfr. "Fra Mare e Città", in Massa M. (a cura di), *Passeggiate lungo molto mari*, Maschietto Editore, Firenze 2005.



fig.17 Dettaglio pavimentazione lato spiaggia. Avenida Atlantica, Rio de Janeiro. Fonte: Roberto Rocco

retrostante, è importante ideare programmi di funzioni appropriate, utile a turisti e abitanti, compatibili con la funzione primaria del luogo, ossia quella di luogo pubblico concepito per la fruizione pubblica.

La scelta e la localizzazione delle funzioni non deve produrre uno spazio spezzettato o interferenze nella visione panoramica del mare, ma deve consentire invece una dilatazione dello spazio pubblico, una moltiplicazione dei modi di percepire il mare e l'ambiente. Il mix di funzioni può contenere quindi, attività



fig.18 - *Pettine del vento* -. Scultura in ferro di Eduardo Chillida, San Sebastian, Spagna. Fonte: [www.alsa.com](http://www.alsa.com)

commerciali di tipo ordinario, ma anche attività diverse tali da favorire una rivitalizzazione sociale, economica e urbana dell'area. Molte funzioni, un tempo fortemente catalizzanti per alcune aree costiere, dopo alcuni anni hanno perso la loro forza attrattiva; ricordiamo in proposito le attività ludiche lungo la costa britannica, come i lunapark, i *pier*, le ruote panoramiche, oggi ormai obsolete.

Possiamo dire che le funzioni collocate sulla fascia costiera dovrebbero rivolgersi anche alla città in modo tale da poter assicurare un uso continuo dello spazio durante tutto il periodo dell'anno, proponendo spazi misti con destinazione pubbliche e private.

Spesso i lungomare sono organizzati attorno a una o più funzioni preminenti, o ad attività e servizi particolari.

Nella riqualificazione e pedonalizzazione dell'area portuale di St. Nazaire in Francia, oltre ad attività convenzionali di tipo turistico, sono previsti servizi sociali utili alla collettività locale.

Vengo inseriti infatti nel progetto centri per



fig.19 Parque del Cidade, dettaglio scogliera. Fonte: Lotus, n.3, 2003

anziani e studi per artisti, mentre nel caso del progetto di Tadao Ando per il fronte mare di Kobe (Giappone) la funzione dello spazio pubblico ricreativo diventa anche spazio per le emergenze, ovvero un'area per accogliere gli abitanti in caso di emergenza.

Nel progetto della *Faleron Bay*<sup>16</sup> di Atene, per esempio, si prevede di smontare gli edifici che avrebbero ospitato le gare sportive al fine di restituire alla città un ampio spazio collettivo in prossimità del mare. Questa scelta è stata fatto proprio per rimarcare l'importanza

---

16 "TOPOS", n.38, 2002.

della passeggiata lungomare, attrezzata per il tempo libero, con muri di protezione e rampe, pontili e aree di sosta, sfruttando i dislivelli per ospitare i servizi<sup>17</sup>.

### **La pedonalizzazione**

Una riflessione relativa allo spazio pubblico litoraneo riguarda il rapporto fra spazio pedonale del lungomare, accessibilità meccanizzata e sosta dei veicoli.

La pedonalizzazione diventa spesso un obiettivo strategico per le politiche urbanistiche di questi luoghi. Infatti, molte città balneari, e non solo, si ritrovano oggi a dover gestire una situazione urbanistica molto complessa; politiche del territorio, che hanno permesso un facile aumento di densità del costruito, senza un adeguato piano funzionale per le aree di sosta e l'accessibilità, si ritrovano oggi a dover trovare risposte risolutive spesso molto costose e complesse.

Alcune soluzioni posso prevedere una semplice riprogrammazione dei flussi di

---

<sup>17</sup> Papayannis T., *Feleron Bay, Large-scale restoration of the Athens seafont*, in "Topos", n.38, 2002.

traffico principali, altre invece più complesse propongono una convivenza fra la viabilità di scorrimento, quella dei servizi locali e quella degli spazi di sosta nello stesso canale, facendo ricorso a sistemi di interrimento della circolazione automobilistica e ferroviaria, che oltre a risolvere il problema emergente, liberano spazio utilizzabile per attività economiche nuove.

Un grande esempio è l'arretramento della linea ferroviaria ligure di Ponente dove al posto della ferrovia sono tratti pedonali a ridosso del mare, accentuando con maggior forza il legame tra uomo e mare che in precedenza la ferrovia purtroppo limitava<sup>18</sup>.

A Le Havre l'arretramento della circolazione ha consentito l'ampliamento e la riqualificazione dello spazio pedonale lungo il litorale, la valorizzazione del paesaggio dunale e la formazione di un sistema di piazza e giardini<sup>19</sup>. Anche i progetti per il Foro Italico di Italo Rota

---

<sup>18</sup> *Il piano Territoriale di coordinamento della costa della regione Liguria*, "Acer", n.6, 2002.

<sup>19</sup> Chemetoff A., *The shore at Le Havre, Normandy*, in "Topos", n.13, 1995.

per Palermo e per il lungomare di Rio de Janeiro si fonda sul principio dell'allontanamento dello spazio pedonale da quello di scorrimento automobilistico. Nel caso del Foro Italico le aree di sosta e di svago vengono collocate a ridosso della costa e dei frangiflutti, mentre la gran parte dell'area dei giardini acquisisce una funzione di filtro fra area pedonale e asse viario. Nel caso di Rio, il progetto di Nunho Portas riorganizza l'area costiera interrando i parcheggi e sopraelevando l'Avenida Perimetral, sistemando l'area sottostante con diversi servi oltre che con i passaggi di transito verso il mare.

Lungo la costa romagnola, il piccolo centro balneare di Cesenatico (Fig.22), nel 2014 viene interessato da un'opera di riqualificazione d'area demaniale antistante gli stabilimenti balneari. Un tratto di bel 2km viene recuperato, e trasformato in giardino con diverse tipi di vegetazione, strutture ombreggianti per la protezione dal sole, percorsi pedonali e ciclabili<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Cfr. *Giardini al Mare*, in [www.cesenatico.it](http://www.cesenatico.it)

Nel progetto di Matosinhos<sup>21</sup>, di Souto de Moura (Fig.19), viene realizzato uno spazio di sosta, con funzione di belvedere, proprio sopra il parcheggio interrato. La terrazza leggermente sopraelevata, è affiancata a una sistema di trasporto pubblico e a una strada locale con un sistema di attrezzature per il ristoro.

Combinando due tipi di intervento, interrimento dell'asse di scorrimento e dell'area destinata a parcheggio, il fronte mare di Vigo ha visto una radicale trasformazione con la formazione in superficie di una passeggiata, di giardini e di varie attrezzature<sup>22</sup>.

Nei territori dove la ferrovia scorre sul mare, il suo spostamento offre l'opportunità di interventi che ripristinano il rapporto diretto e l'accessibilità al mare.

In questi casi si opera in genere con un interrimento dell'asse ferroviario per alcuni tratti; così come è stato fatto a Reggio Calabria, dove l'interrimento della ferrovia ha permesso

---

<sup>21</sup> "Navigator", n.8, 2003.

<sup>22</sup> Vázquez Consuegra G., *Vigo waterfront*, Gili, Barcelona, 2008.



fig.20 - Lungomare *Falcomatà*, Reggio Calabria. Fonte: [www.lazzaroturistica.it](http://www.lazzaroturistica.it)



fig.21 - Lungomare di Matosinhos, Portogallo. Lotus 3, 2003, pag.59



fig.22 - Passeggiata Lungomare di Cesenatico.  
Fonte: www.i.pinimg.com

il recupero di suolo pubblico e la realizzazione di un'ampia passeggiata (fig.20).

In conclusione, tutti questi interventi – spazi collettivi con funzione pubblica e privata, sistemi di reti e connessioni con il territorio interno, progetti di salvaguardia dell'ambiente naturale – mostrano come sia possibile contrastare la commercializzazione dello spazio pubblico costiero a fine puramente turistico e stimolare un diverso tipo di turismo, sostenibile e civile.

Possiamo quindi riassumere dei punti fondamentali per i quali la passeggiata è diventata un elemento emblematico nella progettazione urbanistica:

- è lo spazio di connessione fra ambiente naturale e spazio urbano;
- come spazio aperto svolge un ruolo decisivo nel recupero delle città turistiche e nell'affermare l'uso pubblico del litorale;
- è un fattore importante dell'*urban marketing* per lo sviluppo economico di qualità della città turistica del suo territorio.

## 1.2 - L'aspetto morfologico

L'osservazione dei fenomeni di maggiore o minore continuità morfologica lungo il margine fra la terra e il mare è indispensabile per una

conoscenza ambientale dei paesaggi costieri, fondata sulla consapevolezza della complessità e contiguità dei fenomeni. Questo tipo di osservazione, basata su conoscenze che toccano ambiti diversi, ci aiuta sicuramente a capire quali possano essere le diverse profondità di dominio della fascia costiera.

Una classificazione morfologica generale delle possibili caratteristiche fisiche dei litorali si distingue nelle due tipologie di costa bassa e costa alta, le quali a loro volta si specificano rispettivamente in scogliere, spiagge di ciottoli, di sabbia (con o senza dune retrostanti), zone umide (piane di marea, lagune, stagni costieri, paludi) e scogliere alte, con o senza spiagge alla base<sup>23</sup>.

Le possibili diversità delle forme del litorale possono essere spiegate a loro volta sull'intensità dell'energia che si scaglia su di esse; infatti, esse dipendono dall'energia dell'acqua che si abbatte sulla costa e dalla capacità di quest'ultima a opporre resistenza; di questa stessa capacità di modellamento è funzione

---

<sup>23</sup> Cfr. Bovina G., Sinapi L., *Lineamenti di geomorfologia costiera*, in [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it)

anche la forma del sedimento che compone la costa stessa.

L'energia modellatrice del litorale può provenire anche da altre cause oltre che dalla forza del mare, siano esse di tipo esogeno, ovvero piogge, che possono determinare fenomeni carsici, di dilavamento, o di tipo endogeno, quali quelli tettonici e vulcanici.

La forma della costa quindi, può essere definita come l'esito del dinamismo, che determina una condizione di equilibrio transitoria per definizione e pertanto alle vicende evolutive si affiancano anche quelle che sono definite dalle caratteristiche ereditarie, ovvero quelle che dipendono dalle caratteristiche della roccia.

Ad esempio l'erosione marina, anche se in modo lento, scava in profondità la roccia calcarea; le spiagge fossili, invece, sono state già formate da sedimenti a loro volta provenienti da altre rocce ancora più antiche, mentre le rocce vulcaniche ricordano le eruzioni e le successive acque che le hanno modellate.

Ogni forma della costa ha quindi la capacità di evolvere raggiungendo una combinazione

ottimale che è quella che minimizza i traumi, ovvero gli effetti del mare.

L'indagine fisica sul litorale può andare avanti, considerando gli elementi antropici come il costruito, verso un'analisi di 'geomorfologia dell'artificiale': possiamo considerare, per esempio, un porto o un lungomare urbano come un elemento 'cementificatore', irrigidente, fortemente invasivo nell'immagine di una linea di costa, che allora potremmo definire come 'irrigidita', o 'mobile', dove la spiaggia è l'elemento mutevole, dinamico che sta alla base di una configurazione temporanea.

Queste condizioni tipiche di base della linea di costa, irrigidita e mobile, si differenziano fra di loro non solo per l'aspetto morfologico, ma soprattutto per quello legato alla disponibilità evolutiva, di trasformazione dello scenario.

Le maree e in generale il movimento dell'acqua vengono rese visibili soltanto in prossimità della sezione netta, verticale, sul confine terra/mare dei litorali rigidi, mentre possono essere letti anche in piano lungo i litorali dinamici, nei quali i diversi fattori ambientali (quelli

di erosione e accrescimento delle spiagge) contribuiscono a mutare l'aspetto dei luoghi<sup>24</sup>.

È in questo modo che la componente temporale agisce da discriminante e indicatore nella valutazione delle categorie di intervento, portandoci a leggere le aree costiere come un problema geomorfologico costiero (artificiale), oltre che di progetto: un territorio limite, un ambito di frontiera fra geomorfologia, progettazione ambientale e disegno urbano.

Di seguito vengono proposte immagini di tratti del territorio costiero siciliano, e presentati secondo i criteri definiti in questo paragrafo.

Costa alta:

- rocciosa
- rocciosa con spiaggia alla base

Costa bassa:

- rocciosa
- con spiagge di ciottoli
- con spiagge di sabbia, con o senza dune
- zone umide (lagune, stagni, paludi)

---

<sup>24</sup> Cfr. Valente R., *Frontiere tra terra e mare*, Liguori Editore, Firenze 1999.

### 1.3 - Le tipologie del litorale

Al fine di individuare possibili ambiti tipologici di litorale si può fare riferimento ad un'elaborazione fatta da un Peter S. Pun<sup>25</sup> in un articolo scritto in occasione della biennale di Venezia del '93. Pun sottolinea la possibilità di raggruppare in macro-categorie i litorali in funzione del grado di antropizzazione e della distanza del centro urbanizzato.

Si individuano le seguenti categorie tipologiche di coste:

Coste Urbane:

a) Urbana artificiale portuale: questa categoria appartengono i tratti di costa interne alle grandi città riqualificate che conservano ancora oggi la funzione portuale. Come per esempio il *Moll de la Fusta* a Barcellona, i Docklands di Londra, il Porto Vecchio di Marsiglia, il porto di Genova.

b) Urbana artificiale non-portuale: a questa categoria appartengono tratti di costa rigenerati un tempo occupate da tracciati

ferroviari, impianti industriali, discariche, come il caso del Parco balneare del Prado a Marsiglia, o gli spazi del lungo mare di Reggio Calabria ottenuti grazie all'interramento dell'asse ferroviario.

c) Urbana naturale: a questa categoria appartengono gli spazi interclusi all'interno di un'area urbanizzata che nel tempo hanno conservato, per cause orografiche del territorio e scelte di pianificazione, un certo grado di contaminazione.

Coste Periferiche:

a) Periferica artificiale portuale

b) Periferica artificiale non portuale: fanno parte quei territori periferici che sono stati sottoposti a un recupero, come il recupero del tratto di costa antistante il quartiere di *Barceloneta*.

c) Periferica naturale: fanno parte di questa categoria tratti di costa lontani dal centro urbano dove l'antropizzazione è stata impedita da norme, destinazioni d'uso, o condizioni morfologiche non facili.

---

<sup>25</sup> Bruttomesso R., *Planning for the Waterfront in Hong Kong, Waterfronts. in A new frontier for cities on waters*, Città d'Acqua, Venezia 1993.



fig.23 - Costa alta rocciosa. Lampedusa (Agrigento). Fonte: [www.terramarepelagie.com](http://www.terramarepelagie.com)



fig.24 - Costa alta rocciosa con sabbia alla base. *Riserva Naturale di Vendicari*, Noto (Siracusa).



fig.25 - Costa bassa rocciosa. Borgo di Calabernardo, Noto (Siracusa).



fig.26 - Costa bassa spiaggia di ciottoli, Avola (Siracusa). Fonte: [www.masseriasulmare.it](http://www.masseriasulmare.it)



fig.27 - Costa bassa spiaggia di sabbia e dune, Sampieri (Ragusa).



fig.28 - Costa bassa area paludosa. Pantani di Vendicari, Noto (Siracusa). Fonte: [www.sudestsicilia.altervista.org](http://www.sudestsicilia.altervista.org)



fig.29 - Costa bassa, spiaggia di sabbia, Noto Marina (Siracusa).

Coste Extraurbane:

a) Extraurbana artificiale portuale

b) Extraurbana artificiali non-portuale: tratti di costa non destinate alla funzione portuale; posso essere per esempio tratti con funzione balneare con edificazione a bassa densità.

c) Extraurbana naturale: tratti di costa lontani dai centri abitati, con assenza di edificazione e basso grado di interventi antropici.

Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione durante lo studio delle aree costiere su cui si intende intervenire sono la comparazione a diverse scale, a valutazione dimensionale, i fenomeni che si vogliono avviare, le potenzialità e le problematiche riscontrate.

Sono fondamentali quindi i salti di scala per poter avviare una proposta organica dei singoli interventi.

L'uso del suolo in questo tipo di valutazioni è una variabile molto importante proprio perché è quella che maggiormente evidenzia i contrasti fra aree vicine.

Avremo aree costiere produttive (agricole, industriali, terziarie), residenziali,

infrastrutturali e aree per il tempo libero; spesso queste entrano in conflitto con altre aree destinate alla salvaguardia dell'ambiente (parchi, aree protette).

Esiste quindi un problema di compatibilità e di equilibrio fra aree adiacenti con usi diversi, in particolare fra aree per il tempo libero e lo svago e aree produttive. Sappiamo infatti che proprio gli spazi di tipo contemplativo sono spazi per cui portano con sé, per la loro natura, un forte potenziale in grado di portare effetti positivi sulla redditività dell'area stessa.

Il contrasto fra conservazione dei luoghi nel loro aspetto più naturale e la forte attrattiva turistica/economica ha spesso generato evidenti fenomeni di speculazione edilizia rapida e per lo più delle volte scadente.

Come primo passo, alla luce di ciò, è di fondamentale importanza interpretare concettualmente e politicamente, il tipo di uso che si propone al territorio, il tipo di attività ricreativa che si intende offrire, per poter ridurre al minimo i conflitti e discordanze fra le varie fasce di utenza. La valutazione e lo studio

a diverse scale risulta quindi fondamentale; un passaggio a una scala più ampia di permette di realizzare in modo chiaro qual è il rapporto costo/benefici, di aree costiere che includono al suo interno anche spazi per lo svago e per la contemplazione del paesaggio, difficilmente valutabili singolarmente e ad una scala eccessivamente piccola.

#### **1.4 - L'interpretazione dei meccanismi progettuali**

Nel caso del progetto dei litorali è utile considerare la dinamica ambientale ed evolutiva del sistema costiero, proprio perché questa condizione di transitorietà a vincolare il progetto, forse più di altri elementi presenti all'interno della fase di studio dell'area.

Questa condizione di transitorietà spesso ha favorito l'evoluzione di specie animale e vegetali, ma anche la loro scomparsa; la nascita di nuovi equilibri ecologici su tempi molto lunghi non paragonabili alla vita umana.

L'uomo invece opera all'interno di un arco temporale molto più piccolo intervenendo

sull'ambiente naturale con trasformazioni spesso drastiche, producendo un irrigidimento del territorio e un rallentamento delle trasformazioni che gli agenti naturali compiono su di esso (vento, acqua, azione meccanica del moto ondoso nel caso della costa).

Periodicamente il territorio si rigenera azzerando le proprie asperità per crearne di nuove attraverso un rimodellamento molto lento e spesso anche brusco (erosioni, eruzioni, frane, sismi, glaciazioni).

L'intervento dell'uomo dovrebbe mirare a dare spazio alla naturale azione trasformativa, inserendosi nel contesto ambientale in maniera attiva, mutando con le esigenze del contesto.

Il recupero di un territorio costiero deve partire dalla conoscenza della natura del territorio e delle sue trasformazioni, dallo studio della capacità digestiva di un paesaggio, intesa come la capacità di un territorio ad assorbire un insieme di trasformazioni antropiche e naturali, senza però sconfinare in interventi di mimesi, per raggiungere un equilibrio fra paesaggio e progetto.

### 1.4.1 - Meccanismi di interpretazione dei waterfront

Ridefinire fisicamente il territorio costiero significa modellare il suolo, ovvero progettare basandosi su un lavoro diretto del paesaggio convertito in materia prima e recuperato, capace di offrire nuove esperienze spaziali su terreni spesso anche conflittuali.

Uno studioso spagnolo, Jemie Q. Dern, ha definito con chiarezza l'ordine con cui l'uomo interviene su questi paesaggi, individuando tre tipi di meccanismi progettuali, che possono essere considerati pragmatici.

Per illustrare i meccanismi di imposizione Dern fa riferimento alla 'passeggiata a mare' che per diversi anni ha costituito il modello più diffuso di progettazione dei fronti mare; in questi casi la disposizione di elementi rigidi paralleli alla linea di costa ha permesso di imporre, in molti luoghi costieri, una struttura comune parecchio indifferente alle caratteristiche orografiche del luogo. Ne sono simbolo quei luoghi borghesi di villeggiatura

estiva (Brighton, Cannes, Nizza) che hanno aperto la strada agli sviluppi dei waterfront americani, o progetti di interventi più vicini a noi, come il lungomare di Matosinhos progettato dall'architetto portoghese Eduardo Souto de Moura.

*L'usuale coincidenza e conseguente confusione fra il classico viale lungomare e la passeggiata a mare costituirebbe un altro fattore complesso nel disegno di uno spazio in cui la commistione indiscriminata di traffico pedonale e veicolare, gli accessi marittimo e urbano, i servizi, i parcheggi, è generalmente risolto mediante le tipiche fasce 'specializzate' in catene conflittuali.*

*L'insistenza nel riprodurre, fino ad oggi, repliche di vecchi boulevards di inizio secolo, per una cieca fede della validità dei tradizionali parametri di progetto sembra difficilmente capace di produrre oggi risultati meritevoli di menzione – eccetto in un numero di singolari casi (come per il progetto di Robert Burle Mark per l'Avenida Atlantica di Copacabana, 1960), nel quale queste procedure sono state esagerate e deformate fino ad un progressivo*



fig.30 - Promenade Cobacabana, Rio de Janeiro (meccanismo di imposizione).  
Fonte: [www.designalexable.blogspot.it](http://www.designalexable.blogspot.it)

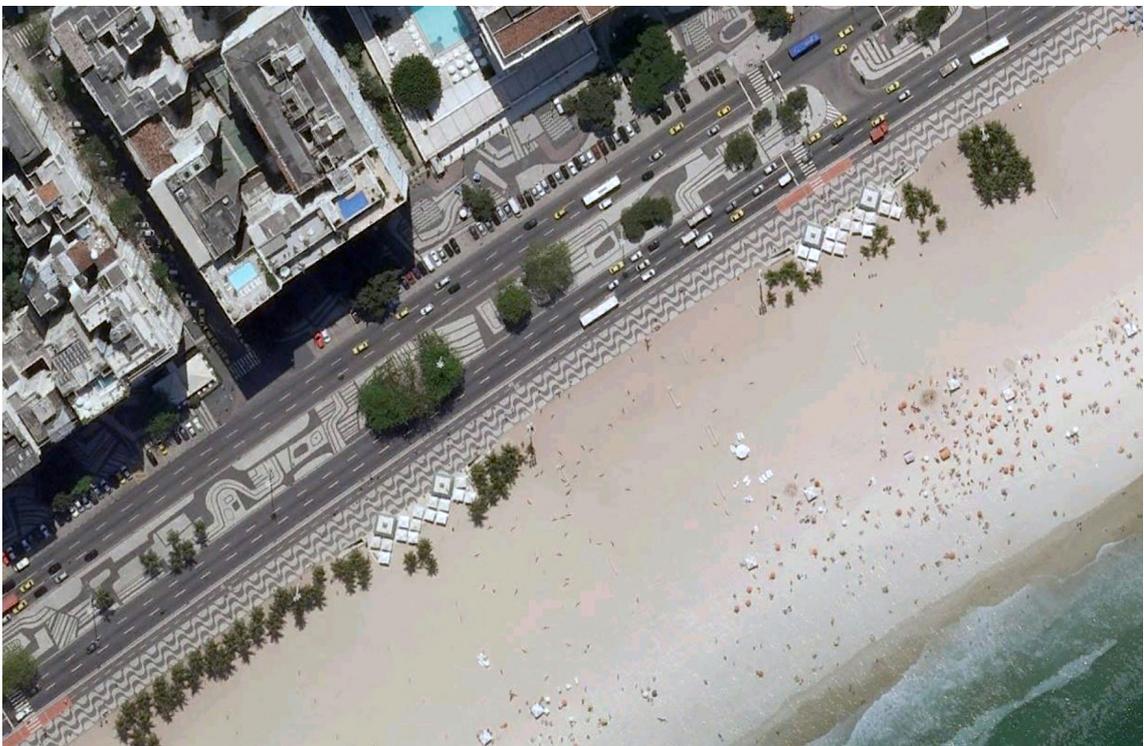


fig.31 - Promenade Cobacabana, Rio de Janeiro (meccanismo di imposizione). Fonte: [www.sohu.com](http://www.sohu.com)

apogeo <sup>26</sup>(fig.30-32).

I meccanismi di infiltrazione vengono individuati per capire come le vecchie strategie di sviluppo stiano cominciando a cedere il posto all'evidenza di altre proposte di piano che mirano a un concetto di usi e sfruttamento del territorio più razionale e redditizio a lungo termine. Tali tipi di soluzioni, tipicamente extraurbane, (itinerari turistici, parchi costieri), abbandonano una logica costruttiva di tipo puramente tettonico in favore di sistemi

---

<sup>26</sup> Dern J. "Mar tierra Paisaje de frontera", in Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, n.196, Dunes. cit. trad.it. in Valente R. *Frontiere fra Terra e Mare*, Liguori Editore, Firenze 1999, pag.93

più 'soft', flessibili facilmente riciclabili e trasferibili, con l'impiego di materiali di solito; strutture leggere in legno o gomma riciclata, vegetazione per controllare l'erosione o recuperare sistemi dunali presenti lungo il litorale, e l'inserimento di un disegno che tenga conto della topografia del territorio.

Alcuni esempi si possono ritrovare in alcuni progetti realizzati lungo la costa catalana (a Gavà, nel Parco del Poble Nou o negli interventi realizzati ad Empuries) o lungo la costa portoghese, come il caso dell'intervento di Manuel de Sola-Morales per il Passeio Atlantico all'interno del Parque da Cidade



fig.32 - Rampe di discesa alla spiaggia. Promenade Cobacabana, Rio de Janeiro. (meccanismo di imposizione)  
Fonte: [www.brickellreporter.com](http://www.brickellreporter.com)



fig.33 - Lungomare di Reggio Calabria (meccanismo di imposizione). Fonte: [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)



fig.34 - L'anfiteatro posto a metà del lungomare di Reggio Calabria (meccanismo di imposizione).  
Fonte: [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)



fig.35 - Promenade des Anglais, Nizza (meccanismo di imposizione): Fonte: [www.grayline.com](http://www.grayline.com)



fig.35 - Promenade des Anglais, Nizza (meccanismo di imposizione): Fonte: [www.grayline.com](http://www.grayline.com)



fig.36 - Lungomare di Brighton (meccanismo di imposizione). Fonte: [www.brightonshortbreaks.com](http://www.brightonshortbreaks.com)



fig.37 - Lungomare di Matosinhos, Portogallo. (meccanismo di imposizione). Fonte: Navigatore, n.3, 2003, pag.58

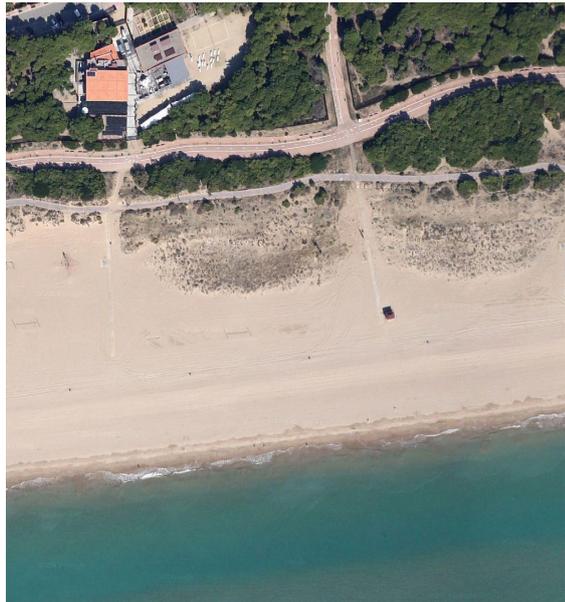


fig.38,39 - Percorso pedonale, Gava, Spagna. (meccanismo di infiltrazione): Fonte: Domus,n.770, 1995.

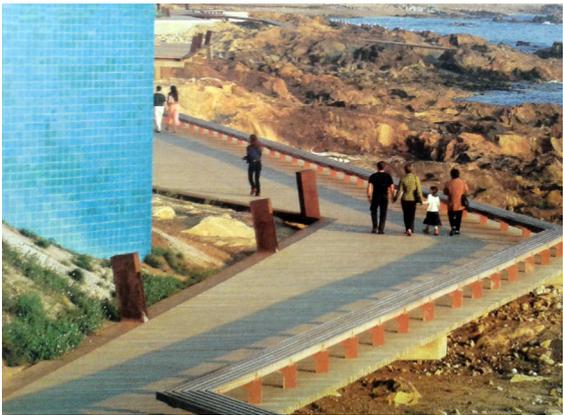


fig.40,41 - Eduardo Sola Morales, Passeio Atlantico, Porto (meccanismo di infiltrazione): Fonte: Lotus, n.3, 2003.



fig.42 - Percorso pedonale, Empuries, Spagna (meccanismo di infiltrazione). Fonte: Topos, n.29, 1999.



fig.43 - Percorso pedonale, Empuries, Spagna. Vista della ramificazione dei percorsi. (meccanismo di infiltrazione).  
Fonte: [www.google.maps.com](http://www.google.maps.com)

a Porto dove la parte terminale del percorso del parco, dopo aver superato la rotatoria e il cavalcavia, si fa sempre più indipendente dal resto del territorio, fino a staccarsi da terra in prossimità del mare.

In tutti questi casi, prevalgono, all'interno del progetto di intervento, elementi apparentemente sovrapposti (passerelle, rampe, piccole gradinate), senza un impatto ambientale violento cercando di suggerire, mediante materiali e tecnologie, l'aspetto di struttura sovrapposta al terreno.

La lettura più interessante di Dern è data dalla descrizione dei meccanismi ibridi.

Questo concetto, per alcuni considerato come un concetto puramente ecologico, risulterebbe senza dubbio più complesso a trasferirsi a tratti di costa di costa più sviluppate (con spiagge a esse associate), generalmente con margini più o meno formalizzati e concepiti come latenti passeggiate.

Pertanto alcuni progetti sembrano suggerire modelli alternativi che contrastano con le passeggiate tipiche. Questi modelli sono

concepiti come meccanismi ibridi, a metà fra l'accettazione dei vecchi archetipi e l'astrazione dei dati topografici e geografici presenti in altri intorni, "non urbani".

Il progetto per la passeggiata di Saint Valery in Caux(1988), dell'architetto Jacques Coulon, costituirebbe un primo, in qualche modo intuitivo, intento a concepire soluzioni basate su una specie di astrazione artificiale del paesaggio naturale. La simulazione delle pieghe caratteristiche della massa rocciosa che formano le adiacenti scogliere rivela questo



fig.44 - Percorso pedonale, Saint Valery en Caux, Francia (meccanismo ibrido). Fonte: *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, n.196, Dunes, 1992.

desiderio di ricostruzione geografica della costa, in una fragile e mobile zona, mediante una successione (a ‘pelle di cipolla’) di muri in cemento armato e contro-muri, di rampe e controrampe in pendenza che trasformano la passeggiata in una costante andare e venire di punti di vista e slittamenti.

Un approccio simile può essere rintracciato nel progetto del Moll de la Barceloneta di J. Henrich e O. Tarrasò: la “fossilizzazione” di una collinetta, attraverso la sfaccettatura geometrica della sua superficie avvolgente riflette anche qui un’astratta voglia di reclamare metaforicamente una topografia che non esiste più.

Il lavoro di E. Miralles e C. Pinòs mette in chiaro il concetto di meccanismo ibrido espresso di Dern. Il progetto per una passeggiata a Sant Feliu de Guixols di C. Pinos rivela questa specie di *recupero e messa in scena geometrica di quei movimenti geografici* (faglie, crepe, stratificazioni), qui dovuti al movimento delle maree e dei depositi alluvionali. Nelle sinuose forme della passeggiata è possibile

riconoscere la presenza remota di un substrato rugoso scomparso, fatto di dune e contro-dune, di flussi e riflussi, per cui gli accidenti topografici, con la loro conformazione rugosa finiscono per conformare il limite fisico del piano. Un altro esempio di questo approccio potrebbe essere la “macchina da bagno” di Ben van Berkel a Domburg. Anche in questo caso si rifugge il convenzionalismo. Le tre strutture proposte (tre edifici misti) non sono collocati parallelamente alla costa, ma piuttosto occupano i cunei (le valli) fra le colline locali: strani bunkers infiltrati fra le dune. Neanche la passeggiata che li collega è parallela al mare; si estende in maniera sinuosa ricordando i meandri dell’estuario di un fiume

Questi progetti rappresentano i sintomi di un nuovo campo di prova della progettazione di questa ambigua frontiera “terra/mare”. Essi suggeriscono una forte vocazione critica rispetto agli strumenti tradizionali di progettazione, essendo basati su un’assunzione dell’archetipo e della sua successiva deformazione e trasferiscono in parte la



fig.45 - Planimetria di progetto. Parco Pobletou, Barcelona (meccanismo ibrido) Fonte: El Croquis 12.59 (1993)



fig.46 - Collina artificiale ,Parco *Pobletou*, Barcelona (meccanismo ibrido) Fonte: [www.aspasios.com](http://www.aspasios.com)

lezione impartita da un nuovo approccio al paesaggio, in cui si mescolano l'urbano e il territoriale, l'edilizio e il geografico, insomma il naturale con l'artificiale. Un altro intervento che presenta questo tipo di meccanismo ibrido è il progetto del parco del *Poblenou* a Barcellona dell'architetto Xavier Vendrell in cui una sequenza di dune artificiali connettono in modo stabile la costa con la parte interna, divise un tempo dall'ampio asse di scorrimento parallelo al mare. L'intervento si caratterizza quindi dalla successione di elementi – le dune artificiali – che ricostruiscono un ambiente ibrido interposto fra la spiaggia e il mare, ambienti naturali, e il costruito, ambiente artificiale.

Ancora l'ibrido è presente un progetto di riqualificazione di un'area degradata dell'isola di Majorca. Il progetto dell'architetto Rosa Barba prevedeva la realizzazione di una marina interna (Marina de Calvia) e la ricostruzione del nuovo margine terra/acqua con l'inserimento di isole, anche queste artificiali, destinati ad accogliere residence di lusso, mentre

sulle restanti aree venivano previsti altri tipi sistemazione turistiche, alberghi, residence, ville e aree commerciali.

Ed è proprio sul rapporto naturale-artificiale, che si concretizza la forma nella progettazione di questi luoghi, il giusto equilibrio su cui va giocata la riuscita di un intervento progettuale.

La riva è quel luogo di confine in cui l'elemento di misura è il granello di sabbia, la roccia e non l'edificio; i salti di quota vanno curanti con attenzione, vanno seguiti i traguardi ottici e rispettate le gerarchie ambientali.

È indispensabile allora lavorare sulla discontinuità del tessuti, sulla discontinuità dei margini, sull'analisi delle barriere riconoscendo le linee di forza e di influenza dei luoghi, i centri, i raggi, i fari e le mete.

Le ipotesi progettuali pensate per questi luoghi di margine potranno allora prevedere di inserire strutture spot rigide, elementi per la colonizzazione e fruizione del territorio rigidi, radi o diffusi che non alterino la flessibilità evolutiva del luogo, in modo da creare un passaggio graduale fra artificio e natura,



fig.47 - Progetto per Marina de Calvia, Majorca, Spagna (meccanismo ibrido)  
Fonte: [www.equibcpn.com](http://www.equibcpn.com)

un passaggio osmotico in cui è il naturale a generare spazi e non il contrario.

Le riflessioni sulla morfologia e tipologie di linee di costa fatte in precedenza diventano fondamentali per l'interpretazione dei meccanismi da attuare in fase progettuale.

Un meccanismo di infiltrazione sarà maggiormente presente su un tipo di costa naturale (urbana, periferica o extraurbana) piuttosto che su una artificiale, mentre

un meccanismo ibrido sarà facilmente riscontrabile su una costa artificiale (portuale o non portuale) anziché su una naturale<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Cfr. Valente R., "L'interpretazione del Waterfront" in *Frontiere tra terra e mare*, Liguori Editore, Firenze 1999.

## Capitolo 2





fig.58 - Marzamemi vista dal porto 'balata' (case dei pescatori, est).

## 2.1 - Marzamemi: storia ed economia del passato

Marzamemi sorge lungo la costa ionica nell'area più a sud della Sicilia. Nasce intorno l'anno Mille, quando gli arabi impiantarono la 'tonnara', destinata a diventare una delle tonnare più importanti della Sicilia sud orientale.

Il nome probabilmente è di origine araba, *marsà al hamen* ovvero baia delle tortore, proprio per il fatto che questo tratto di costa è stato ed è ancora scelto dagli uccelli migratori come punto di sosta durante gli spostamenti fra Europa e Nord Africa.

Marzamemi è un connubio di bellezze naturali nelle quali hanno trovato posto le elementari costruzioni dei pescatori del primo nucleo originario. La vita che si svolgeva anticamente era infatti retta da un unico grande complesso, costituito dalla 'tonnara', fulcro e risorsa fondamentale del borgo (fig.59)

Agli occhi di chi arriva a Marzamemi tramite la strada principale (strada provinciale 84

Marzamemi-Portopalo di Capo Passero) sono infatti la tonnara e il vecchio porto 'balata' ad emergere rispetto agli altri edifici del contesto.

Le notizie storiche documentate iniziano nel 1630 quando la tonnara venne venduta da un barone spagnolo, residente a Palermo, al Principe di Villadorata.

Nel 1752 Il Principe ristrutturò la fabbrica, probabilmente danneggiata dai francesi nella guerra del 1674 e dal sisma del 1693, fece costruire la casa padronale, la cappella privata della famiglia del principe (famiglia Nicolaci) e gran parte delle casette destinate ad accogliere le famiglie dei tonnaroti, carpentieri, calafatari che fino a quel momento sostavano nel borgo solo durante il periodo di attività della 'tonnara'.

Queste piccole case venivano date in affitto, per pochi centesimi di lire, e rappresentano la prima parte del tessuto abitativo della borgata. In poco tempo, da residenze stagionali diventano residenze permanenti – fatto questo che non si riscontra nelle altre tonnare della zona.

La storia della borgata è quindi fortemente legata alla vita e all'attività della tonnara e più



fig.59 - Il malfaraggio della tonnara vista dal porto 'balata'.

tardi anche alla pesca in genere, mentre verso la fine del Settecento, incominciano anche a crescere il commercio e le esportazioni via mare.

Il nucleo del centro comincia a cambiare lentamente la sua distribuzione morfologica con il progressivo accostamento di case attorno a uno spazio, che nel tempo acquisterà il ruolo di piazza, lo stesso spazio in cui si affacciavano la cappella e la casa padronale. Il nucleo si sviluppava principalmente a partire da questa piazza, antistante la casa padronale, per poi espandersi nel tempo sull'asse viario principale che va verso Noto. Lo sviluppo degli assi, secondo una disposizione a maglia ortogonale, definivano la dimensione dei lotti e la profondità delle cellule abitative, diventando 'regola' di espansione del nuovo costruito.<sup>1</sup>

Verso la fine del Settecento il fondatore di Pachino, il principiare di Giardinelli, G.

---

<sup>1</sup> Cfr. Cantone F., *Recupero ambientale dell'abitato storico della fascia costiera di Marzamemi*, Tesi di Laurea in Architettura, Anno Accademico 1993-1994, Università degli Studi di Reggio Calabria, p.41. Relatore: Bollati S.

Starrabba, attuò un piano di bonifica delle aree malsane riuscendo a rendere molto produttiva la zona.

Dal porto Balata (il primo porto di Marzamemi antistante la tonnara) partivano i principali carichi di materie prime come cotone, vino, grano e anche sale prodotto nelle saline di Morghella e Marzamemi, che generalmente aveva più un consumo locale. Gli scambi commerciali quindi avvenivano principalmente via mare, fino al 1935, anno in cui fu aperto il nuovo tratto ferroviario da Noto a Pachino .

Alla fine dell'Ottocento la tonnara di Villadorata, in piena attività, si allarga e si rinnova per far fronte a nuove esigenze; erano richiesti spazi sempre più ampi, indispensabili per le nuove tecniche di conservazione del pescato. Viene costruito lo stabilimento per la produzione del tonno sottolio, compreso il magazzino, ubicato lungo la strada per Pachino accostato alla fabbrica esistente in modo tale da creare una corte per lo svolgimento dei lavori all'aperto. Il prodotto lavorato era ottimo ed era molto richiesto sui mercati poiché si



fig.60 - I 'magazzini del vino' e la spiaggia antistante, anni '50. Fonte: Archivio privato di G.Aliffi ,Marzamemi (Siracusa).



fig.61 - Botti di vino al porto 'fossa'. Anni '40. Archivio privato G. Aliffi, Marzamemi (Siracusa).

lavoravano tonni di 'ritorno' quindi meno grassi e più adattai alla conservazione.

Lo stabilimento funzionò fino al 1929, quando dovette fermare la proprio attività per via della diminuzione del pescato dovuta all'apertura di nuove tonnare lungo la costa a sud di Siracusa<sup>2</sup>.

## 2.2 - I Magazzini del vino

Oltre agli spazi per la lavorazione del tonno, all'impianto della tonnara e alle strutture abitative per i pescatori, si sviluppano, a sud del nucleo abitato, i magazzini per il deposito del vino – un'altra importante attività molto redditizia era la produzione di viso da taglio oltre quella del tonno – prima di essere esportato via mare.

---

<sup>2</sup> Arangio C., Marzamemi, Teleras, Pachino 2001

Alla fine dell'ottocento infatti la produzione e il commercio del vino si intensificano grazie alla realizzazione di un grande complesso vinicolo da parte del marchese Antonio di Rudini, alle spalle della borgata sul limite della rupe.

Le caratteristiche del vino ottenute dalle uve della zona attirano diversi commercianti dal nord Italia, contribuendo ad aumentare il numero dei magazzini del vino già presenti; vennero realizzati quindi lungo la via Marzamemi una serie di edifici per il ricovero delle botti, con l'ingresso principale rivolto appunto verso il mare e verso il porto da cui partivano i mercantili.

Il primo commerciante a costruire il primo magazzino per il ricovero del mosto fu il genovese Lo Bianco, che investì molto nella



fig.62 - Vagoni-cisterna presso la stazione di Pachino (Siracusa). Fonte: P.Muscolino (2006)

produzione del vino locale, utilizzato in gran parte come vino da taglio. Molti altri commercianti di vino lo seguirono, e in pochi anni nacquero nuovi magazzini per il deposito del vino lungo via Marzamemi.

Più tardi con la costruzione della ferrovia Noto-Pachino, costruita principalmente per il trasporto del vino, l'area di interesse da usare come deposito, si sposta dal porto Balata a un'area più interna, posta in prossimità della nuova stazione ferroviaria di Marzamemi. I magazzini vennero quindi convertiti in spazi per la lavorazione e la salagione di pesce azzurro e tonno.

Negli anni cinquanta con la crisi della tonnara e l'attività della pesca in generale, i magazzini vengono nuovamente abbandonati, poi venduti e frazionati a piccole imprese locali che si occupavano della salagione del tonno, due dei quali ancora oggi presenti all'interno del borgo<sup>3</sup>.

### **2.3 - Lo stabilimento vinicolo Rudinì**

Lo stabilimento Rudinì di contrada Lettieria, posto al di sopra della linea di rupe, che divide

---

<sup>3</sup> Cfr. Muscolino P., *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, EDIARGO, Ragusa 2006.



fig.63 - Stabilimento vitivinicolo Rudinì. Marzamemi (Siracusa).



fig.64 - Vinodotto fra stabilimento Rudinì e porto 'fossa'. Marzamemi (Siracusa).



fig.65 - Interno della sala centrale dello stabilimento *Rudinì* dopo i restauri. Fonte: [www.oranews.net](http://www.oranews.net)

il territorio costiero da quello dell'entroterra, è uno degli esempi più imponenti dell'attività vitivinicola di fine ottocento. Per molto anni lasciato in stato di abbandono, lo stabilimento, fondato dal marchese Antonio di Rudinì a poche centinaia di metri dal borgo di Marzamemi, è stato recuperato dal Comune di Pachino nel 2008.

Il marchese, appartenente agli eredi dei fondatori della città di Pachino, a fine Ottocento si dedica oltre che all'attività politica anche alla viticoltura utilizzando e bonificando le aree umide e paludose comprese fra Pachino e il mare.

Dopo aver impiantato un nuovo vitigno arrivato dall'America, molto resistente alla fillossera (insetto che attacca l'apparato radicale delle viti), la produttività dei vigneti aumentò in maniera consistente tanto che a fine Ottocento, il marchese iniziò la costruzione dello stabilimento (1897), raggruppando le attività lavorative dei piccoli produttori sparsi del territorio. Fu costruito un grande stabilimento per la lavorazione vinicola,

moderno e molto efficiente, composto da 19 settori scavati all'interno della roccia della rupe; da qui mediante un sistema di condutture aeree, in parte visibili oggi, il vino raggiungeva il porto 'fossa' per essere travasato nelle botti e successivamente caricato sui bastimenti o depositato presso il 'magazzini del vino' di via Marzamemi. Dopo la morte del marchese di Rudinì (1908) lo stabilimento, passato nelle mani del figlio Carlo Emanuele, subisce forti perdite fino alla chiusura totale dell'azienda dei Rudinì. Nel 1933 lo stabilimento diventa "cantina sociale anonima A. Rudinì" rimanendo attiva fino al 1960. Nel 2008 l'Amministrazione Comunale di Pachino recupera il manufatto risistemando al suo interno attrezzature dei sistemi produttivi artigianali legati all'attività enologica e creando spazi da destinare alle attività turistiche, culturali e attività di promozione del prodotto del territorio, come il pomodoro di Pachino<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Cfr. Calleri M., *Un percorso museale a Marzamemi*, Tesi di Laurea in Architettura, Anno Accademico 1996-1997, Università degli Studi di Palermo, p.57. Relatore: Prof. Ruggieri M.G.



fig.66 - Salina e centro abitato di Marzamemi. Fonte: Michele Ponzio.

## 2.4 - Le saline

L'unicità di questa penisola dove sorge il borgo marinaro è caratterizzata anche dalle saline situate a ridosso della borgata, sulla terraferma, divenendo elemento di filtro (e limite) tra l'entroterra e la penisola. Indicano il duplice assetto economico e sociale della zona; da una parte il contadino che cura gli uliveti e i vigneti; dall'altra il pescatore che si occupa della pesca e della tonnara<sup>5</sup>. La salina assieme alla zona umida, sono delle aree attualmente protetta da vincoli definiti da due direttive europee per la salvaguardia delle biodiversità; sono le direttive "Habitat" (92/43/CEE) e "Uccelli" (2009/147/CE) che definiscono il progetto di tutela ambientale europeo denominato NATURA 2000. (fig.66)

Nel territorio di Marzamemi fino a qualche anno fa le saline attive era due, quella di Morghella (circa 5 km a sud dal borgo) e quella di Marzamemi, quest'ultima molto più

piccola, costruita soprattutto per rifornire di sale gli stabilimenti della tonnara che si calava proprio in quel tratto di costa.

Di impianto più recente di quella di Morghella, la salina di Marzamemi era stata creata utilizzando parte della zona umida immediatamente a ovest della baia. L'impianto molto piccolo, rispetto alle altre saline della Sicilia orientate (comprese fra Augusta e Porto Palo) era composto da poche vasche salanti collocate in prossimità della strada Marzamemi-Pachino, le ruffiane invece più all'interno e i pantani nella parte più a nord<sup>6</sup>. In prossimità della strada, e quindi delle vasche salanti, vennero costruiti due edifici (oggi adibiti a ristorazione), uno accoglieva il deposito l'altro invece il frantoio per la molitura. La dimensione della salina era di circa 9 ha, ma la sua produttività, fino ai suoi ultimi anni di attività, era molto bassa - circa 250-300 tonnellate di sale all'anno - che serviva principalmente per alimentare le

---

<sup>5</sup> Cfr Piazzese G. (a cura di), *Saline laghi stagni pantani e acquitrini. Itinerari faunistici e ambientali di educazione attiva*, Assessorato Cultura e Foreste, Regione Sicilia. p.31

---

<sup>6</sup> Alaimo F., Sicilia. *Natura e paesaggio. Parchi, riserve, siti di interesse comunitario, zone di protezione speciale, aree marine protette, siti meno noti da tutelare*, Fabio Orlando Editore, Palermo 2005.



industrie di salagione locali (sardine, sgombri, acciughe) e gli usi commestibili del territorio circostante<sup>7</sup>.

## 2.5 - La Rete di Natura 2000

L'area della salina di Marzamemi e la zona umida sono tutelate da due direttive europee per la salvaguardia delle biodiversità, emanate dal Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea e costituiscono una rete di aree di interessante valore ambientale.

La creazione delle *Rete Natura 2000* è prevista dalla direttiva europea n°92/42/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, chiamata direttiva Habitat. L'obiettivo della direttiva non si limita alla creazione di una rete di aree destinate alla conservazione delle diversità biologica presente nel territorio dell'Unione, ma

---

<sup>7</sup> Cfr. Aliffi G., *Marzamemi e Morghella. Percorso storico delle saline. Aree umide del sud-est della Sicilia. Bonifiche e tradizioni*, Kromato Edizioni, Ispica 2016.

propone attività legate alla salvaguardia della biodiversità anche con misure di tutela diretta di specie la cui conservazione è considerata di interesse comunitario. Il recepimento della direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il regolamento di attuazione del D.P.R 8 settembre 1997 n.357<sup>8</sup>.

Nella direttiva viene inoltre specificato l'obiettivo di conservare non solo gli *habitat* naturali (anche quelli parzialmente modificati dall'uomo), ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, boschi, pascoli ecc.). Si riconosce il valore, per la conservazione della biodiversità a livello europeo, di tutte le aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e le sue attività hanno permesso il mantenimento di un equilibrio tra uomo e natura. Le aree agricole costituiscono, ad esempio, un *habitat* per numerose specie animali e vegetali oramai rare e in via di estinzione.

La direttiva *Habitat* richiama al suo interno alcune direttive europee fra cui la 79/409/

---

<sup>8</sup> Cfr. *Direttiva Habitat* in [www.minambiente.it](http://www.minambiente.it)

CEE (chiamata direttiva Uccelli). Tale norma prevede l'attuazione di misure per la conservazione di numerose specie di uccelli, indicati negli elenchi della stessa direttiva e l'individuazione da parte degli stati membri, delle cosiddette *Zone a Protezione Speciale* (ZPS), ponendo le basi per la creazione di una prima rete europea di aree protette.

La rete *Natura 2000* è quindi composta da due tipi di aree, che possono avere diverse relazioni spaziali fra di loro, cioè possono sovrapporsi in parte, non sovrapporsi o in alcuni casi risultare coincidenti. Risulta quindi essere una strategia di azione che l'Europa ha deciso di porre in atto per conservare la natura del continente, riconoscendo l'esigenza fondamentale di legare questo obiettivo alla gestione complessiva del territorio, alle attività produttive ed economiche, alla politica delle infrastrutture.

L'Unione Europea ha dichiarato il suo scopo di unire la conservazione alla presenza dell'uomo e della sue attività in un continente dove ormai le aree selvagge sono molto limitate e con superfici molto ridotte, dove quindi la

biodiversità è un bene da preservare e tutelare mettendolo in relazione con le popolazioni e le attività insediate sul territorio.

Le direttive che istituiscono *Natura 2000* possono essere considerate come strategie di azione per definire le linee guida per un progetto di tutela e gestione del sito di Marzamemi. L'intervento di riqualificazione potrebbe avere come obiettivi, oltre lo scopo di preservare la biodiversità del sistema, quello di: A) favorire una sensibilizzazione della comunità locale sull'importanza della biodiversità e dello sviluppo sostenibile, a partire dalla conoscenza del pantano di Marzamemi, mediante strutture adeguate. B) integrare l'area di rilevante interesse ambientale al resto del sistema urbano esistente che insiste sul perimetro dell'area stessa.

## **2.6 - Le latomie**

Le latomie sommerse di calcarenite proprio davanti al borgo marinaro di Marzamemi, sono state scavate nel banco roccioso accanto al complesso degli edifici della tonnara di Marzamemi.

Le latomie, già attive dal V sec. a.C. fino all'epoca bizantina, sono le più vaste in Sicilia e nel 1993 sono state dichiarate sito di interesse storico-culturale (D.A. 6177 del 11/06/1993) mentre nel 2001 sul borgo marinaro e sugli edifici del complesso della tonnara è stato posto il vincolo per il valore storico artistico e architettonico.

La latomia fu scavata su un banco di calcarenite tirreniana che, conosciuta nel dialetto locale come pietra giuggiolona, era di colore bruno, molto porosa con il 40% di vuoti, granulare e poco compatta. Dalle sezioni sottili di campioni di roccia, è emerso come tale calcarenite sia caratterizzata da cristalli di plagioclasti (anche di grandi dimensioni) e cristallini scuri di biotite e augite.

Il processo di sedimentazione della panchina tirreniana ha portato alla formazione di banchi con giacitura pressappoco orizzontale potenti fino a cm 160-180 ed interessati da limitate fratture verticali. Queste fratture, frequentemente cementate da carbonato di calcio, presentano fessure molto ampie che,

talvolta, si seguono anche per centinaia di metri.

L'andamento della coltivazione delle cave fu determinato dalle fratture verticali, allo scopo di sfruttare la caratteristica naturale della pietra.

La faccia orizzontale esterna dei banchi superiori di roccia, dove non c'è stata la coltivazione o la sommersione marina, è fortemente deteriorata. Il deterioramento superficiale non ha interessato però gli strati di roccia inferiori, permettendo ai cavapietre di livellare il terrazzo per tutta la sua estensione.

La latomia, orientata in senso nord-ovest sud-est si trova, quasi completamente, sotto il livello attuale del mare e buona parte è collocata sotto l'abitato di Marzamemi.

Mentre i piani di estrazione più vicini all'edificato sono sommersi dal mare per circa 10-40 centimetri, le superfici di sfaldatura, verso il mare aperto, si trovano a 30-120 centimetri sotto l'attuale livello del mare, andando oltre i 150-160 centimetri in coincidenza delle 'fosse' di estrazione più



fig.68-69 - Foto aeree delle latomie di Marzamemi. In alto, in condizioni di bassa marea. In basso, in condizioni di alta marea. Fonte: [www.d2wzo7cpkz5upz.cloudfront.net](http://www.d2wzo7cpkz5upz.cloudfront.net)

profonde.

La latomia diventa così un grande banco roccioso, un frangiflutti naturale per l'edificazione situata lungo la di costa. I solchi di estrazione, impressi nelle pareti verticali a ridosso delle abitazioni, testimoniano uno sfruttamento dei banchi rocciosi avvenuto per 2-3 livelli. Le tracce lasciate dall'attività estrattiva dimostrano l'uso di due modalità di asporto dei blocchi: la tecnica delle pointillé (ovvero creazione di fori paralleli lungo il perimetro del blocco da estrarre)

e l'estrazione tramite cunei. La sfaldatura dei blocchi avveniva più frequentemente tramite la creazione di pointillé, vista la scarsa presenza di alloggiamenti di cunei sui piani orizzontali e verticali di estrazione. Questa tecnica di estrazione, spesso adottata dai greci, comportava lo scavo di una serie di fori lungo il perimetro del blocco da estrarre e di una pressione su uno dei lati del blocco. L'uso di questa tecnica di estrazione è confermata anche dalla presenza di numerosissimi solchi paralleli, impressi sulla superficie dalla quale il



fig.70 - Latomie di Marzamemi con i conci sbozzati dell'attività estrattiva.

blocco veniva staccato.

I 'negativi' di estrazione e i blocchi da cavare presenti sulle superfici orizzontali di tutta la latomia testimoniano la frequente asportazione di enormi conci che venivano successivamente divisi in più blocchi tramite l'impiego di cunei. Ciò è confermato dai numerosi massi rimasti in situ, presso i quali si riscontrano i sottomultipli

delle misure rilevate dai negativi di estrazione e le tracce dei cunei usati per la separazione.

Una caratteristica di questa latomia è la presenza dei numerosi conci disseminati ovunque sui piani di estrazione. La presenza di un così elevato numero di blocchi rimasti in situ, non riscontrabile in altre latomie del territorio siracusano, potrebbe essere dovuta

all'abbandono immediato della latomia<sup>9</sup>.

Nel settore centrale della cava, vicino alla diga foranea che protegge l'abitato dal mare, è stata trovata una colonna monolitica con plinto a forma di cubo.

Questo manufatto, lungo cm 101 e con diametro di 45-40 centimetri, testimonia, insieme ai grandi massi divisi in più elementi, la presenza, nella grande cava di Marzamemi, di un'officina, in cui alcuni addetti separavano in più parti gli enormi blocchi estratti, attuavano una prima operazione di sbazzatura e realizzavano manufatti a volte diversi da quelli consueti.<sup>10</sup>

Questo grande spazio che si colloca tra cielo e mare a secondo del ritmo delle maree, è

stato minacciato negli ultimi anni con una serie di progetti per la realizzazione di manufatti dedicati alla balneazione. Nel 2013 infatti è stata presentata una richiesta per la concessione di suolo demaniale esattamente in corrispondenza dell'intera superficie della latomia, per la realizzazione di una grande piattaforma con solarium, cabine e area ristoro. Secondo il progetto la struttura doveva essere realizzata con una struttura portate in legno, plinti in cemento poggiati su sacchetti con funzione di basamento; pontili con coperture in plexiglass avrebbe dovuto assicurare o evidenziare, secondo l'idea di progetto della piattaforma, il carattere di valenza paesaggistica delle latomie.

---

<sup>9</sup> Cfr. ANA, Associazione Nazionale Archeologici, *A rischio le cave greche dell'antico borgo di Marzamemi (Sr): l'Associazione chiede l'approvazione del vincolo archeologico*, Marzo 2014, in [www.archeologi.org/comunicati-stampa/marzamemi.html](http://www.archeologi.org/comunicati-stampa/marzamemi.html)

<sup>10</sup> Cfr. Rustico A., Lena G., *Le antiche latomie costiere di Marzamemi*, 2011 in [www.legambinete.info/legambinete-pachino-le-latomie-costiere-di-marzamemi/1485](http://www.legambinete.info/legambinete-pachino-le-latomie-costiere-di-marzamemi/1485)

## Capitolo 3





### 3.1 - La struttura urbanistica e tipologica

Dalla situazione catastale si può leggere il tessuto edilizio che si presenta con aspetto parcellizzato e ripetitivo di lottizzazioni. Il riferimento tipologico diventa un tutt'uno con la forma della proprietà, in questo modo la forma catastale finisce per diventare anche quella tipologica. Il rapporto morfologia/ tipologia rimanda alle costruzioni delle città gotica, in cui la regola insediativa è il lotto edificabile nelle sue precise dimensioni e non l'architettura, intesa come elemento puntuale. Per quanto riguarda lo studio tipologico possiamo notare che tutte le unità coeve alla tonnara hanno una ridotta dimensione; questo perché destinate in un primo momento al soggiorno stagionale della manovalanza impiegata alla tonnara, e solo più tardi, con l'aumento dell'attività di pesca del tonno, divennero dimore fisse. La parte del villaggio sviluppatasi lungo l'asse viario perpendicolare alla piazza, che conduce verso Noto, rappresenta la parte più recente del

centro storico (fig.71), nella quale l'organismo edilizio presente è composto da unità modulari monofamigliari a più piani, da uno a tre con fronte sulla strada.

Per quanto riguarda l'abitazione tipo, è necessario fare una distinzione tra alloggi costruiti a corona della tonnara, che costituiscono il primo nucleo insediativo e quelli che si svilupparono verso l'esterno del villaggio; i primi a pianta quadrata, con due lati ciechi e aperture sulla strada e sul mare, con dimensioni inferiori ai 25 mq a cellula; i secondi sono in prevalenza rettangolari, con tre lati ciechi e l'illuminazione che avviene spesso dal fronte principale o da chiostrine poste al centro del lato lungo.

I materiali adoperati per l'edificazione di queste unità variano in base al periodo di edificazione. Quelli costruiti intorno alla metà del diciottesimo secolo hanno le strutture verticali, quindi muri pilastri di imposta delle arcate, realizzate in muratura di pietra arenaria. Si distinguono due tipi di muratura; per gli edifici costruiti intorno al 1752, cioè



fig.72 - Superficie di interesse del Piano Particolareggiato (Comune di Pachino) sul territorio di Marzamemi.

quanto furono costruiti il palazzo e la chiesa, realizzate con pietrame grezzo, non squadrato; successivamente, fino ai primi del novecento, il tipo di muratura utilizzata era composta da blocchi di pietra calcarea squadrata.

Le coperture degli edifici risultavano uniformi, realizzati con i tipi coppì siciliani, mentre l'orditura del tetto si compone di travi in legno e canne come orditura secondaria.

Per gli elementi d'angolo, di contorno delle aperture e di decorazione, veniva usata una pietra bianca locale poco resistente e facile da intagliare, con un colore dorato (simile alla pietra usata a Noto), diversa da altri tipi di pietra della zona, come la pietra bianca di Comiso molto più resistente agli agenti atmosferici.

La pavimentazione estera, in prossimità del complesso industriale della tonnara, era realizzata pietra basaltica che offriva un'elevata resistenza agli agenti esterni, in particolare alla salsedine. Purtroppo per esigenze veicolari parte di questo materiale è stato ricoperto da uno strato di asfalto, molto più economico del

materiale originario.<sup>28</sup>

### **3.2 - PRG e Piano Particolareggiato**

Nel 1985 viene affidato l'incarico di redigere il nuovo Piano Regolatore Generale del comune di Pachino (Marzamemi frazione di quest'ultimo) all'ing. Morabito. Dopo la sua stesura e varie vicissitudini il piano regolatore viene approvato nel 1988.

Il piano prevedeva interventi a breve, e lungo termine tali da consentire in una prima fase il contenimento dei fenomeni di degrado e successivamente dare avvio a processi di sviluppo utilizzando le risorse locali.

Venne redatto seguendo tre obiettivi fondamentali: la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio naturale, storico e culturale del territorio, il risanamento del centro storico di Marzamemi (con la successiva redazione di un Piano Particolareggiato) e la valorizzazione e il potenziamento di un patrimonio esistente con opportune trasformazioni mirate ad eliminare

---

<sup>28</sup> Dalla relazione del Piano di Recupero, 1988, p.10



fig.73 - Dettaglio degli spazi aperti previsti dal Piano Particolareggiato (Comune di Pachino) lungo via Marzamemi.

i caratteri di casualità e di disordine delle aree periferiche.

Nel PRG di Pachino, in esecuzione della L.N. n. 457/1978 e della L.R. n. 71/78 vengono perimetrare le aree all'interno del centro urbano di Marzamemi che, per le diverse condizioni di degrado, il piano prevedeva di recuperare mediante interventi rivolti alla conservazione, al risanamento, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso.

La zona da recuperare riguarda le aree urbane circostanti il porto Fossa, ovvero al primo nucleo insediativo nato attorno all'area di lavorazione della tonnara di Marzamemi. Tale area fortemente degradata sia per quanto riguarda la condizione degli edifici esistenti, sia per quanto riguarda l'aspetto urbanistico ambientale.

Gli interventi si sono concentrati principalmente sugli edifici del centro storico, pochi interventi sono stati invece avviati da un punto di vista urbanistico-ambientale, nonché socio economico.

Il piano di recupero prevedere differenti livelli di intervento che riguardano la manutenzione originaria e straordinaria, il restauro e la ristrutturazione edilizia e urbanistica nelle diverse aree di interesse.<sup>29</sup>

Gli interventi della zona A1 del PRG, comprendenti i fabbricati di particolare pregio (anteriori al 1940), hanno come scopo: mantenere la struttura urbanistica e sociale del quartiere; progettare il restauro conservativo degli edifici; prevedere il reperimento di aree per attrezzature di quartiere.

Gli interventi secondo il piano sono: ordinaria manutenzione, restauro conservativo, risanamento igienico, ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione per gli edifici di nessun pregio artistico e comunque costruiti dopo il 1945.

La densità edilizia fondiaria, secondo le indicazioni del P.R.G., non dovrà superare i 5 mc/mq per la demolizione e ricostruzione. L'altezza massima non dovrà essere superiore a quella degli edifici di pregio ambientale

---

<sup>29</sup> Piano Particolareggiato del Comune di Pachino 1985

circostanti e comunque non superiore a 8 metri di quota.

Il Piano Particolareggiato di Marzamemi affronta anche una problematica abbastanza emergente: la totale assenza di organizzazione degli spazi esterni lungo il litorale a sud e a nord del centro urbanizzato. La proposta risolutiva si componeva di spazi e giardinetti a servizio di turisti e residenti, collocati fra la spiaggia e la strada provinciale S.P.84 che da Marzamemi giunge a fino a Portopalo di Capo Passero.

Gli spazi ripensati previsti dal piano sono risultati spazi poco dialoganti con il contesto urbano e naturale (arenile, e fascia dunale); prendono forma e si sviluppano quasi come un estensione del tessuto urbano esistente verso al mare generando superfici che sottraggono spazio all'ambiente naturale più che integrare quest'ultimo allo spazio urbano (fig.73).

Il piano prevede inoltre l'abbattimento delle 'strutture provvisorie', cioè costruzioni nate senza caratteri di stabilità.

### 3.3 Assetto urbano: previsioni di progetto

Nella tavola sotto indicata viene schematizzato l'assetto urbano previsto dal piano di recupero comprese quindi le aree destinate a spazio pubblico che confinano con l'ambiente naturale, la spiaggia. Il nuovo assetto urbano, previsto dal Piano Particolareggiato, prevede:

un'isola pedonale (realizzata) lungo i percorsi attorno agli isolati adiacenti piazza Regina Margherita.

- un'area a verde attrezzato sul lungomare Starrabba (realizzata parzialmente) con funzione polivalente, pensata come area di svago per turisti e cittadini.
- due parcheggi sistemati uno sulla via Marzamemi (40 posti), uno in fondo a via Regina Elena (60 posti), entrambi non realizzati. Il piano definisce anche i materiali da usare per la realizzazione delle aree a parcheggio. Per la pavimentazione delle strade interne all'area di parcheggio è richiesto l'utilizzo di calcare duro in lastre bocciardate; per la pavimentazione delle piazzole di sosta

del parcheggio è richiesto l'uso di materiale lavico in lastre o cubetti.

- la sistemazione della banchina portuale 'balata'. Per la sistemazione di quest'area si prevede l'impiego di calcare duro in lastre, per sostituzione o completamento dei margini dell'area stessa.
- la sistemazione della pavimentazione di piazza Regina Elena. Il piano prevede l'eliminazione del tappetino di asfalto e rifacimento della pavimentazione con calcare (realizzato), la creazione di aiuole sugli angoli della piazza (non realizzato), l'inserimento di sedute in calcare duro (non realizzati), l'inserimento di un obelisco in pietra lavica (non realizzato).
- la sistemazione del lungomare Starrabba (via Marzamemi). Sono previste diverse aree con funzioni differenti. A nord, in prossimità della tonnara, viene prevista un'area a verde attrezzata, definita dal piano "terrazze attrezzate sul mare", a sud invece due ampie aree con aiuole per la sistemazione di attrezzature da gioco per bambini (realizzate).

Per la realizzazione di questo tratto di lungomare è prevista la demolizione di tutti gli edifici costruiti sull'area demaniale, secondo l'art.10 delle N.T.A

- il recupero e il risanamento delle aree libere di pertinenza delle unità edilizie, come previsto dall'art.11 delle N.T.A. Il tipo di intervento prevede valorizzazione degli aspetti urbanistici ed architettonici mediante l'eliminazione di opere incongrue esistenti e l'esecuzione di opere capaci di concorrere alla riorganizzazione funzionale e formale delle aree e gli spazi liberi.

### **3.4 - Piano Paesaggistico 2012**

Il territorio di Marzamemi, oltre alla presenza delle due aree protette, come indicato dalla direttiva europea *Habitat* (n.92/42/CEE), è sottoposto a tutela secondo il Piano Paesaggistico della Regione Sicilia 2012.

Il piano, oltre al territorio circostante il centro di Marzamemi, è applicato anche al centro storico e ai vecchi magazzini del sale collocati sul lungomare a sud del villaggio; vengono

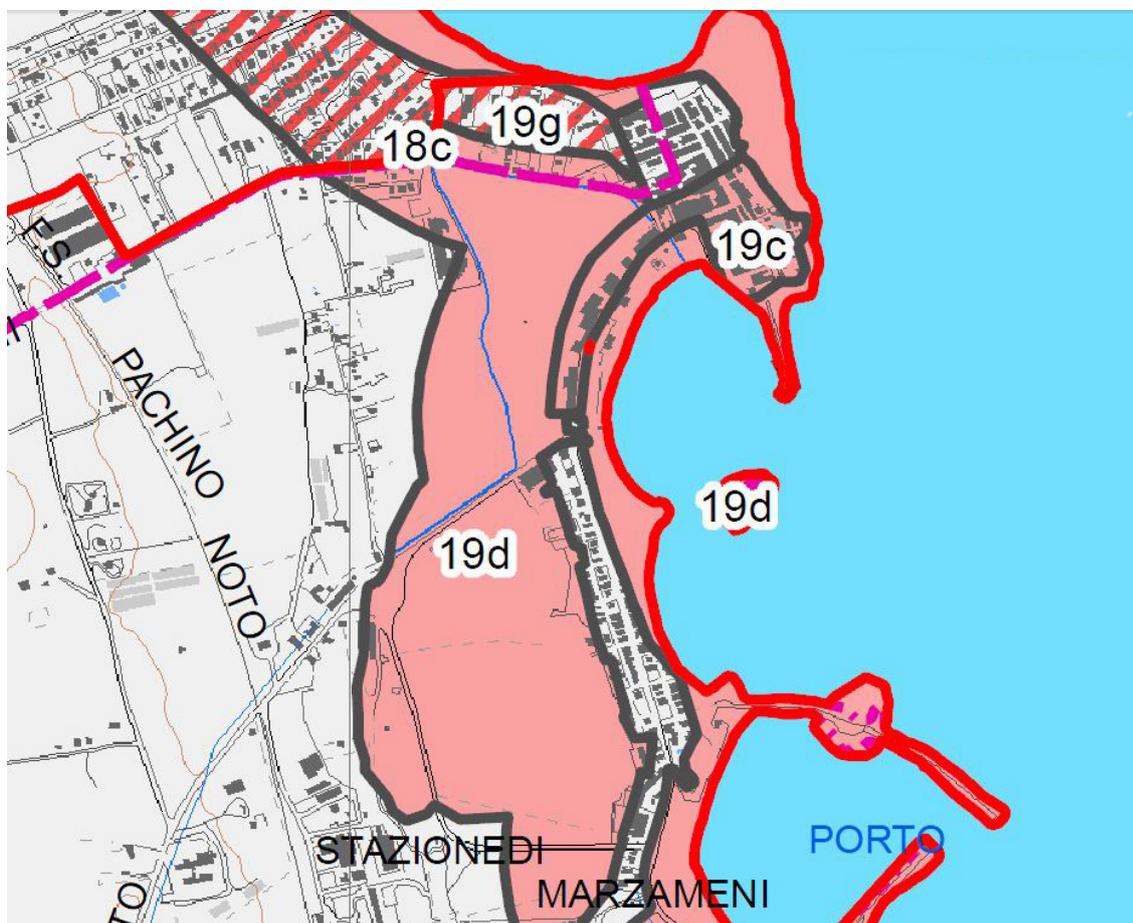


fig.74 - Stralcio del Piano Paesaggistico Regione Sicilia 2012. Paesaggio locale PL19. In rosa le aree con Livello di Tutela 3. In tratteggio rosso aree soggette a recupero

escluse due aree del tessuto edilizio, una collocata fra la zona umida e il mare, chiamata 'zona lido', una a nord a nord del primo nucleo insediativo.

Il Piano costituisce un documento che orienta, in relazione alle esigenze della tutela paesaggistica, azioni di coordinamento fra gli strumenti di pianificazione e di settore, nonché

con piani, programmi e progetti di sviluppo economico.

L'intera area regionale interessata dal piano è stata suddivisa in *Paesaggi Locali*, ovvero in porzioni di territorio caratterizzati da specifici sistemi di relazioni ecologiche, percettive, storiche, culturali e funzionali, tra componenti eterogenee che le conferiscono immagini di

identità distinte e riconoscibili.

L'area oggetto di studio, in riferimento al Piano Paesaggistico del 2012, si colloca all'interno di due aree, Paesaggio Locale 19c e Paesaggio Locale 19d, entrambi sotto il regime di tutela 3 definito dal piano, ed indicato con il colore rosa sulla documentazione cartografica.

Le misure da adottare per la tutela e la valorizzazione del Paesaggio Locale 19c sono:

- mantenere le caratteristiche attuali di antico borgo marinaro; nonché le funzioni di porto dei pescatori all'interno dell'area sottoposta a vincolo monumentale della "balata di Marzamemi";
- alla riqualificazione del rapporto tra il mare e la costa, garantendo ove possibile, la ricostruzione della rete ecologica.

In queste aree non è consentito:

- qualsiasi altra azione che comporti l'alterazione del paesaggio e dell'equilibrio delle comunità biologiche naturali, con introduzione di specie estranee alla flora autoctona;
- realizzare opere a mare e manufatti costieri

che alterino la morfologia della costa e la fisionomia del processo erosione-trasporto-deposito di cui sono protagoniste le acque e le correnti marine.

Le misure da adottare per la tutela e la valorizzazione del Paesaggio Locale 19d sono:

- conservazione morfologica della costa;
- conservazione dei valori naturali e della biodiversità, in quanto siti di particolare interesse biogeografico in cui coesistono rilevanti aspetti integrati di carattere abiotico e biotico relativi alla presenza di fauna, flora e vegetazione di rilievo con valenze ecosistemiche sostanziali ai fini della realizzazione della rete ecologica;
- recupero ambientale ed eliminazione dei detrattori;
- riqualificazione ambientale del litorale, rinaturalizzazione dei tratti più o meno artificiali con l'uso di tecniche dell'ingegneria naturalistica;
- conservazione del patrimonio naturale attraverso interventi di manutenzione e rinaturalizzazione delle formazioni vegetali, al

fine del potenziamento della biodiversità;

- riqualificazione paesaggistica del tessuto edilizio esistente;
- mantenimento degli *habitat* naturali;
- manutenzione, restauro, ricostruzione e ripristino idraulico dei flussi idrici di alimentazione del sistema delle saline, nonché delle altre opere che lo costituiscono, con tecniche tradizionali o di ingegneria naturalistica;
- per le parti di territorio individuate come Riserva Naturale vige il regime di tutela ad essa relativo e si applicano le norme definite nel rispettivo regolamento e/o piano di gestione del corrispondente sito *Natura 2000*, se più cautelative della presente norma.

In queste aree non è consentito:

- realizzazione di insediamenti produttivi;
- realizzare nuove costruzioni e aprire nuove strade e piste;
- realizzare infrastrutture e reti;
- realizzare serre;
- realizzare tralicci, antenne per telecomunicazioni ad esclusione di quelle

a servizio delle aziende, impianti per la produzione di energia anche da fonti rinnovabili escluso quelli destinati all'autoconsumo e/o allo scambio sul posto architettonicamente integrati negli edifici esistenti;

- realizzare cave;
- effettuare trivellazioni e asportare rocce, minerali, fossili e reperti di qualsiasi natura, salvo per motivi di ricerca scientifica a favore di soggetti espressamente autorizzati;
- realizzare opere a mare e manufatti costieri che alterino la morfologia della costa e la fisionomia del processo *erosione-trasporto-deposito* di cui sono protagoniste le acque e le correnti marine;
- alterare o distruggere le saline superstite.

### **Definizione di livello di tutela 3 secondo il Piano Paesaggistico**

Le aree di livello di tutela 3 devono la loro riconoscibilità alla presenza di varie componenti qualificanti di grande valore e relativi contesti e quadri paesaggistici, o in cui anche la presenza di un elemento qualificante

di rilevanza eccezionale a livello almeno regionale determina particolari e specifiche esigenze di tutela. Queste aree rappresentano le “invarianti” del paesaggio. In tali aree, oltre alla previsione di mitigazione degli impatti dei detrattori visivi individuati alla scala comunale e dei detrattori di maggiore interferenza visiva da sottoporre a studi ed interventi di progettazione paesaggistico ambientale, è esclusa ogni edificazione. Nell’ambito degli strumenti urbanistici va previsto l’obbligo di previsione di specifiche norme volte ad evitare usi del territorio, forme dell’edificato e dell’insediamento e opere infrastrutturali incompatibili con la tutela dei valori paesaggistico-percettivi o che comportino varianti di destinazione urbanistica delle aree interessate. Va inoltre previsto l’obbligo, per gli stessi strumenti urbanistici, di includere tali aree fra le zone di inedificabilità, in cui sono consentiti solo interventi di manutenzione, restauro, valorizzazione paesaggistico-ambientale finalizzata alla messa in valore e fruizione dei beni.

Gli strumenti urbanistici comunali non possono destinare tali aree a usi diversi da quelli previsti in zona agricola o a parchi urbani e suburbani, anche fluviali, lacustri o marini. Le politiche di sostegno all’agricoltura dovranno preferibilmente essere finalizzate e orientate al recupero delle colture tradizionali, con particolare riferimento a quelle a maggior rischio di estinzione, nonché alla tutela della biodiversità.

Le aree con livello di tutela 3) potranno essere oggetto di piani particolareggiati, piani quadro o piani strategici finalizzati alla valorizzazione della risorsa paesaggistica, alla valorizzazione degli usi agricoli tradizionali e ad interventi di riforestazione con l’uso di specie autoctone basate anche sullo studio della vegetazione potenziale o su eventuali testimonianze storiche<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Piano Paesaggistico della Provincia di Siracusa (Ambiti 16, 17 del Piano Paesaggistico Regionale, PL19), in [www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale](http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale)

### 3.5 - I servizi portuali

L'area portuale del territorio di Marzamemi è costituita da due diversi sistemi portuali, oggi lette a grande scala come sistema unico.

Gli approdi di Marzamemi sono essenzialmente due; il porto 'balata' (evidenziare il porto nella fotografia da inserire nella pagina) sicuramente il più antico e il porto 'fossa', ovvero il porto vero e proprio del borgo marinaro in cui oggi si concentrano scali di alaggio per natanti da diporto e due yacht club che si sviluppano dall'ultimo molo a sud fino agli edifici della Marinella.

Il porto 'balata' che più caratterizza il borgo è quello che si apre sulla rada immediatamente a sud del borgo con al centro l'isolotto Brancati; raccoglie al suo interno elementi caratterizzanti il contesto, la spiaggia, la tonnara, la vecchia 'balata' (banchina antistante la tonnara), le case dei pescatori, i magazzini del vino e il canale di immissione alla salina.

Il porto 'fossa' un po' più a sud del porto 'balata' è invece il porto che è stato maggiormente legato alle vicende economiche

del passato, all'attività vinicole e delle pesca, e successivamente dopo la crisi di quest'ultima, negli anni 70, l'attività della pesca è stata gradualmente sostituita da attività legate al turismo nautico.

Viste le ridotte capacità del piccolo porto balata, già da fine ottocento si avverte la necessità infatti di nuovo porto che possa sostenere i commerci più redditizi del periodo, in particolare modo quello vinicolo. Nel marzo del 1906 infatti, durante un'adunanza della Commissione Centrale dei Porti, si dà parere favorevole all'esecuzione del primo molo del porto (braccio destro) che venne costruito in quattro anni dal 1911 al 1915.

Dopo qualche periodo però si constatò che il braccio a sud appena realizzato era sufficiente a bloccare le correnti di scirocco, mentre l'isolotto a nord, pensato in un primo momento come barriera per le correnti provenienti da greco-levante, lasciava scoperto il settore nord dell'area portuale. Nel maggio 1919 il progetto per la costruzione del molo di sinistra viene respinto e solo dopo la seconda guerra

mondiale verranno ripresi i lavori. Verrà costruito prima il tratto fra la terraferma e l'isola grande e successivamente, nel anni '80, verrà costruito l'intero braccio di sinistra. Dagli anni '90 in poi sono nati in modo poco chiaramente pianificato strutture per alaggio e club privati, ognuno dei quali si è 'ritagliata' una propria superficie di pertinenza per le diverse attività del club.

Il complesso portuale, anche se piccolo e poco funzionale per inadeguatezza delle strutture di servizio, contribuisce a creare una quota di turismo molto importante, sostenuta dalle bellezze naturalistiche dell'area e dallo borgo marinaro stesso.

Politiche di gestione del territorio, poco attente alle reali necessità del contesto urbano e ambientale e una pianificazione inadeguata, mostrano la necessità di un procedere ad un aggiornamento tecnico mediante una revisione complessiva ed una attualizzazione che tenga conto delle effettive potenzialità che il borgo e l'area limitrofa può mostrare in diversi settori.

### **3.6 - Il litorale urbano e i punti critici**

Il territorio costiero del borgo marinaro di Marzamemi presenta i caratteri tipici delle coste del Mediterraneo; essa è formata sia da litorali bassi e sabbiosi sia da litorali rocciosi con alti fondali ricchi di flora e fauna marina (fig.75-76). L'identità del borgo marinaro, come abbiamo visto nei paragrafi precedenti, è fortemente legata al mare, sia per le attività turistiche attuali che per le attività del passato legate alla pesca e alla lavorazione tonno, ribadendo l'importanza della città marinara avuta in passato. Le dinamiche di sviluppo, quindi, sono sempre state fortemente legate agli spazi del porto, della tonnara e della spiaggia antistante il porto, che si sono imposti come elemento centrale del sistema, punto di partenza dell'espansione urbana.

Un esempio molto chiaro di tale situazione è il litorale di via Marzamemi (detto anche lungomare Starrabba) che assieme al complesso degli 'edifici-magazzino' (fig.77) e della tonnara costituisce uno degli assi più



fig.75 - Costa bassa di sabbia. Marzamemi, spiaggia della Marinella.



fig.76 - Costa bassa rocciosa. Marzamemi.



fig.77 - via Marzamemi con i magazzi del vino.

importanti dell'impianto urbano.

Oggi il lungomare di via Marzamemi viene considerato uno dei principali assi del borgo sia per i flussi di veicoli che per quello di pedoni.

La parte terminale a nord del lungomare può essere considerata un punto critico su cui focalizzare l'attenzione, in quanto il lungomare termina e convoglia i flussi veicolari verso il tessuto storico generando spesso problemi alla viabilità. Importante da risolvere sarebbe quindi anche una sistemazione della viabilità comunale per permettere il decongestionamento dell'area, in modo da dare maggiore spazio alla dimensione pedonale e ciclabile a discapito di quella carrabile.

Un altro punto critico da risolvere è la fruizione dell'arenile antistante il lungomare, che oltre a essere difficilmente frequentato per la balneazione per pessime condizioni ambientali dovute alla presenza di scarichi di imbarcazioni, è difficilmente accessibile, se non in alcuni tratti, per la presenza eccessiva di superficie destinata a aree di alaggio, *dehor* di ristoranti e bar, oltre che dalla presenza

delle 'terrazze sul mare', realizzate secondo il P.P del 1985 (fig.78). Lo studio dei gradi di accessibilità fra l'ambiente urbanizzato e il limite terra/mare viene anche approfondito sull'area a nord rispetto al lungomare di via Marzamemi. L'accessibilità al mare nella zona in prossimità del nucleo del centro storico è essenzialmente regolamentata dalla morfologia del costruito; piccoli percorsi pedonali e stradine fra gli edifici conducono dalla piazza al mare senza trovare spazi adeguati nei quali poter effettuare una sosta comoda.

Un'altra criticità che necessita di una riflessione è l'edificato della Marinella (a sud dell'arenile del porto 'balata') che, per la sua attuale configurazione morfologica e per la stretta vicinanza al mare, impedisce ogni eventuale intervento di prosecuzione di *waterfront* carrabile o pedonale al fine di ristabilire una naturale configurazione del bacino.

Le criticità riscontrate durante l'analisi del lungomare possono essere sintetizzate sotto alcuni punti:

- la mancanza di continuità dei percorsi



fig.78 - Edificato fra la salina e il mare che include anch' i 'magazzini del vino'. In rosso il Lungomare Starrabba (via Marzamemi), 'Le Terrazze sul mare' sul tratto meridionale dell'arenile. Fonte: [www.bing.com](http://www.bing.com)

pedonali lungo il tratto del dell'attuale lungomare Starrabba o via Marzamemi.

- difficoltà a raggiungere la spiaggia di via Marzamemi per la presenza di elementi (giardini urbani, aree gioco bambini, chioschi, *dehor* di ristoranti) che si interpongono fra la strada e il mare;

- interferenza visiva fra il lungomare e il mare e fra il lungomare e gli elementi emergenti da qui rintracciabili visivamente: gli edifici storici del borgo, la tonnara, l'isola Brancati;

- percezione di uno spazio fortemente frammentato ed eterogeneo per via di elementi che funzionano del tutto o quasi in maniera autonoma senza stabilire relazioni con il mare.

Secondo questi punti si può intuire come le aree, specie quella a sud del centro storico (il lungomare Starrabba), si trovi in uno stato di 'caos' in cui gli elementi del costruito e del non costruito generano una percezione di uno spazio molto eterogeneo che di certo non aiuta a ristabilire e ritrovare i caratteri costitutivi del paesaggio locale.

L'approccio al progetto dovrebbe quindi

mirare a ristabilire una continuità fra le emergenze di questo territorio poste lungo la costa, se necessario, intervenendo per mezzo di sottrazioni del costruito e modifiche dell'attuale assetto degli spazi.

### **3.7 - Il Progetto. Obiettivi della proposta progettuale**

Gli obiettivi che si è cercato di raggiungere all'interno del progetto possono essere riassunti in tre macro obiettivi. Tutti i punti elencati puntano a raggiungere un equilibrio delle parti al di là della funzione specifica o del tipo di uso di suolo:

- ristabilire una continuità visiva terra/mare lungo la linea di costa;

- rafforzare le relazioni fra gli elementi emergenti del contesto (arenile, salina, emergente architettoniche);

- inserire un elemento connettivo fra diversi elementi emergenti del contesto.

Gli interventi previsti puntano a rafforzare e a dare un carattere di centralità alla soglia limite tra terra e mare. La presenza di nuovi

spazi pubblici lungo il fronte mare permette la fruizione dell'area in maniera ottimale, in particolare la riabilitazione dell'arenile, antistante il porto balata, permette un sostanziale cambiamento del lungomare Starabba, che diventa elemento di continuità spaziale tra i diversi sistemi di costa: il sistema urbanizzato più compatto e quello naturale costituito dall'arenile. Questo tipo di rapporto basato sulla continuità degli spazi costieri si espande coinvolgendo all'interno del sistema altri spazi aperti situati del cuore del centro storico; la piazza centrale del borgo e il cortile 'arabo' diventano parte di un sistema unitario, conquistando finalmente un effettivo sbocco sul mare.

### **3.7.1 - La nuova sistemazione del fronte mare**

Lungo il tratto di costa che va dalla spiaggia a nord del centro urbano (spiaggia della 'Spinazza') a quella da sud (spiaggia della Marinella), il progetto prevede alcune varianti al territorio esistente per permetterne

una adeguato utilizzo, sia per quanto riguarda le funzioni commerciali (bar, ristoranti) che per quanto riguarda gli spazi pubblici collettivi a carattere ludico ricreativo.

L'operazione principale prevista è stata quella di realizzare un collegamento con un andamento più o meno parallelo a quel confine che naturalmente nasce fra la terra e il mare. Un percorso fatto di nuove strutture di 'giunzione' che connettono i differenti elementi del paesaggio. Strutture come piattaforme, passerelle, ripari dall'irraggiamento solare, diventano soluzioni per legare assieme parti di territorio diventate autonome nel tempo per svariate ragioni di tipo socio-economico o fisico-ambientale, e che oggi diventano elementi per vivere il paesaggio circostante.

Lungo lo sviluppo lineare degli spazi vengono previsti attività di tipo ricreativo e di ristorazione; nel bacino attualmente occupato dalle aree dei cantieri navali e dalle aree di alaggio delle imbarcazioni viene collocata un'area a verde con vegetazione psammofila, mentre il tratto che si estende verso sud

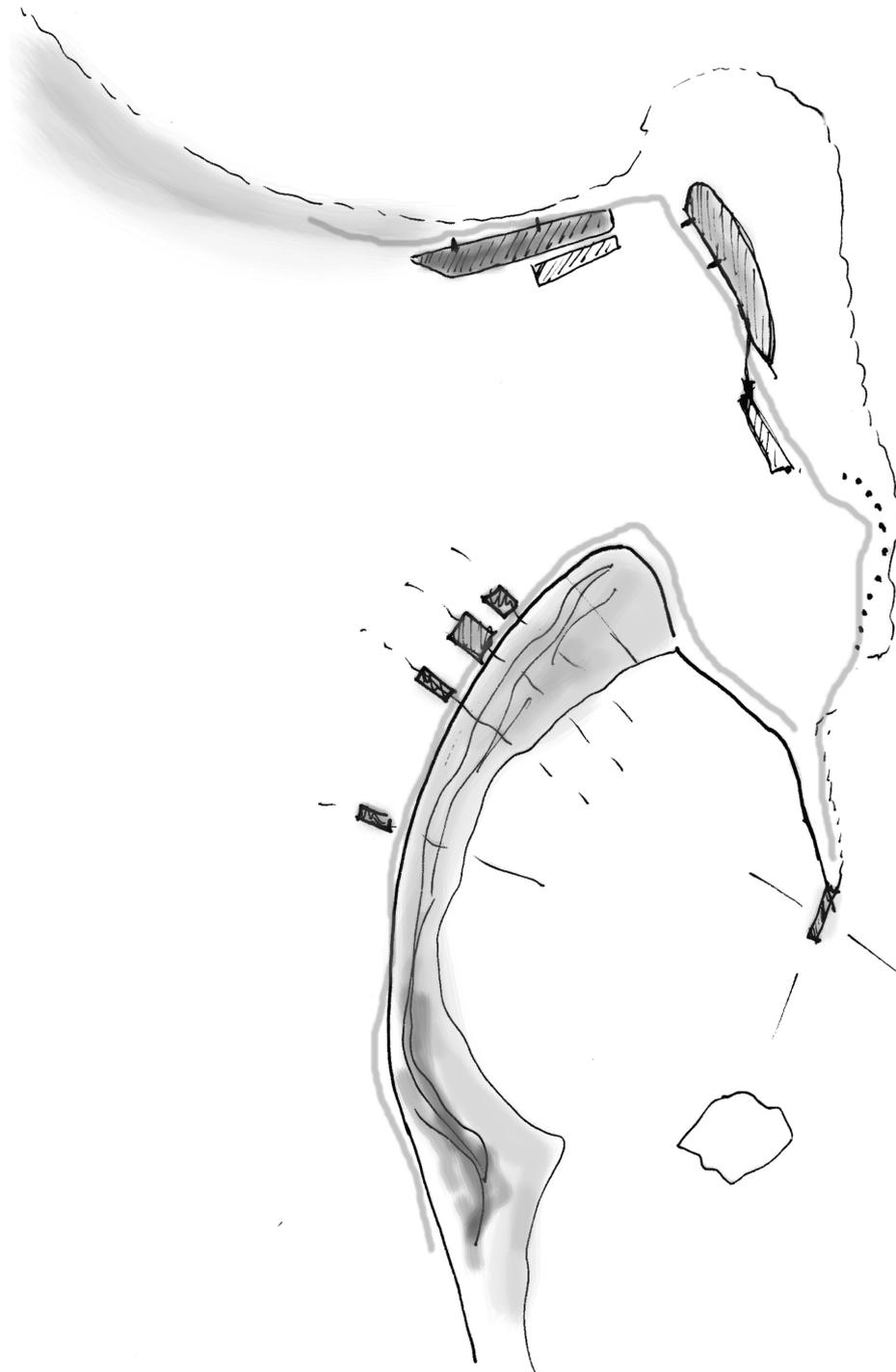


fig.79 - *Concept di progetto. Sistema lineare lungo il confine terra/mare*

accoglie aree verdi come ripari dalla radiazione solare e altre attività turistico-ricreative come la balneazione e l'elioterapia.

Il porto turistico, situato a nord dell'arenile, (porto 'balata') invece viene incluso all'interno del percorso pedonale costiero per mezzo della piattaforma in pietra, costituita dalla banchina del porto antistante la tonnara, sulla quale venivano scaricato i tonni prima di essere trasferiti all'interno dei magazzini di lavorazione.

Spostandoci verso il settore nord del borgo, troviamo un serie di percorsi fatti di passerelle in metallo e legno che si uniscono a spazi urbani esistenti, realizzando così un sistema continuo di percorsi e piattaforme, che dal porto 'balata' arriva fino alle spalle della diga foranea raggiungendo la spiaggia della 'spinazza' (la spiaggia a nord del borgo). Piccoli elementi aggiunti in modo complementare a spazi esistenti del tessuto urbanizzato creano un percorso continuo sul confine fra terra e mare, favorendo l'accessibilità al mare e la fruizione del paesaggio costiero circostante.

L'intera riorganizzazione funzionale del sistema lineare terra/mare permette un notevole utilizzo delle aree stesse che in questo modo entrano a far parte del borgo, consentendo uno sviluppo sia alle attività presenti all'interno del nucleo storico che alle nuove dinamiche evolutive legate al nuovo *waterfront*.

### **3.7.2 - Percorso Lineare Pedonale**

L'idea di continuità che lo stesso mare ci suggerisce mentre stiamo a osservarlo, diventa la linea guida del progetto; la stessa continuità che percepiamo quando dal mare osserviamo in lontananza la linea di costa. Spesso però questo rapporto di tipo visivo dalla terra verso il mare che corre per chilometri lunga la linea di costa, subisce delle alterazioni per la presenza di elementi che si interpongono fra linea di costa e mare. Posso essere elementi del paesaggio naturale, edifici, strutture temporanee, aree recintate con destinazioni diverse come *diving* o cantieri navali, aree rimessaggio, aree protette di importante



fig.80 - Schizzo di ipotesi di progetto lungo via Marzamemi.

interesse ambientale e naturalistico.

Al suo interno il progetto cerca di estendere il più possibile il tratto di costa sul quale leggere questa relazione, spostando percorsi, aggiungendo elementi e togliendone altri, al fine di ottenere percorsi pedonali il più possibile vicini al mare.

Nel caso specifico del sito scelto, il percorso pedonale ha lo scopo di collegare i due settori balneari, uno a nord e uno a sud del borgo, offrendo la possibilità di percorrere questo tragitto rivolgendo lo sguardo verso il mare. Attraverso la riorganizzazione degli spazi a sud del nucleo abitato, acquistano notevole importanza le aree pedonali in connessione con l'arenile, rispetto alla configurazione allo stato attuale, diventando il vero sistema di

distribuzione pedonale.

Il percorso lineare a sud del nucleo storico viene ripensato per permettere un adeguato accesso alla spiaggia che in questo modo può essere liberamente utilizzata dai cittadini. Nascono percorsi pedonali posti a diverse quote che collegati da rampe che gradualmente scendono verso l'arenile, generano un sistema urbano intrecciato fra spazio antropizzato e spazio naturale.

In questo modo i diversi elementi (elemento naturale ed elemento antropizzato) entrano in simbiosi generando un senso di complementarità e completezza che va oltre il senso confusione oggi percepito.

All'interno del progetto acquista notevole importanza la passeggiata pedonale che collega

longitudinalmente, in modo parallelo alla linea di costa, i diversi segmenti di costa.

Il percorso ha come obiettivo la continuità nella successione fra i diversi spazi di costa, così come il mare fa già naturalmente; uno sguardo continuo dalla terra verso il mare e dal mare verso la terra. Da un punto di vista funzionale il percorso così strutturato instaura una relazione forte fra mare e ambiente urbano, regolarizza gli accessi fra gli spazi di contatto con l'ambiente naturale (mare e spiaggia e scogliera), gestisce in modo organico le nuove funzioni inserite e quelle già presenti, rigenerando spazi oggi di costa oggi vissuti a 'chiazze' e conferendo un carattere di unitarietà.

### **3.7.3 - Gli spazi del nuovo fronte mare**

Il borgo di Marzamemi attraverso il progetto di riqualificazione del *waterfront* acquista nuovi spazi aperti che hanno l'intento di migliorare la qualità del limite terra/mare oltre che del contesto urbano.

Per una migliore facilità descrittiva dell'intervento si è deciso qui di scomporre il percorso in spazi differenti, ognuno dei quali si distingue fortemente per le caratteristiche del contesto nel suo immediato intorno.

- La *promenade* è l'area più a sud del percorso, pensata per dare maggiore 'spazio' alla spiaggia, rispetto alla conformazione attuale; non più una separazione netta di percorsi fra spiaggia e strada ma piuttosto una progressiva fusione di due ambienti, la spiaggia, elemento naturale, e la strada, elemento antropico. Il passaggio dalla strada al mare si fa sempre più sfumato e le linee del progetto si fanno sempre meno rigide, affiancandosi sempre di più all'orografia dell'ambiente naturale, piuttosto che all'architettonico esistente.

- Piccole superfici inedificate interposte fra gli edifici di fronte diventano dei tasselli di spazio pubblico, completano il naturale andamento dell'isolato e diventano piattaforme da dove poter contemplare il paesaggio circostante. Possono accogliere funzioni temporanee (attività ricreative, di svago, commerciali), ma



fig.81,82 - Viste della passerella in legno sulla zona delle latomie.

soprattutto offrono una nuova opportunità, quella di mettere in connessione lo spazio verde naturale della salina con lo spazio naturale dell'arenile della Marinella.

- Altri spazi aperti che si incontrano lungo il percorso sono il molo e la banchina antistante; la più antica proprio davanti alla tonnara. È uno spazio di raccordo fra il centro storico e il lungomare a sud; viene utilizzata in parte per la collocazione di *dehors* di ristoranti in parte come area ricreativa di incontro, oltre ad essere un elemento di connessione fra gli spazi del lungomare e quelli della diga foranea.
- Una superficie quasi fluttuante sull'acqua viene collocata sulle latomie, a nordest rispetto al centro storico. La piattaforma ancorata al basso fondale roccioso diventa un luogo ricreativo, di sosta per il relax, la lettura, la contemplazione del paesaggio marino.
- Ultima superficie di progetto è invece collocata a nord, subito sotto la spiaggia della Spinazza. L'attuale area in sterrato, adibita a parcheggio non regolamentato, viene ripensata principalmente come zona d'ombra da offrire

ai fruitori delle spiagge nei periodi estivi, con l'inserimento di zona sosta per il relax e il consumo di cibi.



fig.83,84- Viste della passerella in legno lungo la costa nord del borgo.

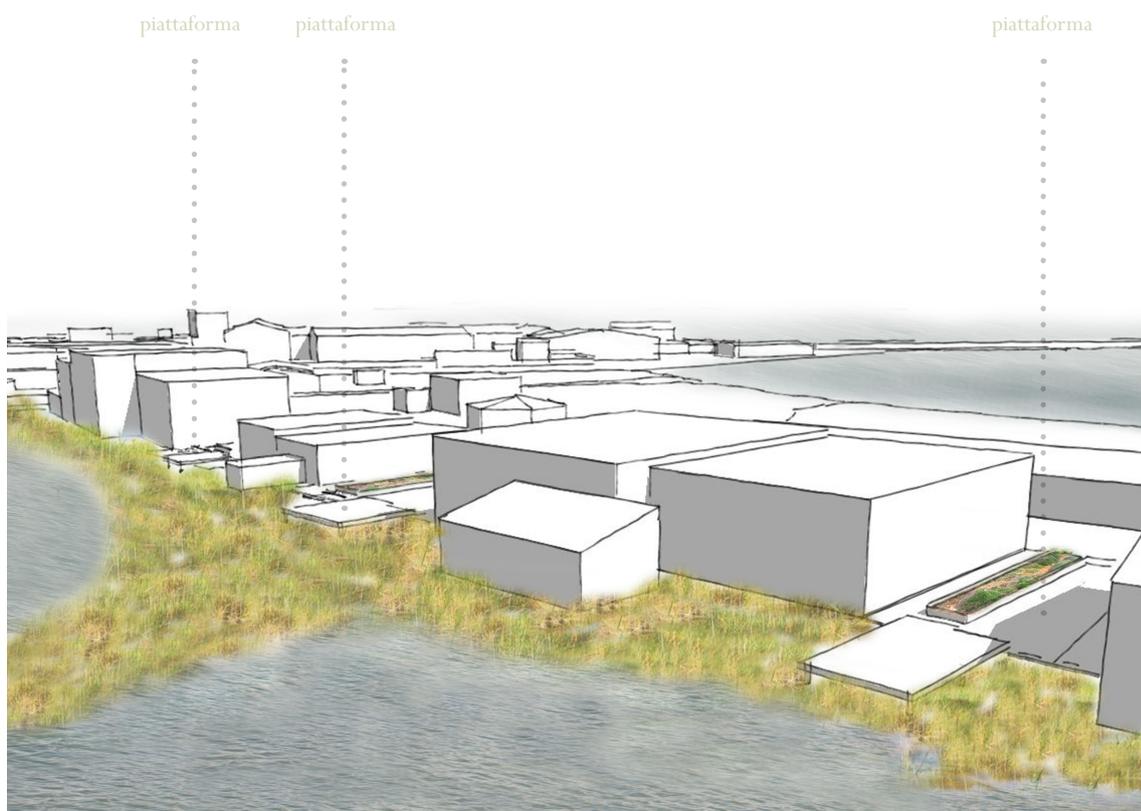


fig.86,87 - Viste delle piattaforme fra il lungoma e la salina



fig.86,87 - Viste della passerella in legno lungo la costa nord del borgo (passerelle e piattaforme).

## Conclusioni

Durante il mio percorso universitario lo studio e la riflessione profonda sull'architettura mi ha fatto comprendere come intervenire su un determinato spazio significa rispettarlo profondamente nelle sue caratteristiche.

Il tema del luogo di confine come luogo mutevole fra terra e mare, la scelta del sito di progetto, gli spazi da me progettati, derivano da una conoscenza diretta del contesto oltre che dalle ricerche condotte per le finalità di elaborazione di questa tesi.

Gli elementi da me pensati con la loro morfologia, si inseriscono nel progetto con uno spirito innovativo. Il percorso lineare, dove possibile, si dilata e ingloba al suo interno parti dell'ambiente naturale, mentre in altri tratti si espande visivamente verso l'orizzonte.

Attraverso l'uso di materiali tradizionali e tecnologie che permettono un certo grado di reversibilità, il progetto vuole essere silenzioso, mimetico, ibrido in alcuni tratti.

Si mescola con l'esistente senza emergere rispetto al suo contesto, rinnova spazi e cerca di migliorare la percezione paesaggistico-architettonica dell'intero contesto.

Un luogo di confine fra terra e mare che vuole offrire nuove opportunità al territorio, attraverso nuovi spazi per una esplorazione del paesaggio circostante, in particolare quello costiero.

In questo nuovo assetto progettuale l'attività di tipo esplorativo si offre come esperienza leggibile a ogni sguardo, attraverso l'addizione di nuovi spazi urbani e il riuso di quelli esistenti.

L'architettura fatta di piccoli elementi e le attività esplorative del paesaggio costiero - anche di tipo turistico - può essere il primo passo per il miglioramento di un territorio che a oggi si mostra come un paesaggio frammentato fatto di elementi affiancanti che funzionano in modo del tutto individuale.

La linea di costa così come è stata da me ripensata vuole essere così un nuovo spazio per il turismo lontano dalla tipica dimensione

atopica che contraddistingue molti luoghi di vacanza, distanti dalla condizione insediativa del contesto, che spesso generano una teatralizzazione dei luoghi fatti di pratiche immediate e superficiali.



## **Ringraziamenti**

*Alla mia relatrice prof.ssa Silvia Gron per i consigli e il supporto che mi ha saputo dare durante tutto il periodo di studio di questa tesi.*

*Ai miei genitori che mi sono stati sempre accanto.*

*A Jeremy Hayne*

*A Giovanna De Marco*



## Bibliografia

**Arangio C.**, *Marzamemi*, Teleras, Pachino, 2001

**Calleri M.**, *Un percorso museale a Marzamemi*, Tesi di Laurea in Architettura, Università degli studi di Palermo, relatore: prof. Ruggieri I., 1996.

**Camporesi P.**, “Il mare e il litorale”, in ibidem *Le belle contrade: la nascita del paesaggio italiano*, Garzanti, Milano, 1992

**Cantone F.**, *Recupero ambientale dell’abitato storico della fascia costiera di Marzamemi*, Tesi di Laurea in Architettura, Università degli studi di Reggio Calabria. Relatore: prof. Bollati S., 1994

**Chemetoff A.**, *The shore at Le Havre, Normandy*, in “Topos”, n.13, 1995.

**Corbin A.**, *L’invenzione del mare. Riti e culture*, Marsilio, Venezia 1990.

**De Cauter L.**, *The Beach as Icon*, in “Topos” n.13, 1995.

**Dern, J.Q.**, *Mar tierra Paisaje de frontera*, in “Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme”, n.196, Dunes.

**Ingersol R.**, *L’internazionale del turista*, in “Casabella” n.630-631, 1996.

**Lepore M.**, *Attrezzature temporanee sull’acqua*, Alinea, Firenze 2009.

**Massa M.**(a cura di), *Passeggiate lungo molto mari*, Maschietto Editore, Firenze 2005

**Muscolino P.**, *Le ferrovie della Sicilia sud-orinetale*, Ediargo, Ragusa 2006 (p.21).

**Papayannis T.**, *Feleron Bay. Large-scale restoration of the Athens seafront*, in “Topos”, n.38, 2002.

**Piazzese P.** (a cura di), *Saline, laghi, stagni, pantani e acquitrini. Itinerari faunistici e ambientali di educazione attiva*, Assessorato Cultura e Foreste, Regione Sicilia.

**Pinzello I.**, “I territori siciliani fra tutela e recupero”, in Abbate G. (a cura di) *Territori costieri*, Franco Angeli, Milano, 2009

**Ragot G.**, *L'invention d'une ville*, Éditions du patrimoine, Paris 2003.

**Sica P.**, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*. Laterza, Bari 1977

**Sorcinelli P.**, *Storia sociale dell'acqua. Riti e culture*, Mondadori, Milano 1998.

**Tullio M.C.**, *A new Horizon to Barceloneta*, “Topos”, n.15, 1995.

**Urry J.**, *Lo sguardo del turista*, Seam, Roma 2002.

**Valente R.**, *Frontiere fra terra e mare*, Liguori Editori, Napoli 1999

**Vázquez Consuegra G.**, *Vigo waterfront*, Gili, Barcelona 2008.

**Wilton A., Bignamini I.** (a cura di) *Gran Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, (catalogo della mostra) Skira, Milano 1997

## Sitografia

[www.british-towns.net](http://www.british-towns.net)

[www.cesenatico.it](http://www.cesenatico.it)

[www.isprambiente.gov.it/it](http://www.isprambiente.gov.it/it)

[www.riserva-vendicari.it](http://www.riserva-vendicari.it)

[www.legambiente.info](http://www.legambiente.info)

<https://www.c-royan.com>

## Fonti immagini

**Fig.1** - Colin Ruffell, Brighton Pier, 1996.

Fonte: <https://glowroad.com/brighton-pier-by-ruffell-colin-fine-art-print-on-canvas-16-x-16-inches/az/B018ZIOQLW>

**Fig.2** - 'Bathig machine' inglesi di fine Ottocento.

Fonte: [http://repubblica.it/persone/2013/08/01/foto/molto\\_prima\\_del\\_bikini\\_tutti\\_al\\_mare\\_con\\_le\\_cabine\\_da\\_bagno-64094232/1/#1](http://repubblica.it/persone/2013/08/01/foto/molto_prima_del_bikini_tutti_al_mare_con_le_cabine_da_bagno-64094232/1/#1)

**Fig.3** - Georges Seurat, *Le Bec du Hoc*, Grandcamp 1885.

Fonte: <http://arte.rai.it/gallery-refresh/i-mille-colori-di-georges-seurat/531/7/default.aspx>

**Fig.4** - Raoul Dufy, *Les pecheurs a la ligne*, 1907.

Fonte: <https://www.mutualart.com/Artwork/LES-PECHEURS-A-LA-LIGNE/3557DC10951F417D>

**Fig.5** - Henri Matisse, *La baie de Nice*, 1918

Fonte: <http://metmuseum.org>

**Fig.6** - Spiaggia dei 'murazzi', Torino, 2015.

Fonte: <http://www.dolcevitatraveltmagazine.com/2015/09/al-mare-in-citta-le-spiaggette-tra-i-condomini-italiani/torino-la-spiaggia-ai-murazzi/>

**Fig.7** - *Paris-Plages*, Parigi, 2017

Fonte: <https://venets.wordpress.com/2015/10/17/paris-plages-le-spiagge-artificiali-di-parigi/>

**Fig.8** - Spiaggia di Atlantic City, USA 1930

Fonte: <http://abcnews.go.com/Business/remember-atlantic-city-place/story?id=24568694>

**Fig.9** - Spiaggia di Brighton, Inghilterra 1930

Fonte: [www.british-towns.net/england/southeastern/east-sussex/brighton-and-hove/brighton/album/1930s-brighton-beach](http://www.british-towns.net/england/southeastern/east-sussex/brighton-and-hove/brighton/album/1930s-brighton-beach)

**Fig.10** - Sentiero in pietra, Xlendi Bay, Gozo Malta. Fonte: autore tesi

**Fig.11** - Passeggiata costiera sopraelevata, Royan, Francia.

Fonte: <https://www.c-royan.com/cartes-postales/entry-2178-front-de-mer-4.html>

**Fig.12** - Passeggiata e edifici in linea. Royan, Francia anni '60.

Fonte: <https://www.c-royan.com/cartes-postales/entry-2083-front-de-mer-du-portique.html>

**Fig.13** - Avenida Atlantica, Rio de Janeiro, Brasile.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/792669/roberto-burle-marx-um-mestre-muito-alem-do-paisagista-modernista/57a1f9c1e58ece15510001ab-roberto-burle-marx-a-master-of-much-more-than-just-modernist-landscape-photo>

**Fig.14** - Dettaglio della pavimentazione.

Avenida Atlantica, Rio de Janeiro, Brasile  
[http://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/Calçadas\\_RJ\\_MHN.jpg](http://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/Calçadas_RJ_MHN.jpg)

**Fig.15** - Lungomare 'Foro Italico', Palermo.

Fonte: autore tesi

**Fig.16** - Pergola. Lungomare Foz Vehla, Porto. Portogallo

Fonte: <http://oportomusichostel.com/guide/the-foz/?lang=en>

**Fig.17** - Dettaglio pavimentazione lato spiaggia. Avenida Atlantica, Rio de Janeiro.

Fonte: Roberto Rocco

**Fig.18** - 'Pettine del vento'. Scultura in ferro di Eduardo Chillida, San Sebastian, Spagna.

Fonte: <https://www.alsa.com/it/web/bus/destinazione/san-sebastian>

**Fig.19** - *Parque del Cidade*, dettaglio della scogliera: Fonte: Lotus3, 2003

**Fig.20** - Lungomare Falcomatà, Reggio Calabria.

Fonte: <http://www.lazzaroturistica.it/visita-il-territorio/prodotti-del-territorio-lazzaro/agrumi/1058-le-ali-del-bergamoto-di-reggio-calabria.html>

**Fig.21** - Lungomare di Matosinhos, Portogallo. Fonte: Lotus 3, 2003, pag.59

**Fig.22** - Cesenatico, 'giardino al mare'.

Fonte: <https://i.pinimg.com/originals/f5/ce/26/f5ce2642eafe5729fea8f03e1f6cffc.jpg>

**Fig.23** - Costa alta rocciosa. Lampedusa (Agrigento).

Fonte: <https://terramarepelagie.com/2016/11/10/amp-isole-palegie-entegestore-comune-di-lampedusa-e-linosa/#jpcarousel-112>

**Fig.24** - Costa alta rocciosa con sabbia alla base. Riserva Naturale di Vendicari. Fonte: autore tesi

**Fig.25** - Costa bassa rocciosa. Borgo di Calabernardo, Noto (Siracusa). Fonte: autore tesi.

**Fig.26** - Costa bassa spiaggia di ciottoli. Avola (Siracusa)

Fonte: <https://www.masseriasulmare.it/sicilia/spiagge.html>

**Fig.27** - Costa bassa spiaggia di sabbia e dune, Sampieri (Ragusa). Fonte: autore tesi.

**Fig.28** - Costa bassa area paludosa. Pantani di Vendicari, Noto (Siracusa).

Fonte: <http://sudestsicilia.altervista.org/noto-eloro-vendicari/>

**Fig.29** - Costa bassa, spiaggia di sabbia. Noto Marina (Siracusa). Fonte: autore tesi

**Fig.30** - Promenade Cobacabana, Rio de Janeiro (meccanismo di imposizione).

Fonte: <http://designalexable.blogspot.it/2012/02/pyramid-park-at-triangle-nyc.html>

**Fig.31** - *Promenade Cobacabana*, Rio de Janeiro  
(meccanismo di imposizione)

Fonte: [http://www.sohu.com/a/74839842\\_146019](http://www.sohu.com/a/74839842_146019)

**Fig.32** - Rampe di discesa alla spiaggia.

*Promenade Cobacabana*, Rio de Janeiro.

(meccanismo di imposizione). Fonte:

<http://brickellreporter.com/online/wp-content/uploads/2012/07/Rio-de-Janeiro-sidewalk-2.jpg>

**Fig.33** - Lungomare di Reggio Calabria  
(meccanismo di imposizione).

Fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Il\\_lungomare\\_reggino.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Il_lungomare_reggino.jpg)

**Fig.34** - L'anfiteatro posto a metà del lungomare di Reggio Calabria (meccanismo di imposizione). Fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Il\\_lungomare\\_reggino.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Il_lungomare_reggino.jpg)

**Fig.35** - *Promenade des Anglais*, Nizza

(meccanismo di imposizione). Fonte:

[http://www.grayline.com/tours/nice/nice-le-grand-tour-hop-on-hop-off-1-day-5875\\_206/#.UjsanNJ7Jvw](http://www.grayline.com/tours/nice/nice-le-grand-tour-hop-on-hop-off-1-day-5875_206/#.UjsanNJ7Jvw)

**Fig. 36** - Lungomare di Brighton, Gran Bretagna. (meccanismo di imposizione).

Fonte: <http://www.brightonshortbreaks.com/wp-content/uploads/2009/06/Brighton-Jan-2007-0211.jpg>

**Fig.37** - Lungomare di Matosinhos, Portogallo. (meccanismo di imposizione).

Fonte: Navigator n.3, 2003

**Fig.38,39** - Percorso pedonale, Gava, Spagna.

(meccanismo di infiltrazione): Fonte: Domus 770 (1995) pag. 46-49

**Fig.40,41** - Eduardo Sola Morales, *Passeio Atlantico*, Porto (meccanismo di infiltrazione):

Fonte: "Topos", n.41, 2002

**Fig.42** - Percorso pedonale, Empuries, Spagna (meccanismo di infiltrazione).  
Fonte: "Topos", n.29, 1999

**Fig.43** - Percorso pedonale, Empuries, Vista della ramificazione dei percorsi. (meccanismo di infiltrazione).  
Fonte: [www.google.maps.com](http://www.google.maps.com)

**Fig.44** - Percorso pedonale, Saint Valery en Caux, Francia (meccanismo ibrido). Fonte: "Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme", n.196, Dunes, 1992

**Fig.45** - Fonte: "Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme", n.196, Dunes, 1992

**Fig.46** - Collina artificiale, Parco Pobleou, Barcelona (meccanismo ibrido) Fonte: <https://www.aspasios.com/blog/best-places-in-poblenou/>

**Fig.47** - Progetto per Marina de Calvia, Majorca, Spagna (meccanismo ibrido) Fonte:

<https://www.equibcpn.com/es/projects/view/248>

**Fig. 58** - Marzamemi vista dal porto 'balata'.  
Fonte: autore tesi.

**Fig.59** - Il *malfaraggio* della tonnara vista dal porto 'balata'. Fonte: autore tesi.

**Fig.60** - I 'magazzini del vino' e la spiaggia antistante, anni '50. Fonte: Archivio privato G.Aliffi, Marzamemi (Siracusa).

**Fig.61** - Botti di vino al porto 'fossa'. Anni '40. Archivio privato G.Aliffi, Marzamemi (Siracusa).

**Fig.62** - Vagoni-cisterna presso la stazione di Pachino (Siracusa). Fonte: Piero Muscolino, Le ferrovie della Sicilia sud-orinetale, Ediargo, Ragusa 2006 (pag. 21).

**Fig.63** - Stabilimento vitivinicolo Rudinì. Marzamemi (Siracusa). Fonte: autore tesi.

**Fig.64** - Vinodotto fra stabilimento Rudinì e porto 'fossa'. Marzamemi (Siracusa). Fonte: autore tesi.

**Fig.65** - Interno della sala centrale dello stabilimento Rudinì dopo i restauri.  
Fonte: <http://www.oranews.net/si-premia-la-carica-dei-meritevoli-pachino/#prettyPhoto/1/>

**Fig.66** - Salina e centro abitato di Marzamemi. Fonte: Michele Ponzio.

**Fig.67** - Aree di applicazione della direttiva *Uccelli* (blu) e della direttiva *Habitat* (rosso).  
Fonte: <http://natura2000.eea.europa.eu>.

**Fig.68-69** - Foto aeree delle latomie di Marzamemi. In alto, bassa marea. In basso, alta marea. Fonte: [https://d2wzo7cpkz5upz.cloudfront.net/photos2/20140731\\_0586-01\\_IT\\_Siracusa-IT\\_Marzamemi/TSS/0586-01\\_FRONT\\_IMG\\_1267.jpg](https://d2wzo7cpkz5upz.cloudfront.net/photos2/20140731_0586-01_IT_Siracusa-IT_Marzamemi/TSS/0586-01_FRONT_IMG_1267.jpg)

**Fig.70** – Latomie di Marzamemi con conci sbazzati dell'attività estrattiva.

**Fig.71** - Superficie di interesse del Piano Particolareggiato (Comune di Pachino) sul territorio di Marzamemi. Fonte (solo base elaborato, jpg): Piano Particolareggiato del Comune di Pachino, pag.59.

**Fig.72** - Dettaglio degli spazi aperti previsti dal Piano Particolareggiato (Comune di Pachino) lungo via Marzamemi. Fonte (solo base elaborato, jpg). Fonte: Piano Particolareggiato del Comune di Pachino, pag.63 e fotopiano da [google.maps.com](http://google.maps.com).

**Fig.73** - Dettaglio degli spazi aperti previsti dal Piano Particolareggiato (Comune di Pachino) lungo via Marzamemi.

**Fig.74** - Stralcio del Piano Paesaggistico Regione Sicilia 2012. Paesaggio locale PL19. In rosa le aree con Livello di Tutela 3. In tratteggio rosso aree soggette a recupero.

**Fig.75** - Costa bassa di sabbia. Marzamemi, spiaggia della Marinella. Fonte: autore tesi.

**Fig.76** - Costa bassa rocciosa. Marzamemi. Fonte:autore tesi.

**Fig.77** - via Marzamemi con i magazzi del vino. Fonte:autore tesi.

**Fig.78** - Edificato fra la salina e il mare che include anche i 'magazzini del vino'. In rosso il Lungomare Starrabba (via Marzamemi). 'Le Terrazze sul mare' sul tratto meridionale dell'arenile. Fonte: [www.bing.com](http://www.bing.com)