

in Emilia-Romagna) e di ordine pubblico, poi di civilizzazione: in prevalenza scelte di una classe dominante che non si fa carico dell'obiettivo di allargare il diritto di cittadinanza attraverso altri cammini di inclusione come, ad esempio, la riforma agraria. Altrove sono state diverse: ad esempio di prevaricazione economico-razziale in Europa centrale per l'iniziativa germanica.

Mi sembra interessante la conclusione del lavoro laddove si sottolinea che il paesaggio della bonifica è in Italia il paesaggio della modernità delle campagne di pianura e che esso, oggi, va guardato con un occhio meno distratto. E questa mi sembra, sul piano operativo dell'oggi, una conclusione condivisibile, pur con alcuni problemi. Faccio un esempio: penso al grande comprensorio di bonifica della Capitanata, una bonifica in parte idraulica in parte di sistemazione irrigua, o a molti comprensori veneti ed emiliani, tutti retti da un sistema incentrato su un impiego energetico pesantissimo e una idrochimico-agroindustria su cui andrebbero fatti parecchi ripensamenti. Osservando quello che è accaduto in Italia si coglie il divario spesso esistente fra conoscenza, progettazione, costruzione, governo del territorio: sorprende che si continui ad agire nello stesso modo (grandi progetti, consumo di suolo ecc.) e interpretare il percorso della bonifica è un buon esercizio per riflettere su questo nodo. (TERESA ISENBURG).

MICHELANGELO SAVINO (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*. Milano, Franco Angeli, 2010, 422 pp.

Il tema del rapporto fra mare e città è al centro dell'ampia pubblicazione curata da Michelangelo Savino, docente di Tecnica e pianificazione urbanistica presso l'Università di Messina.

Il volume si compone di ben diciotto contributi che tracciano una panoramica completa delle dinamiche presenti e passate, nonché delle prospettive di sviluppo future, delle aree urbane a contatto con l'acqua, definizione sintetizzata nel termine inglese *waterfront*. La premessa dell'autore e il breve capitolo introduttivo di Rosario Pavia chiariscono gli intenti della raccolta di saggi, ossia l'osservazione critica di una situazione complessa in continuo divenire, una situazione che fronteggia la crisi mondiale e locale delle città italiane e in particolare di quelle portuali del sud della penisola. Obiettivo ambizioso, ma raggiunto, dal testo è inoltre quello, chiarito nella già citata premessa, "di superare quel paravento mirabile di *poster* propagandistici ed ammaliani *rendering* che ben poco contribuiscono al miglioramento della qualità urbana, e di comprendere natura e caratteristiche dei processi di rigenerazione dei *waterfront*" (p. 11). Non può d'altro canto non essere sottolineato come la quasi totalità degli interventi raccolti nel volume faccia riferimento a piani portuali o di altro genere che utilizzano a più riprese i *poster* e i *render* di cui sopra; progetto molto spesso rimasti sulla carta che non hanno trovato, per i motivi più svariati, concreta applicazione.

I primi quattro capitoli del testo tracciano un profilo generale della situazione dei *waterfront* italiani. Il già menzionato articolo di Rosario Pavia introduce il tema, ricordando come la riqualificazione dei porti italiani, resa ancor più necessaria dallo sviluppo marittimo del Mediterraneo seguito alla grande crescita degli scambi commerciali con il Vicino e l'Estremo Oriente, non sia stata adeguatamente affrontata. A Pavia rispondono idealmente gli autori dell'intervento successivo, Rinio Bruttomesso e Marta Moretti, i quali ripropongono i dieci principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di *waterfront* urbano, elaborati nel 2000 dal Centro Città d'Acqua e ancora oggi utili strumenti di riferimento per programmare le politiche di recupero e crescita equilibrata delle città portuali. Ulteriore passo nella direzione di proposte concrete per i *waterfront* viene dal contributo di Maurizio Carta che utilizza un'efficace immagine, ossia quella della "città liquida", come metafora di centri urbani che incontrano e si fondono con il mare su cui

si affacciano. I tratti costieri, i porti, le darsene e tutto ciò che è punto d'incontro fra area urbana e acqua diventa una possibilità di sviluppo, non solo in senso economico come moltiplicatore di valori immobiliari, ma come fattore di comunicazione e cooperazione. Nell'ampio intervento che chiude questa prima parte del volume, il curatore Michelangelo Savino effettua un'analisi generale sul tema dei *waterfront* riflettendo sulle esperienze di diverse città sia mediterranee che extra-mediterranee non solo in tema di riqualificazione, ma nell'ottica di una vera e propria rigenerazione delle città portuali, soprattutto italiane. Il nostro paese sconta, come già ricordato, un ampio iato fra progetti ambiziosi e realizzazioni concrete, e proprio in questo ambito rimangono da sciogliere i molti nodi che Savino propone all'attenzione del lettore. L'autore introduce inoltre quelli che saranno i temi della seconda parte del volume fornendo una serie di utili chiavi di lettura critica degli interventi stessi, fra le quali si ricordano quelle relative all'indissolubile connubio fra porti ed economie urbane, fra spazi urbano/costieri e strumenti normativi utilizzati per la rigenerazione dei *waterfront*.

La seconda parte del volume è composta da numerosi contributi che delineano un ideale 'viaggio' sul tema in questione lungo le coste italiane, da La Spezia a Siracusa. La situazione dei porti e delle zone di incontro fra città e mare nei due maggiori porti liguri, La Spezia e Genova, è descritta da Daniele Virgilio e Andrea Vegano per quanto riguarda il porto di Levante, e da Francesco Gastaldi per il capoluogo ligure. Nel primo caso i due autori si soffermano sul rapporto spesso conflittuale fra l'area urbana spezzina e il tratto costiero su cui si affaccia, sottolineando d'altro canto gli sforzi compiuti dall'amministrazione cittadina per riqualificare gli spazi dismessi dall'ex raffineria IP con un progetto che, tuttavia, non ha ancora trovato completa attuazione. Un dibattito altrettanto vivace investe il porto di Genova, ancora oggi al centro di radicali rinnovamenti avviati nel 1992 in occasione del cinquecentenario colombiano e proseguiti prima nel 2001 in coincidenza col vertice mondiale del G8 e quindi nel 2004, anno di Genova "Capitale europea della cultura". In questo periodo profondi cambiamenti hanno riguardato il recupero dei moli portuali storici, mentre un progetto di ampio respiro proposto da Renzo Piano (che lo stesso architetto genovese ha definito "Affresco") rimane attualmente al centro di una significativa discussione.

Altro importante *waterfront* dell'Italia settentrionale è quello triestino, descritto nel contributo di Alessandra Marin dal significativo titolo "Trieste, prove d'innovazione", a voler sottolineare il processo di *gentrification* che ha investito (e che quindi si è già compiutamente realizzato) parte del tratto costiero su cui si affaccia il capoluogo giuliano e, in particolare, la zona del Porto vecchio, per la quale si sta puntando su programmi di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio e urbano esistente. Altrettanto interessante è il saggio di Alessandra Casu, che a partire dal titolo "La sottile linea rossa", traccia un ritratto delle aree urbano-costiere della Sardegna evidenziandone le molteplici sfaccettature, le diverse realtà e la comune volontà di ri-valorizzare questi spazi. Dal quartiere cagliaritano Sant'Elia ai *waterfront* della Maddalena, da Porto Torres, sino al lungomare di Alghero, l'autrice percorre le coste dell'isola confrontandosi con i molti progetti e le grandi difficoltà nella realizzazione degli stessi.

Della complessa situazione dei principali *waterfront* campani scrivono Michelangelo Russo per quanto riguarda Napoli e Roberto Gerundo e Isidoro Fasolino in relazione alla costa salernitana. Russo nel suo ampio contributo analizza la frammentazione che caratterizza l'affaccio marittimo del capoluogo partenopeo, proponendo *focus* di approfondimento sulle differenti situazioni e denunciando la mancanza di un coordinamento sul tema e l'ancor più preoccupante assenza di un'idea di fondo di *waterfront* per Napoli e il suo golfo. Gerundo e Fasolino si confrontano anch'essi con la complessità della situazione in provincia di Salerno, costa lungo la quale convivono progetti di recupero completo del rapporto fra città e mare (per quanto riguarda il capoluogo) che si devono confrontare

gioco-forza con la contingenza di un *waterfront* estremamente antropizzato e che, per lunghi tratti, esprime una vocazione turistica che richiede approcci e programmi *ad hoc*.

Altrettanto ricchi di spunti di riflessione sono i contributi relativi ai porti pugliesi di Bari e Brindisi, curati rispettivamente da Nicola Martinelli e Maria Raffaella Lamacchia e da Donato Caiulo. In entrambi i casi i porti del litorale del basso Adriatico vengono presentati come i principali *gateways* verso il Mediterraneo orientale sia per quanto riguarda il capoluogo regionale, sia in relazione a Brindisi, già Porta d'Oriente dell'Impero romano e oggi proiettata verso un profondo rinnovamento legato alla data del 2019, anno nel quale la città sarà "Capitale europea della cultura". Proseguendo nel viaggio ideale verso Sud, il volume si arricchisce del contributo di Marina Adriana Arena, la quale descrive i risultati raggiunto lungo l'ampio litorale di Reggio Calabria che, nonostante numerose difficoltà, ha visto l'importante riqualificazione del lungomare Falcomatà e che è oggi al centro di una nuova progettazione del tratto costiero urbano.

I *waterfront* siciliani sono quindi analizzati e descritti da quattro interventi, i primi due dedicati a Messina e curati da Elena De Capua e Michelangelo Savino, i quali se da un lato descrivono una vocazione marittima della città in arretramento negli ultimi decenni, d'altro canto sottolineano come la rigenerazione del *waterfront* urbano sia imprescindibile per il rilancio della città. Maurizio Carta riprende nel suo secondo contributo del volume la già descritta immagine della "città liquida", in questo caso in relazione al capoluogo siciliano, auspicando un rinnovato rapporto fra spazi urbani e acqua che riavvii e rafforzi il rapporto fra Palermo e il suo mare. Il quarto contributo è, infine, quello di Luca Barbarossa, nel quale l'autore descrive i progetti per la riqualificazione di molti spazi portuali e litorali a Siracusa e Ortigia, interessate entrambe da una serie di azioni programmatiche non ancora realizzate.

I due capitoli conclusivi allargano la prospettiva al livello continentale: dapprima Oriana Giovinazzi analizza le tendenze in atto nei *waterfront* europei, spaziando dai grandi porti dell'Europa atlantica a quelli del *mare nostrum*, quindi Elena De Capua si concentra sulle esperienze dell'Europa mediterranea e, in particolare sulle riqualificazioni - più o meno di successo - che hanno interessato i porti di Barcellona, Valencia e Marsiglia. (ALESSANDRO SANTINI).

COSTANTINO FELICE, *Le trappole dell'identità. L'Abruzzo, le catastrofi, l'Italia di oggi*. Roma, Donzelli, 2010, XII + 196 pp.

Il testo si configura come un tentativo di comprendere in ottica multi disciplinare i temi legati all'identità territoriale, non inquadrabili nei confini di una sola area di indagine e in bilico tra interpretazioni culturali, spesso stereotipate, e riflessioni storiche. Agli occhi di un lettore, qualunque libro pubblicato dopo il 2009 facente riferimento all'Abruzzo non può non richiamare la tragedia del terremoto del 6 aprile, nella cui notte morirono 309 persone tra la città dell'Aquila e i comuni circostanti. In questo caso il disastro, la cui scala esula dai confini regionali, è per l'autore, abruzzese e di formazione storica, il pretesto per introdurre il tema centrale del testo, l'identità abruzzese, la cui analisi si svilupperà secondo un percorso interpretativo che fonde storiografia regionale e nazionale, antropologia, filosofia, letteratura e scienze sociali.

La spettacolarizzazione dell'evento e la rappresentazione post moderna dei luoghi del terremoto da parte dei mass media hanno trasformato, con grande appoggio governativo, la distruzione abruzzese (specialmente quella aquilana, assurta a simbolo del sisma) in uno scenario dove fare propaganda politica e sperimentare laboratori sociali. Da tale rappresentazione sono sorti quei classici stereotipi da slancio emotivo e da conferenze stampa che l'autore cerca di sviscerare facendo da contrappunto, ad esempio, alle dichiarazioni del presidente della Fiat Sergio Marchionne, abruzzese: "Non è la prima volta, purtroppo, che la natura costringe gli abruzzesi a prove difficili, ma hanno