

Prof. Arch. **ELVIRA PETRONCELLI**

Architecte

ITALIE

elvira.petroncelli@unina.it

Tél.: +39 081 7682313

Fax: +39 0817682309

ICOMOS-CIVVIH, Rencontre de Patras (9-12 mars 2006).
LES VILLES-PORTS HISTORIQUES DE LA MEDITERRANEE, ET LES
OPERATIONS URBAINES DU 20^E SIECLE.

La relation port ville. Le cas de Naples

Le port a toujours représenté un élément spatial et fonctionnel de médiation entre l'établissement humain et le front de la mer. Avec le développement industriel, d'abord, et technologique, en suite, le rapport est changé. L'aire du port, qui pendant plusieurs millénaires a été le principal et fondamental terminal de transport et d'échange, a enregistré une réduction de son rôle et de sa valence symbolique.

Le bassin de la Méditerranée, pour ses caractéristiques physiques, environnementales et culturelles, donne un panorama de situations suffisamment homogènes, même s'il exprime situations et réalités diversifiées.

A Naples, le binôme port-ville a connu formes dialectiques différentes en relation à l'innovation des techniques de l'organisation de l'activité portuaire, des conquêtes scientifiques et culturelles et de la modification de la morphologie urbaine.

Pendant les siècles on a eu la tendance à fusionner ville-port-marché dans un seul organisme et à intervenir constamment pour réconcilier les différentes exigences de modernisation et de re-fonctionnalisation.

Au début du XX siècle on a regardé au port en qualité de plausible volant d'un nouveau rapport port-ville-économie et, à la fin de la guerre, les projets pour la reconstruction du port ont été marqués vers son expansion.

Events telles que la fermeture du détroit de Suez, les conflits dans le Medio Orient, la diminution de la migration, la désertion des navires de croisière et en général des transports maritimes, ont conduit à un bilan critique à la fin des années soixante.

Le port n'a pas trouvé sa propre dialectique avec la ville et a cherché une valence au niveau territorial. L'objectif de rejoindre la nouvelle structure productive à l'hinterland a conduit à dessiner Naples en sorte de métropole de services.

Presque à la fin du XX siècle, d'une façon analogue à ce qu'on a enregistré dans d'autres villes, il y a eu l'exigence de réorganiser l'entier littoral en introduisant fonctions différentes.

Lorsque architectes renommés au niveau international ont été invités à imaginer ce qui aurait pu devenir Naples, au milieu de toutes les propositions, la nécessité d'une récupération du rapport entre la ville et la mer est sortie avec puissance.

La Variante au Plan Régulateur Général, approuvée au début du XXI siècle, représente la synthèse à conclusion du processus lancée par l'Administration pendant le dernière décennie du XX siècle. Cela a eu l'objectif de définir des stratégies de gouvernance capables de préfigurer modalités d'usage de la ville et cohérentes avec la volonté de lui redonner un rôle à l'échelle nationale et internationale.

La relation port-ville et le rétablissement du rapport entre la ville et la mer, élément basilaire de la ville méditerranéenne, sont des questions strictement connexes à la

gestion et à la gouvernance des transformations territoriales. La question est valable pour la majeure partie des villes-ports, dans lesquelles l'incombant présence du port a souvent conduit à la perte de l'identité historique de plusieurs zones urbaines. Il est important, donc, une sorte de re-identification des zones urbaines dotées de renommés bassins portuaires, avec l'objectif de surpasser les barrières physiques, culturelles, économiques et administratives qui maintiennent séparés deux entités du même organisme.