

# Waterfront nel Sud Mediterraneo: prospettive e progettazioni nella città portuale di Lattakia, Siria

## Waterfronts in the Southern Mediterranean: Perspectives and Projects in the Port City of Lattakia

Nell'evoluzione del tema del waterfront, apparso per la prima volta come campo di studio della geografia, la componente urbana delle relazioni porto-città ha acquisito un interesse sempre crescente. In tal senso, è noto come la rilocalizzazione dei terminali portuali sia stato uno dei cambiamenti più rilevanti e diffusi (a livello internazionale) che si sono verificati durante gli ultimi due secoli: in Francia lo sviluppo delle attività portuali nel Mediterraneo occidentale ha determinato l'estensione del waterfront urbano da Marsiglia verso la più lontana area di Fos, mentre la costruzione in Egitto del nuovo porto di Dekheila, a circa 15 km ad est del vecchio porto di Alessandria, costituisce un esempio tipico di questo fenomeno anche nel Mediterraneo orientale.

Qui, i siti portuali dei Fenici sono sopravvissuti a lungo, fino ad accogliere molti secoli più tardi le navi dei Crociati; ma la maggior parte dei porti adiacenti ai centri delle città, non hanno potuto far fronte contemporaneamente allo sviluppo urbano e all'evoluzione tecnologica delle navi.

In seguito, le nuove dimensioni del commercio e della tecnologia e il mutato ordine economico internazionale hanno indotto a concepire nuovi modi di costruire il porto, l'insediamento costiero, gli ambienti destinati alla popolazione delle aree litoranee, oltretutto a stimolare le economie regionali delle relative città-porto verso settori economici compatibili, ma non esclusivamente collegati alle operazioni portuali.

A testimonianza delle fasi evolutive richiamate, la città portuale di Lattakia, nel Nord della Siria, rivive in sé le tappe storiche che hanno portato alla conformazione odierna del suo nucleo urbano e del suo scalo marittimo.

Lattakia ha recitato nelle diverse epoche storiche il ruolo di porta di accesso per i commerci marittimi del Mediterraneo, attraverso un succedersi di periodi bui e di splendore. Se a partire dal periodo post-industriale è andato verificandosi un declino dell'attività e della centralità del porto (che ha portato ad un abbandono del patrimonio architettonico e all'innalzamento dei livelli di inquinamento e di insalubrità) negli anni più recenti, si è assistito ad una graduale azione di recupero e di rivisitazione degli strumenti urbanistici e ad un adeguamento delle strutture esistenti con le moderne funzionalità e attività necessarie a garantire l'efficienza e l'accessibilità del porto.

Lattakia ha odiernamente 350.000 abitanti circa e un'area metropolitana di quasi un milione di residenti. Il suo

Evoluzioni storiche del nucleo urbano di Lattakia

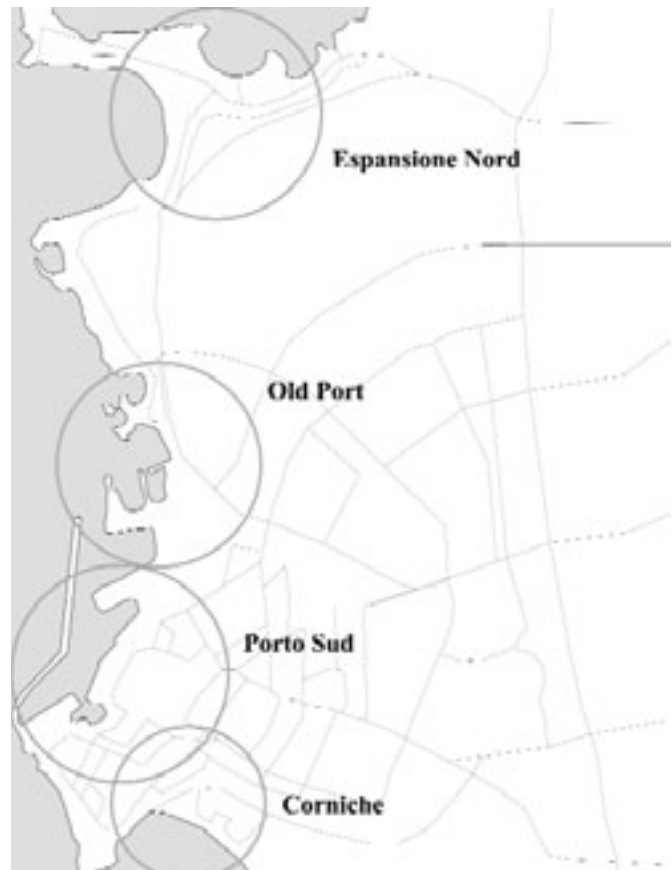
Ampliamento e configurazione attuale del waterfront di Lattakia

Historical evolution of the urban core of Lattakia

Extension and current configuration of the waterfront in Lattakia

porto, nella parte sud-ovest della città, nasce ufficialmente nel 1950 e la realizzazione dell'area, oggi conosciuta come Old Port, è stata portata a termine nel 1958. Successivamente, tra gli anni '60 e '70, interventi di tipo edilizio ed urbanistico hanno portato allo sviluppo di attività ludico-ricreative lungo la costa e ad una generale valorizzazione del waterfront della città, che ha visto però un successivo declino dovuto all'espansione verso Nord delle attività portuali e logistiche (piattaforme, depositi, etc.) privando i cittadini di ogni accesso al mare nella zona dell'Old Port. Infine, recenti strategie nazionali di sviluppo delle aree costiere (anche in vista della crescita dei rapporti tra Paesi del Mediterraneo) hanno portato alla realizzazione di alcuni interventi lungo la costa finalizzati per lo più all'incremento dell'attrattività turistica nella

**Ilaria Delponte,  
Lorenza Tomasoni**



cosiddetta zona della Corniche. La fascia costiera che separa la Corniche dall'Old Port in direzione sud è attualmente occupata in parte da un'area adibita ad operazioni di tipo commerciale.

Recentemente, gli organi istituzionali siriani hanno avanzato la proposta di un ambizioso progetto di trasformazione urbana riguardante la città di Lattakia ed in particolare del suo porto vecchio, ormai obsoleto per le moderne operazioni di movimentazione mercantile. Il progetto coglie l'opportunità di una rigenerazione dell'intera città, cominciando dal suo seafront; l'apertura della cittadinanza al mare nell'ambito del bacino del porto vecchio può costituire infatti l'elemento fondante di una prospettiva di attrattività della città stessa su un bacino turistico non più solo locale, ma a livello di mediterraneo se non internazionale, in quanto tappa di itinerari storico-culturali interessati alle civiltà millenarie del Medioriente.

La riqualificazione del fronte mare è allo stesso tempo una esigenza interna alla municipalità. Per oltre 7 chilometri (30 ettari di superficie) è interdetto l'affaccio al mare per la presenza del porto commerciale, mentre il porto vecchio si configura come un'area non usufruibile e caratterizzata da strutture fatiscenti; la sua non utilizzazione da parte degli operatori portuali ne ha fatto intravedere quindi le grandi potenzialità dal punto di vista della crescita urbana. Nell'intervento sono comprese infatti zone residenziali, strutture legate all'acqua (club marittimo, museo del mare, servizi da diporto), aree shopping e hotel, cinema, teatri,... in un delicato mix che coinvolge con equilibrio parti di investimento pubblico e privato. Non secondaria è la volontà di realizzare interventi che tengano conto dell'impatto sull'ambiente naturale ed urbano circostante, il che sottolinea ancora un volta il ruolo dell'impronta ecologica nella proposizione di nuovi scenari progettuali finalizzati al recupero delle aree portuali. Rimangono da verificare le caratteristiche di funzionalità del porto stesso, che si troverebbe diviso tra la parte nord e sud: l'annessione dell'ampliamento a sud all'interno del progetto di riqualificazione consentirebbe l'innesto del tessuto rivitalizzato sulla preesistente zona panoramica della Corniche, venendo a creare un'unica linea di percorrenza ininterrotta di affaccio al mare. L'esistenza di grandi spazi abbandonati a filo banchina è allo stesso tempo una criticità ed una potenzialità per un nodo nevralgico dei commerci marittimi (ma anche turistici) del Medioriente come Lattakia. Essa costituisce infatti una grande opportunità di sviluppo locale, ma anche di apertura verso una società Euro-Mediterranea sempre più sponsorizzata e sostenuta dalle politiche Europee di vicinato. Attraverso lo strumento europeo di partenariato e vicinato ENPI (CE 1638/2006) e con specifica attenzione ai Paesi del Mediterraneo (CBC-MED – Cross Border Cooperation in the Mediterranean Basin), l'UE intende infatti favorire gli scambi e la definizione di obiettivi di sviluppo comuni tra i Paesi dell'area Euro-Mediterranea sui temi chiave delle politiche sostenute dalla Comunità Europea (sviluppo sostenibile, salvaguardia ambientale, crescita culturale, libera circolazione di beni e persone, ecc.). In tal senso, il progetto del waterfront di Lattakia intende essere un elemento di dinamismo economico di ampio respiro, come innesco di un circolo virtuoso, oltretutto un risanamento del tessuto e delle pos-

As the waterfront theme, which for the first time has become a field of study in geography, has evolved, the urban component of the port-city relationship has attracted increasing interest. In this sense, it is well known that the relocation of port terminals has represented one of the most widespread and significant changes that has occurred internationally over the past two centuries: in France the development of port activities in the western Mediterranean has led to the extension of the urban waterfront from Marseilles towards the farthest area of Fos; and the construction of the new port of Dekheila in Egypt, about 15 km east of the old port of Alexandria, is a typical example of this phenomenon in the eastern Mediterranean as well.

Here, the sites of Phoenician ports survived at length, and centuries later welcomed the ships of the Crusaders; but most of the ports adjacent to city centers have not been able to simultaneously address both urban development and the technological evolution of ships. Later, the new dimensions of trade and technology and the changing international economic order inspired the conception of new ways to build ports, coastal developments, areas destined for the population of the seafront areas, and sought to push the regional economics of their city-ports towards compatible economic sectors, not linked exclusively to port operations.

Bearing witness to the evolution described above, the city port of Lattakia, in northern Syria, carries within it the historical phases that have led to the current conformation of its urban core and its port.

Over a succession of historical eras, Lattakia has played the role of gateway for sea trade in the Mediterranean, alternating periods of darkness and splendour. Following the post-industrial era, it experienced a progressive decline in the activity and centrality of the port (which caused the architectural heritage to be abandoned, and increased the levels of pollution and degradation) but in more recent years, there has been a gradual process of regeneration and rewriting of the city planning tools, while bringing existing structures up to grade for the modern functions and activities required to guarantee efficiency and access to the port.

Today Lattakia counts 350,000 inhabitants and a metropolitan area with almost a million residents. Its port, in the southwest section of the city, was officially founded in 1950 and the construction of the area now known as the Old Port was completed in 1958. Later, in the Sixties and Seventies, building and city planning operations led to the development of leisure activities along the coast and a general cultivation of the city's waterfront, which later declined however due to the expansion of port and logistics activities (platforms, warehouses, etc.) to the North, the result of which was to deprive the citizens of all access to the sea, even in the Old Port zone. Finally, recent national development strategies for the coastal areas (given the improving relationship between the Mediterranean countries) has led to the

construction of several projects along the coast, whose primary purpose was to increase tourist attractiveness in the so-called area of the Corniche. The strip of coast that divides the Corniche from the Old Port towards the south is currently occupied in part by an area designated for trade operations.

Recently, Syrian institutions advanced the proposal for an ambitious urban transformation project involving the city of Lattakia and its old port in particular, which has become obsolete in terms of modern cargo handling.

The project takes advantage of the regeneration of the entire city, starting with its seafront; opening the sea to the citizens in the area of the old port basin can serve as a founding element to create attractiveness for the entire city and develop a tourist trade that is no longer merely local, but Mediterranean and even international, as one of the stops along the historical-cultural itineraries based on the millenary civilizations of the Middle-East.

The regeneration of the seafront is also however a requirement for the municipality. For a length of over 7 km (a surface of 30 hectares), construction along the sea is forbidden because of the presence of the commercial port, while the old port has become an unusable area full of abandoned structures; because it is not used by the port operators, its significant potential from the point of view of urban growth has emerged. The project includes residential areas, structures relating to the water (maritime club, sea museum, yachting services) shopping

Esempio di civiltà millenarie del Medioriente: Maalhoul (Siria)

Example of the millenary civilizations of the Middle East: Maalhoul (Syria)

sibilità di accesso a spazi pubblici lungo la costa. È proprio in quest'ottica che il Ministero dei Trasporti siriano ha deciso di intraprendere una serie di trasformazioni infrastrutturali e di interventi a livello urbano per lo sviluppo dell'Old Basin.

Rimane aperto un interrogativo sul futuro operativo delle progettazioni: se da una parte la riqualificazione del waterfront è considerata in larga misura una delle logiche su cui si poggia la ricostruzione della città esistente, è vero però che la programmazione degli interventi può seguire modelli di riferimento che mal si adeguano alle connotazioni locali dei litorali interessati. Si rischia cioè di formare una "città dentro il porto", praticamente autosufficiente e autoreferenziale, senza nessun contatto con le specificità del tessuto storico. La sfida è quella di non annullare le peculiarità del sito, attraverso la proposta di interventi che non lo trasformino in "città generica" (come la definì Rem Koolhaas), pur rispondendo alla volontà di forte investimento e ai necessari requisiti finalizzati all'ingresso nel circuito turistico internazionale.

#### Bibliografia

- Bruttomesso R., *I waterfront delle Isole*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Marsilio, Venezia, 2004
- Delponte I., *Porto-città-retroporto*, Rivista Semestrale "Portus", anno 8, n. 16, ottobre 2008
- Delponte I., *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*, Aracne Editrice, Lanuvio Roma, Dicembre 2008
- Hoyle S., Pinder D. A., Husain M. S., *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Mursia, 1997
- Vigarié A., *Ville portuaires et changements économique*, Villes et Ports, 1991

areas and hotels, theatres... in a delicate mix that engages a balance of public and private investors. Another important factor is the determination to build projects that consider the impact on the natural environment and the urban surroundings, again underlining the role of the ecological footprint in the proposal for new design scenarios to regenerate port areas. Still to be finalized are the characteristics of the port's functionality, which could lead to a division between the northern and the southern part: the inclusion of the southern end in the regeneration project would make it possible to graft the revitalized fabric onto the existing scenic area of the Corniche, thus creating a single uninterrupted route overlooking the sea. The existence of large abandoned spaces at wharf level constitutes a critical element with great potential for such a vital hub of maritime trade (and tourism) in the Middle East as Lattakia. In fact it offers a substantial opportunity for local development, and an opening towards the Euro-Mediterranean society, increasingly sponsored and sustained by European neighbourhood policies. With the ENPI, the European Neighbourhood and Partnership Instrument (CE 1638/2006), and with specific attention to the Mediterranean countries (CBC-MED - Cross Border Cooperation in the Mediterranean Basin), the EU intends to encourage exchanges and the definition of shared objectives for development between the countries of the Euro-Mediterranean area on key issues in the

policies supported by the European Community (sustainable development, environmental protection, cultural growth, free circulation of goods and persons, etc.) For this reason, the Lattakia waterfront project intends to serve as an element of sweeping economic vitality, as the trigger for a virtuous circle, and the regeneration of the fabric and the possibility of access to public spaces along the coast. And it is in this perspective that the Syrian Ministry of Transportation has chosen to undertake a series of transformations of the infrastructure and city-wide projects for the development of the Old Basin.

The operative future of the projects remains an open question: if on the one hand the regeneration of the waterfront is largely considered one of the premises on which the reconstruction of the existing city is based, it is also true that the schedule of the works might follow models of reference that do not easily adapt to the local connotations of the coasts involved. The risk is the creation of "a city within the port", practically self-sufficient and self-referential, which eschews any contact with the specificity of the historic fabric. The challenge is therefore to prevent the cancellation of the peculiarity of this site by proposing interventions that do not transform it into a "generic city" (as Rem Koolhaas defined it), while responding to the need for large investments and the necessary requisites for induction into the international circuit of tourism.

