



Gli strumenti del rinnovamento urbano di Trapani

Alessandra Badami
Università di Palermo
Dipartimento di Architettura
Email: alessandra.badami@unipa.it
Tel. 091.60790001 / fax 091.60790113

Abstract

Trapani ha avviato un processo di profondo rinnovamento che in un breve arco di tempo ha visto la riqualificazione del porto, del centro storico e della città, riverberandosi anche sul suo territorio. Il processo ha preso avvio in occasione dello svolgimento nel porto di Trapani delle regate dell'America's Cup nel 2005/06, per proseguire e radicarsi nel territorio grazie ad una programmazione integrata tra più soggetti della pubblica amministrazione, alla capacità di attrarre investimenti esogeni e al coinvolgimento dei privati e della popolazione locale.

Trama portante delle politiche messe in atto è stata l'identità di Trapani come città portuale: gli interventi di trasformazione ne hanno valorizzato il patrimonio, rigenerato i caratteri e potenziato l'attrattività.

1. Trapani città portuale

La topografia che accoglie la città di Trapani ne ha da sempre condizionato le caratteristiche dello sviluppo. Stretto tra due mari, il lembo di terra che si allunga dall'occidente siciliano con forma di falce (*Drepanum*, dal greco *falce*, è il toponimo originario della città) è stato storicamente utilizzato come sede portuale: originariamente fondato come porto della città elima di Erice in un territorio abitato precedentemente dai Sicani, l'insediamento sarà trasformato in città dai Fenici. Il tessuto urbano più antico è caratterizzato dalla permanenza, nella toponomastica e negli usi, di numerosi riferimenti al mare e alle attività legate alla pesca (corallai, bottai, pescatori, etc.). Il sistema è completato e si caratterizza anche per la continuità di un sistema difensivo marino che dalla torre della Colombaia si articola verso la torre di Ligny e verso le mura di Tramontana, delimitando la città cinquecentesca.

Aderente al limite storico della città, costituito dalle sue mura, e senza soluzione di continuità, lo sviluppo della città ottocentesca ha rapidamente conquistato il territorio da ovest verso est lungo la retta direttrice della Via Fardella, saldando l'insediamento urbano con l'antico borgo dell'Annunziata e con le pendici del monte Erice. A sud, invece, l'abitato confina ancora con le saline che rappresentano una delle più forti espressioni della relazione storica, identitaria e produttiva tra la città di Trapani e il suo territorio (Figure 1 e 2).

L'espansione della città contemporanea, confermando la direttrice d'espansione ottocentesca, ha spostato il nuovo centro verso est, contribuendo fortemente al progressivo isolamento del centro storico che, raggiungibile soltanto da est, è divenuto meta finale di un percorso via via più lungo e remoto da raggiungere; inoltre il fascio ferroviario che attraversa a raso parti centrali della città rappresenta un'ulteriore causa di cesura nel tessuto.

Nel corso del secolo scorso il centro più antico, a causa della perdita di centralità, dell'obsolescenza dei servizi e delle infrastrutture, dell'avanzamento del degrado sia degli edifici privati che degli spazi pubblici, del decadimento dell'area portuale, si è andato progressivamente deteriorando e spopolando (Figura 3).



Figure 1, 2 (da sinistra). Vista dall'alto della città di Trapani e del monte Erice. Le saline.

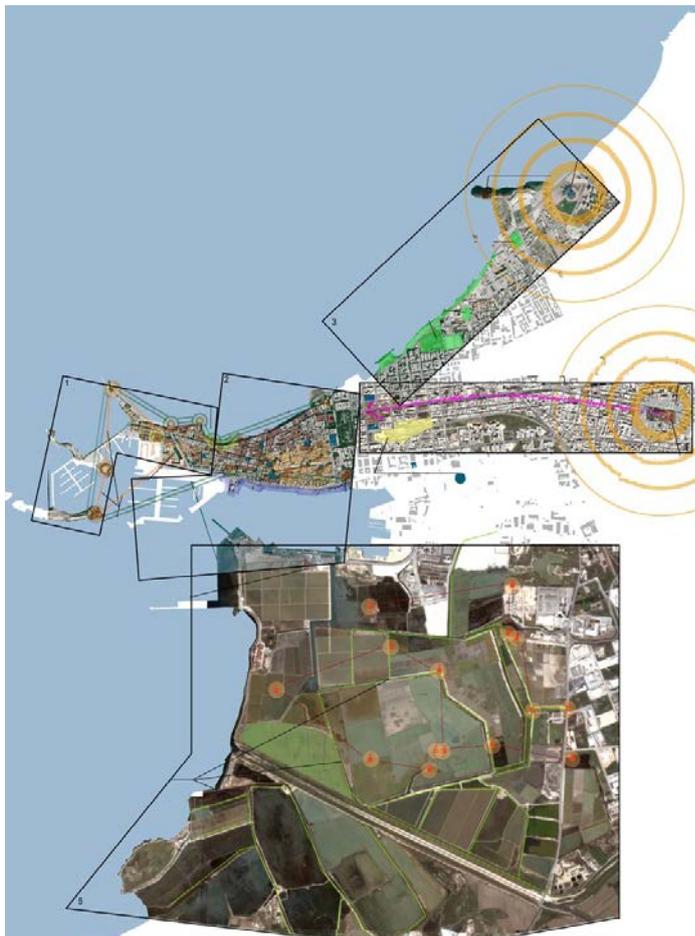


Figura 3. Il waterfront di Trapani. Lungo la linea di costa si possono distinguere diversi contesti che possono essere identificati con i seguenti cinque ambiti: 1 – Drepanum, il porto antico sulla Falce; 2 – Il centro storico tra i due mari; 3 – La costa nord con la polarità urbana della sede del consorzio universitario; 4 – La città ottocentesca attestata sull'asse di Via Fascella con la polarità del complesso monumentale dell'Annunziata e del Museo regionale A. Pepoli; 5 – Le saline con i percorsi pedonali e ciclabili e i mulini a vento. Fonte: carta tematica estratta da Badami A., Ronsivalle D., (2008).

Oggi il porto di Trapani, classificato come scalo commerciale di interesse nazionale (2^a categoria – 1^a classe), ha un bacino portuale articolato in due zone: l'una con presa tra il molo foraneo della Colombaia, l'isolotto della Colombaia, il Lazzaretto, la banchina Settentrionale, il Pontile Sanità e la scogliera del Ronciglione, costituente il vero e proprio bacino operativo, si estende dal pontile Sanità fino alle banchine dell'Isolella. Lo scalo dispone complessivamente di circa 1.650 m di banchine per l'accosto di navi Ro/Ro, Lo/Lo e Multipurpose per operazioni commerciali di carattere nazionale/internazionale e per collegamenti con le Isole minori, i porti del nord Africa e per le navi da crociera (Figura 4). Ben riparato da tutti i venti, è da sempre considerato come uno degli scali più sicuri del sud Italia; la sua collocazione baricentrica nel Mediterraneo ne fa un potenziale punto di snodo sia per lo sviluppo dello short sea shipping che per i traffici commerciali di general cargo.

Ciò che conferisce al porto di Trapani un valore aggiunto di eccezionale qualità è il peculiare rapporto con il centro storico: il suo specchio d'acqua di 921.000 mq è a diretto contatto con ampie porzioni del tessuto urbano storico rendendo il waterfront della città particolarmente esteso e ben visibile dal mare e, viceversa, il mare è visibile, presente e accessibile da numerose parti della città, sia storica che contemporanea.

Grazie alla compresenza di tali infrastrutture portuali, di favorevoli condizioni climatiche e di ventosità, di un'ampia visuale dalla città verso il mare, ma soprattutto per la prossimità e permeabilità del porto rispetto al

centro storico, Trapani è stata individuata nel 2005 per ospitare l'evento internazionale delle *Louis Vuitton Cup act 8 & 9* della 32esima *America's Cup*, individuando nel patrimonio urbanistico, storico, culturale e ambientale della città e del suo territorio l'elemento attrattore.



1. Pontile Sanità ovest
2. Pontile Sanità est
3. Banchina Garibaldi
4. Banchina Dogana
5. Banchina Marinella
6. Banchina Sommergebile
7. Banchina Isolella nord
8. Banchina Isolella ovest
9. Banchina Isolella sud
10. Banchina Ronciglio
11. Sporgente Ronciglio est
12. Sporgente Ronciglio ovest
13. Banchina di Ponente
14. Porto Peschereccio
15. Approdi turistici
16. Molo Colombara

Figura 4. Porto di Trapani. Articolazione delle banchine

2. Il processo di rinnovamento

Il processo che ha portato Trapani ad acquisire le caratteristiche necessarie per accogliere l'ambito evento sportivo è il frutto della convergenza di volontà politiche multilivello attuate attraverso un sistema coerente di strumenti di pianificazione e programmazione, unitamente al concorso di attori pubblici e privati. Per produrre valore aggiunto e valorizzare la risorsa territorio sono state sollecitate nuove forme di progettualità e cooperazione, con l'impiego di risorse endogene e la partecipazione di soggetti locali interessati ad uno sviluppo durevole e radicato.

Le azioni sono state progressivamente programmate attraverso piani regolativi che hanno individuato i valori connotanti non negoziabili da consolidare e le aree-risorsa da potenziare e/o recuperare, dispositivi per l'intercettazione e la connessione con politiche e strategie a scala vasta, strumenti attuativi in grado di coinvolgere e attrarre capitali esogeni e soggetti privati, dando vita ad un processo complesso in cui al centro è stato posto il patrimonio da regolare, interconnettere e trasformare.

2.1 Patrimonio da regolare

Per fronteggiare le numerose emergenze presenti nel territorio, e in particolare per invertire la tendenza all'abbandono del centro storico che risultava ormai quasi completamente spopolato e degradato, alla fine degli anni '90 l'amministrazione comunale¹ aveva già individuato nella rielaborazione, seppur parziale, del nuovo Piano Regolatore Generale lo strumento indispensabile per una corretta gestione del territorio che individuasse le invarianti territoriali da tutelare e gli scenari delle trasformazioni possibili.

Con continuità d'intenti, l'attuale amministrazione comunale² ha avviato un progetto di rinnovamento urbano da attuare sia attraverso la redazione di un nuovo PRG, sia tramite l'elaborazione di uno studio strategico globale di riqualificazione e trasformazione del territorio (il piano strategico *Città di Trapani*) capace di individuare e definire gli obiettivi di valorizzazione e sviluppo, tenendo conto delle invarianti, delle peculiarità dei singoli territori e delle potenzialità del patrimonio, e di definire le linee guida per la piena utilizzazione degli strumenti di programmazione e degli strumenti negoziali, favorendo tutte le forme di sinergia tra attore pubblico e soggetti privati.

Il percorso di recupero è partito dalla definizione del piano particolareggiato di recupero del centro storico, al fine di restituire alla zona più antica la sua qualità di centro d'eccellenza culturale, per estendersi successivamente ai quartieri della città contemporanea e alle frazioni extraurbane attraverso operazioni di riqualificazione e potenziamento degli spazi pubblici, dei servizi e delle infrastrutture. Nel centro storico sono state attuate azioni di sviluppo sostenibile sia attraverso il potenziamento del ruolo del porto – in chiave commerciale implementando le attività portuali, il porto peschereccio e il nuovo mercato ittico; in chiave turistica riqualificando gli approdi diportistici e potenziando la ricettività delle attività crocieristiche – sia attraverso l'insediamento di attività commerciali coerenti con il contesto ambientale, ricorrendo ove possibile al *project*

¹ 1998-2001 sindaco A. Laudicina.

² 2001-2012 sindaco G. Fazio.

financing per fronteggiare gli elevati costi di riqualificazione e rinfunzionalizzazione.

All'interno dell'area portuale le azioni di recupero e potenziamento del porto sono state guidate dal nuovo Piano Regolatore Portuale³ redatto dall'Autorità Portuale⁴ (Figura 5) con la piena collaborazione dell'amministrazione comunale per le opere di sua competenza (recupero del Bastione dell'Impossibile – fig. 6, riqualificazione del fronte a mare, incentivazione di insediamenti di carattere commerciale, realizzazione degli impianti fognari).



Figura 5. Porto di Trapani. Previsione di ampliamento del Piano Regolatore Portuale

2.2 Patrimonio da interconnettere e strategie da negoziare

Dal livello provinciale a partire dal 2005⁵ sono partite le attività relative all'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro *Sviluppo Integrato delle attività della Nautica e del Turismo localizzato nel contesto territoriale trapanese*⁶, in attuazione della deliberazione CIPE n. 3 del 22 marzo 2006⁷.

L'obiettivo prioritario dell'accordo è stato l'avviamento e lo stanziamento di investimenti per la *Louis Vuitton Cup acts 8 & 9* (Figura 7) attorno al quale sono stati imbastiti i seguenti obiettivi: creazione di opportunità di impiego, attivazione di piccole e medie imprese e promozione di forme di sviluppo turistico coerenti con il contesto economico e sociale; valorizzazione delle risorse naturali, culturali e produttive e dell'immagine del territorio del trapanese; innovazione e ampliamento di forme di coordinamento al fine di sviluppare iniziative complementari e integrate.

Al livello comunale, sempre nel 2005, è stato avviato il Progetto di Distretto *Le Rotte dello Sviluppo* per definire, attraverso un approccio strategico, un piano di interventi orientati alla promozione del turismo sportivo e dello sviluppo ecosostenibile. Il programma, oltre alla realizzazione di importanti opere infrastrutturali, ha puntato alla

³ Opere di potenziamento previste dal Piano Regolatore Portuale: opere foranee a difesa degli specchi acquei interni; prolungamento in direzione sud del molo foraneo della Colombaia; costruzione di un nuovo molo di sottoflutto, radicato a circa 500 m a sud dell'esistente molo del Ronciglio, per una lunghezza di 550 m.; opere interne; costruzione banchine in fondali -12 m sia nella zona del Ronciglio, da adibire a traffici commerciali, sia a levante del Canale di Mezzo a servizio della Zona Industriale; formazione di ampi piazzali retrostanti alle banchine; costruzione di due manufatti per strade e ferrovie sul Canale di Mezzo per assicurare l'accesso alle banchine del Ronciglio; completamento delle banchine interne; costruzione di edifici a servizio delle attività portuali; escavazione fino a -12 m del bacino interno per l'evoluzione e l'accosto del naviglio alle nuove banchine del Ronciglio.

Altre opere pertinenti direttamente a quelle del piano regolatore e di interesse portuale, riguardano la previsione di una zona industriale di circa 300.000 mq ubicata al confine meridionale della città tra la strada SS. 115 e lo Sporgente dell'Isolella e la realizzazione del villaggio del pescatore nella zona sita ad est della banchina orientale dello scalo peschereccio. In aggiunta è stata approvata una proposta di adeguamento tecnico funzionale del vigente P.R.G. riguardante una nuova darsena a ponente dello sporgente Ronciglio mediante tratti di banchina raccordati con l'esistente sporgente e con la radice del molo di sottoflutto, con giaciture tali da ottimizzare gli attracchi, compreso un piazzale con notevole miglioramento della fruibilità delle strutture portuali.

⁴ Il PRP è stato redatto dall'Autorità Portuale, istituita a Trapani nel 2003 e poi soppressa quattro anni dopo.

⁵ Presidente della Provincia di Trapani in quegli anni è stato il senatore D'Ali, fautore della presenza a Trapani degli Act's della Vuitton Cup (preliminari della 32esima America's Cup).

⁶ Accordo di Programma Quadro, siglato dal Presidente in data 26 luglio 2006 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione siciliana, Assessorato regionale Turismo, Comunicazioni e Trasporti e questa Provincia regionale di Trapani.

⁷ Per l'attuazione del suddetto accordo sono state stanziate le seguenti risorse: €3.000.000,00 riferiti alla quota B.3.5. di cui alla Delibera CIPE n. 3/2006; €1.200.000,00 riferiti alla quota C.2.3. di cui alla Delibera CIPE n. 35/2005. Le risorse complessive di euro 4.200.000,00 supportano: un'Azione di sistema, da avviare in vista della nuova programmazione 2007-2013, di importo pari ad euro 3.000.000,00 relativa all'individuazione di un percorso strategico di esplorazione, accompagnamento e supporto alla progettazione di interventi ed iniziative da realizzarsi nel territorio trapanese; un Programma di iniziative ed eventi di promozione territoriale nel settore della nautica di importo pari ad €1.200.000,00 denominato "Attività di promozione e supporto a "Le rotte dello Sviluppo", che include attività e manifestazioni velistiche di rilevanza internazionale.

crescita del territorio con l'obiettivo di internazionalizzare la città a partire dalla valorizzazione dell'identità locale. Il progetto ha consentito alla città di ritrovare e stabilire un rinnovato rapporto con il mare e con la propria vocazione storica di città portuale, di stabilire rapporti con l'Europa ed i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo per attivare forme di coesione socio-economica e di ripensare in chiave ecosostenibile il rapporto tra le azioni di trasformazione e l'ambiente.

Sul fronte del recupero urbano, l'amministrazione comunale è ricorsa al Piano Strategico *Città di Trapani*, facendo riferimento ai programmi complessi (Urban, PIT, PIAU) per l'attuazione delle politiche di promozione economica e sociale dirette ad incrementare la qualità della vita e l'attrazione di investimenti; ha raggiunto risultati concreti che mostrano il successo di una strategia impostata a partire dalla valorizzazione delle potenzialità, espresse e latenti, della città e del territorio.

A fondamento della strategia adottata è stato posto l'obiettivo far convergere una migliorata e più competitiva offerta territoriale (patrimonio culturale, servizi pubblici, componenti materiali ed immateriali del territorio) con una domanda non solo esogena ma anche locale (fabbisogni di servizi e infrastrutture da parte di residenti, imprese interne, investitori esterni, turisti) e che punta su un governo cooperativistico per la tutela e la valorizzazione del patrimonio.



Figure 6, 7 (da sinistra). *Recupero del Bastione dell'Impossibile. Il porto di Trapani durante le gare delle Louis Vuitton Cup.*

2.3 Patrimonio da trasformare

La recente esperienza attuativa di politiche di riqualificazione urbana e territoriale nella città di Trapani è caratterizzata dalla sperimentazione di numerosi programmi complessi⁸. La sfida vinta nell'attuazione degli strumenti di programmazione messi in atto, e in particolare del Programma Urban *Limen*, del PIT n. 14 e del PIAU (strumenti coordinati dal Piano Strategico *Città di Trapani*), è stata quella di migliorare in maniera significativa la vivibilità della città e del territorio e la qualità della vita dei suoi abitanti.

Il programma complesso Urban *Limen*⁹ è stato impostato su due obiettivi globali e tre obiettivi strategici. Il primo obiettivo globale è stato il risanamento del tessuto socio-economico del centro storico per favorirne il ripopolamento e la rivitalizzazione; l'obiettivo è stato raggiunto attraverso interventi di riqualificazione urbana per migliorare le condizioni ambientali per i cittadini, con ricadute sulla riqualificazione del patrimonio edilizio, e la concessione di contributi a privati per l'insediamento di attività artigianali e commerciali. Il secondo obiettivo è stato il risanamento delle infrastrutture del porto e delle aree limitrofe che ha puntato, in particolare, sulla permeabilità tra porto e città per migliorarne la fruibilità da parte di cittadini, turisti e addetti.

Gli obiettivi strategici hanno riguardato, rispettivamente, il primo la razionalizzazione dell'accessibilità al porto e al centro storico; il secondo il recupero di edifici storici e dei percorsi; il terzo la riqualificazione diffusa della città del XX secolo.

Il primo obiettivo è stato raggiunto attraverso la riqualificazione del porto vecchio, litoranea sud, con la realizzazione di un nuovo impianto fognario per le acque nere che dal centro storico confluivano direttamente dentro il bacino portuale, rendendo la permanenza nel porto insostenibile soprattutto per le imbarcazioni da diporto; il completamento del parcheggio scambiatore di piazzale Ilio che ottimizza l'utilizzo dei mezzi pubblici (elettrici) per l'accesso al centro storico; l'acquisto di mezzi pubblici elettrici per l'abbattimento dell'inquinamento in aree urbane. Il secondo obiettivo è stato raggiunto attraverso il recupero dell'importante

⁸ Programmi complessi attivati: Progetti Pilota Urbani ex art. 10 dei FESR (periodo '89-'93 e '97-'99), Contratti di Quartiere 1 (1997) e 2 (2003), Patto Territoriale "Trapani Nord", "Patto Territoriale per l'Agricoltura e la Pesca della provincia di Trapani", Progetto Integrato Territoriale (PIT) n. 14 "Sistema Turistico Integrato della Costa Centro-Settentrionale", Progetto Integrato Regionale "Reti per lo sviluppo Locale", Programmi Urban 1 (1994) e Urban 2 (2000), programma Urban Limen (2002), Programma Innovativo in Ambito Urbano della Città di Trapani.

⁹ Urban Limen Trapani prende avvio a seguito del decreto 27 maggio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha finanziato i 20 programmi già ammessi e valutati nell'ambito del P.I.C. Urban II, ma che per carenza di risorse erano rimasti esclusi dal finanziamento europeo.

contenitore dell'Ex Convento dei Cappuccini e con la sua rifunzionalizzazione a casa albergo per studenti, funzionale alla recente offerta formativa universitaria proposta dalla città; il recupero di un altro grande contenitore in centro storico costituito dall'ex Carcere di Via San Francesco; la concessione di agevolazioni finanziarie e di accesso al credito per la promozione di attività commerciali in centro storico; la realizzazione di strutture destinate al commercio ambulante per regolarizzarne e qualificarne la pratica; il ricorso ad una nuova segnaletica turistica bilingue per rispondere ad una nuova domanda turistica internazionale; la riqualificazione di alcuni percorsi e la realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione pubblica nel centro storico. Il terzo obiettivo è stato raggiunto attraverso la realizzazione e il completamento di opere di urbanizzazione primaria del Rione Villa Rosina, ambito urbano caratterizzato da uno sviluppo abusivo, ed il completamento della realizzazione del *Giardino d'inverno*, una attrezzatura di significativo impatto sociale.

Con il PIT n. 14, *Sistema Turistico Integrato della Costa Centro-Settentrionale*, promosso da una coalizione di enti locali costituita dalla Provincia Regionale di Trapani e dai Comuni di Trapani (capofila), Erice, Favignana, Pantelleria e Valderice, sono state portate avanti progettualità coerenti e complementari alle azioni già intraprese con *Urban Limen*.

Tra gli interventi, finalizzati al rilancio turistico del territorio sono stati realizzati la riqualificazione della litoranea nord di Trapani (Figura 8) con il recupero delle Mura di Tramontana (Figura 9) e dell'antico percorso che connette la piazza del Mercato del Pesce (Figura 10) con il Bastione Conca (Figura 11), necessaria preconditione per stimolare l'avvio di iniziative private sulla cortina edilizia soprastante le mura, tra cui il ripristino delle cromie originarie delle facciate come da piano particolareggiato e la localizzazione di nuove strutture turistico-ricettive; con questo intervento è stata recuperata in pieno la fruizione diretta del mare, reso balneabile grazie alla realizzazione degli impianti fognari e accessibile sia dal centro storico che lungo la litoranea nord dove sono state realizzate strutture di supporto alla balneazione. Altri interventi realizzati sono stati la dragatura del Canale Ronciglio (Figura 12) che ha consentito di riequilibrare il naturale flusso di acqua salmastra entrante all'interno dei canali delle saline e di riportare il canale alla sua funzione originale di ingresso principale alle saline dalla via del mare, offerto anche come itinerario di visita per la fruizione delle saline; la realizzazione dei percorsi informativi "Saline" e "Colombaia" (Figura 13) all'interno degli spazi dell'ex Lazzaretto dove due percorsi informativi ed espositivi descrivono la cultura e la coltura del sale e la flora e la fauna tipiche della riserva delle Saline; la realizzazione di un centro servizi per la mobilità presso il parcheggio scambiatore di Piazzale Ilio (Figura 14); la riqualificazione dell'asse viario storico di Via Fardella (Figura 15) attraverso una progettazione integrata riguardante il verde pubblico, l'arredo urbano e l'illuminazione a carattere monumentale a basso consumo energetico, che contribuirà anche alla razionalizzazione del sistema pedonale e dei parcheggi; la riqualificazione infrastrutturale di alcuni percorsi in centro storico completata dalla sistemazione delle reti idriche e fognarie e dal cablaggio e reti di servizi, tra cui l'asse centrale del Corso Vittorio Emanuele (Figura 16) ed alcune sue traverse, come componente del più ampio progetto di recupero dell'identità della città antica; il sostegno ai soggetti a rischio emarginazione, destinata alle fasce giovani della popolazione a svantaggio sociale.



Figure 8-16 (da sinistra dall'alto). *Riqualificazione della litoranea nord. Riqualificazione delle Mura di Tramontana. Restauro e rifunzionalizzazione della Piazza Mercato del Pesce. Restauro del Bastione Conca. Il canale Ronciglio, ingresso dal mare alla riserva delle Saline. Il castello della Colombaia, recuperato e destinato a funzioni culturali. Il centro servizi per la mobilità a Piazzale Ilio, in corso di costruzione. Riqualificazione dell'asse viario di Via Fardella della città del XX secolo. Riqualificazione del Corso Vittorio Emanuele in centro storico.*

Infine, gli interventi del Programma innovativo in ambito urbano (PIAU), sostenuti dai finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e definiti anche in relazione al Programma Urban *Limen* e al PIT in collaborazione con il Genio Civile Opere marittime della Regione Siciliana e l'Autorità Portuale di Trapani, hanno consentito la realizzazione di tre interventi di significativa rilevanza per la città: la riqualificazione della strada di accesso al porto e il recupero del Bastione dell'Impossibile, il collegamento stradale di Piazzale Ilio e lo studio di fattibilità per lo spostamento della stazione ferroviaria.

Il quadro delle opere strategiche si completa con un sistema di altri numerosi interventi considerati prioritari per il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione e rivitalizzazione del tessuto urbano. Tra questi il recupero dell'antico mercato ittico, il recupero del complesso monumentale San Domenico, il restauro e la messa a norma della Biblioteca Fardelliana, l'antica biblioteca comunale.

L'insieme degli interventi di trasformazione, guidati dalla regia condotta dai soggetti pubblici, ha considerevolmente innalzato la qualità complessiva del porto, del centro storico e della città, consentendo ai cittadini, come destinatari prioritari delle politiche, di tornare a vivere in un ambiente urbano salubre e tecnologicamente avanzato, e restituendo alla città la sua bellezza.

Considerazioni

La città di Trapani, nata da un porto e su di esso cresciuta, possiede una atavica e autentica vocazione "genetica" alla dimensione portuale ed al rapporto con il mare.

Nonostante i fattori di degrado, che si sono accumulati in particolare nell'area portuale e nella parte più antica della città e che hanno avviato processi di abbandono del centro storico e di fatiscenza del porto, le numerose declinazioni progettuali che per la città e per il suo territorio sono state elaborate a diversi livelli dagli anni '90 del secolo scorso, stimolate dall'evento sportivo velico internazionale dell'America's Cup, sono state in forme e contenuti sottese implicitamente dalla potenza catalizzatrice del mare.

Il carattere "genetico" di Trapani è stato da più parti riscoperto come talento, come fattore capace di generare processi virtuosi di rigenerazione, di attrarre interessi, flussi ed economie, di essere quel capitale di territorio in

grado di moltiplicare gli investimenti in termini di qualità dell'ambiente urbano, di rigenerazione economica e sociale, di riequilibrio ambientale, di innalzamento della qualità della vita, di attrattività turistica e culturale.

Il successo dell'evento delle regate della Louis Vuitton Cup è stato non solo l'entusiasmante spettacolo mediatico trasmesso in tutto il mondo; per Trapani si è tradotto nell'avvio di un processo virtuoso di recupero, riqualificazione e sviluppo che si è irradiato dal porto e dal centro storico al territorio, che si è radicato nel corso degli anni a prescindere dall'occasione dei grandi eventi, che ha convinto ed attratto investimenti esterni e che ha coinvolto consapevolmente operatori locali e residenti. Ne sono testimoni tangibili i dati relativi all'incremento turistico con il potenziamento di tutti i diversi settori (strutture alberghiere ed extralberghiere, agriturismo, case vacanza e soprattutto bed & breakfast aperti in centro storico); l'incremento produttivo di piccole e medie imprese collegate alla nautica lungo le coste del territorio trapanese; l'incremento delle attività portuali con il potenziamento strutturale anche per il transito degli yacht e dei superyacht; l'offerta diffusa di sport acquatici (vela, surf, ecc.); la nascita di scuole di vela e di circoli nautici.

Il processo ha fondato correttamente la sua virtuosità nell'essere stato concepito a partire dalle vocazioni e dai caratteri peculiari del territorio: questo ha fatto sì che gli interventi di trasformazione non snaturassero i luoghi, bensì ne potenziassero i caratteri.

Il talento, che in forma latente ricorreva nei progetti e nelle operazioni di trasformazione, emerge palese come destino della città di Trapani, come matrice di rigenerazione territoriale, come direttrice storica e futura di sviluppo compatibile con il *genius loci* del territorio.

Bibliografia

Avarello P., Ricci M. (a cura di 2000), *Politiche urbane. Dai programmi complessi alle politiche integrate di sviluppo*, Inu Edizioni, Roma

Badami A., Ronsivalle D. (a cura di 2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma.

Carta M., Ronsivalle D., (2009), *L'evoluzione del paesaggio culturale come progetto per lo sviluppo locale: i Rilievi del Trapanese*, In Carta M. (2009), *Governare l'evoluzione*, Franco Angeli, Milano.

Regione Siciliana, Centro Regionale per la Progettazione e il restauro, (2008). *La Carta del Rischio del Patrimonio Culturale Siciliano. I waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani*. Palermo.

Regione Siciliana, Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani, (2009), *Piano territoriale paesaggistico dell'abito 1. Area dei rilievi del trapanese*, Eurografica, Palermo.

Valentino P.A., (2003), *Le trame del territorio. Politiche di sviluppo dei sistemi territoriali e distretti culturali*, Sperling & Kupfer, Milano.

Siti web

Comune di Trapani, Ufficio Europa (s.d.). Urban Limen. Il programma dei lavori che ha riqualificato Trapani [Online]. Disponibile su: <http://www.comune.trapani.it/europa/>

Comune di Trapani, Ufficio Europa (s.d.). Piano Strategico della Città di Trapani [Online]. Disponibile su: <http://www.comune.trapani.it/europa/>

Comune di Trapani, Ufficio Europa (s.d.). P.I.T. n. 14. Sistema turistico integrato della costa centro-settentrionale [Online]. Disponibile su: <http://www.comune.trapani.it/europa/>

Comune di Trapani, Ufficio Europa (s.d.). P.I.A.U. Programma innovativo in ambito urbano [Online]. Disponibile su: <http://www.comune.trapani.it/europa/>

Riconoscimenti

Si ringraziano i sindaci dei comuni di Trapani (dott. Girolamo Fazio) ed Erice (dott. Giacomo Tranchida), l'Assessore Regionale ai Beni Culturali della Regione Sicilia (dott. Sebastiano Missineo), il Dirigente Generale dell'Assessorato Regionale al Turismo della Regione Siciliana (dott. Marco Salerno), il Soprintendente ai Beni Culturali della Provincia di Trapani (dott. Sebastiano Tusa), la Direttrice del Museo Regionale Interdisciplinare Agostino Pepoli di Trapani (dott.ssa Valeria Li Vigni), il Presidente della Sezione Trasporti e Logistica della Confindustria Trapani (dott. Marco Dalla Vecchia).