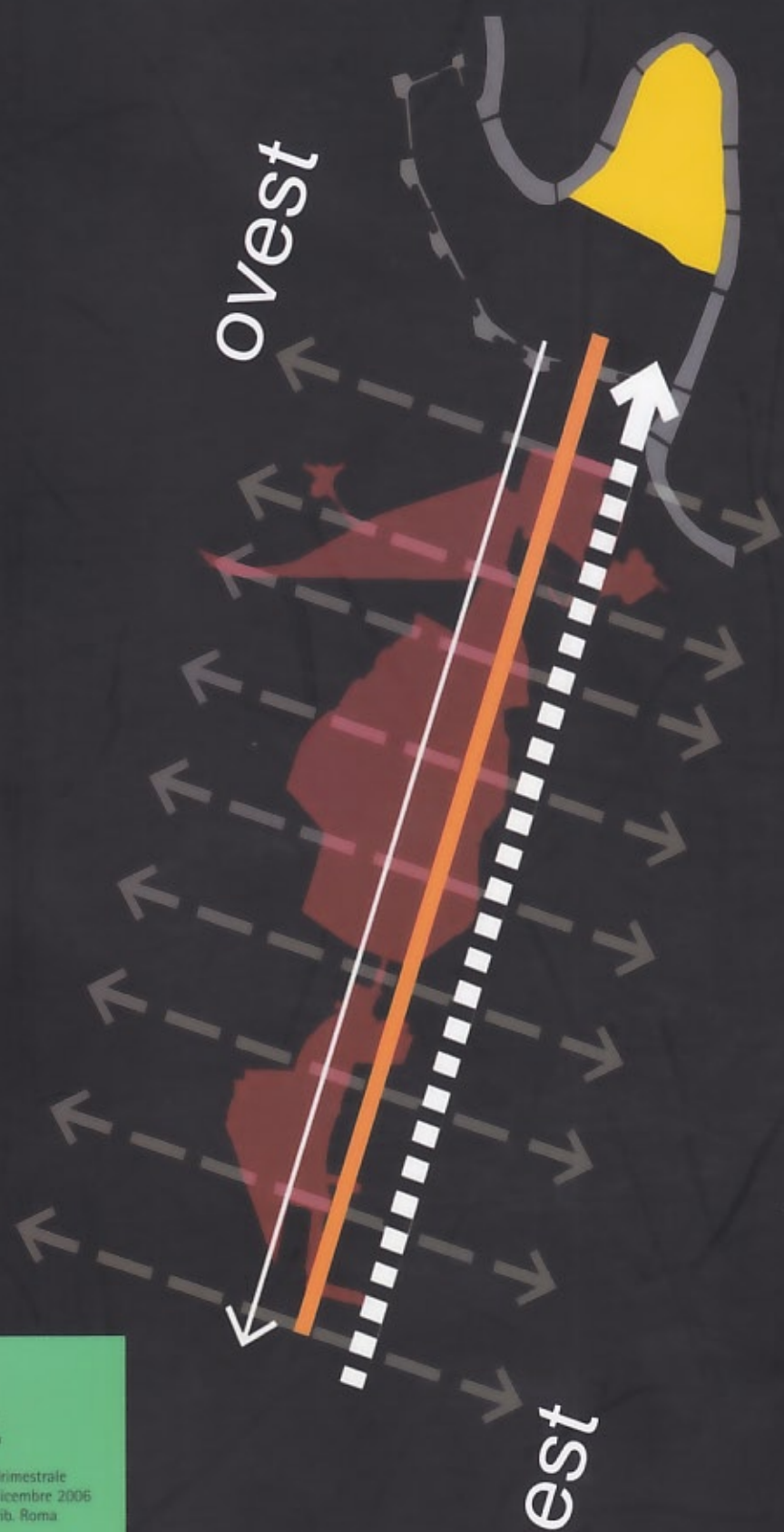




LVIII
131

serie storica

Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2006
N. 25 reg. trib. Roma

a four monthly journal
september-december 2006

€ 27,00

INU

*a cura di Rosario Pavia, Matteo di Venosa***I porti delle città: piani e progetti**

Le Linee guida per i piani regolatori portuali	7
Scenari del trasporto marittimo	9
Progetti urbani per la riqualificazione dei <i>waterfront</i>	13
L'interfaccia porto-città come <i>filtering line</i>	15
Il nuovo <i>waterfront</i> monumentale di Napoli	16
Marina di Carrara: progetto urbano per l'interfaccia città-porto	18
L'interconnessione porto-città a Pescara	21
Il porto come parco	22
Il nuovo Piano regolatore del porto di Corigliano Calabro	28
I porti minori. La pianificazione portuale in Emilia-Romagna	29
I porti dell'Emilia-Romagna	31
Porti turistici e riqualificazione urbana	33

*a cura di Federica Alcozer, Bruno e Simona Gabrielli***Verona sud. Il "Cardo massimo"**

Roberto Uboldi	Ripensare Verona sud	35
Bruno Gabrielli	Verona sud e lo "stile della città"	37
Federica Alcozer	Interpretazione dell'ambito per la costruzione di un progetto urbano	39
Simona Gabrielli	La strada come sistema insediativo: il progetto di una nuova immagine	42
Ugo Baldini	Lo schema direttore per la mobilità e il trasporto pubblico	44
Andreas Kipar	La matrice del paesaggio: la sequenza degli spazi aperti	47
Ugo Baldini	La Valutazione ambientale strategica	49
Marina Bassi	Assetto funzionale: una descrizione percorrendo l'asse	51
Simona Gabrielli	I criteri guida per la progettazione del Cardo	52
Laura Cosimo	Il "Catalogo esemplificativo"	54
Maurizio Cazzulo	Gli approfondimenti per due "spazi di soglia" lungo il Cardo massimo	54
Pietro Cozzani, Daniele Iselle	L'impianto normativo	56
Pietro Cozzani, Daniele Iselle	Il modello perequativo	58
Paolo Boninsegna	Le quantità in gioco	61

*a cura di Anna Campeol***Reggio Emilia: piano, perequazione e attuazione**

Antonio Malaguzzi, Andrea Bondonio	Il concorso internazionale di idee per parco Ottavi	63
Andrea Bondonio	Dal concorso al Piano attuativo	68
Stefano Mancuso, Alberto Giuntoli	Temi ambientali nella progettazione urbana	73
Benta Wiley	Comunicare parco Ottavi	77

*a cura di Franca Balletti***Per una rappresentazione condivisa dei luoghi:
dalle "Parish map" alle "mappe identitarie"**

Erich Roberto Trevisiol	Metodo e pratiche delle mappe di Gulliver	84
Kim Leslie	Il progetto West Sussex delle Parish Map	86
Franca Balletti, Silvia Soppa	Rappresentazioni identitarie: l'esperienza di un quartiere periferico di Genova	90
Marialessandra Signorastri	I bambini e le rappresentazioni identitarie: due mappe per Savona	92

*Sofia Morgado***Lisbon: five metropolitan states from unoccupied space**

99

*Adele Semeraro, Simona Rappuoli***I programmi di miglioramento agricolo-ambientale nel Ptcp di Siena**

106

Silvia Viviani
Mariella Zoppi
Romano Viviani
Massimo Morisi
Leonardo Rignanese

Verso il Pit della Regione Toscana

Urbanistica e colline	112
La buona urbanistica: una questione di cultura	114
L'efficacia come qualità del piano. Le premesse concettuali	116
Intervista a Riccardo Conti	118

In Emilia-Romagna there are five ports which have regional responsibility: Rimini, Cesenatico, Cattolica, Porto Garibaldi and Goro. The planning for port areas isn't subject to a specific planning (port planning) but rather is included into council and other planning. Results from a study conducted in the Emilia-Romagna Region reveals an abundant production of urban and public planning which, to various degrees, involve the functional areas of the port, determining its order and organisation. Even though the organisation of the port is part of ordinary urban organisation, urban planning often seems incapable of governing the processes of transformation in port areas or to deal with the different port logistics. Investigations have verified the uncomfortable conditions of the fishing and construction subspaces which are forced to operate in spaces which are continuously cut back and difficult to access. Often, the progressive reduction of operative port spaces corresponds with an increase in reception and tourist activity. These activities are located alongside the port and require an increase in construction (real-estate) in the port area. The overlapping of functions and activities also creates conflicts among the many streams of port traffic. To varying degrees, such problems affect all port sectors, in particular, fishing – when unloading, sorting and transporting the catch. Additionally, the fishing sector relies on the various urban networks which are already very congested. The systems which govern micro logistics of fishing should be contrary to internal strategic activities and in favour of a port planning process which is more aware of the importance of this sector (fishing) for the local and regional economy. In time, port planning should designate adequate spaces for the port/city relationship and activate measures which are aimed at repairing the 'fabric' between port and urban areas.

Guidelines for port planning

In accordance with the indications found in the Memorandum for writing port plans (Ministry of infrastructure and transport) the defining of port areas is verified within the plans for urban structures. Such steps are very important and result in a wider consultation between operators and port associations within the agreement process between Council and maritime administrations. In brief, the content and guidelines which are used to define the port area are as

Le attività portuali presenti nei porti regionali se da un lato sembrano compatibili con le attività propriamente urbane (da qui prossimità e sovrapposizione), dall'altro hanno ognuna un proprio "dominio" tecnico, una micro logistica specifica, un modo particolare di rapportarsi con il sistema urbano e le infrastrutture marittime. Basti pensare all'attività peschereccia, alla movimentazione e trasporto dei suoi prodotti, alle sue esigenze di sicurezza, di spazi idonei e privi di interferenze, per avere la misura di come la pianificazione di queste aree, in contesti fortemente urbanizzati, sia complessa e difficile.

Altrettanto si può dire per i porti turistici nelle aree urbane: l'accessibilità e le connessioni con le grandi reti di comunicazione, l'attraversamento del centro urbano, l'esigenza di sicurezza, ma anche il mantenimento di un dialogo visivo e d'uso con la città, sono tutti fattori decisivi per il corretto inserimento del porto turistico nel più complesso sistema portuale urbano. Che il piano urbanistico contenga il piano del porto, come si vedrà, risponde a effettive esigenze di integrazione e coordinamento. Tuttavia in Emilia-Romagna non troviamo procedure esplicite e concettualmente consapevoli in questa direzione. In particolare, la Lr 20/2000, "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", non individua elementi specifici di indirizzo e per la valutazione delle pianificazioni portuali, anche se contiene alcuni dispositivi che, in prospettiva, potrebbero fornire interessanti ambiti applicativi e di raccordo con gli indirizzi della L. 84/94. Nelle pianificazioni comunali, comunque, è possibile rintracciare i riferimenti per innovare le modalità di formazione dei piani portuali. Avere articolato il piano comunale in strutturale (Pcs) e operativo (Poc) può essere di grande utilità per superare l'attuale separazione tra piano per la città e piano per il porto, così evidente nei piani dei grandi porti, ma presente anche in quelli dei porti minori, e latente anche in Emilia-Romagna, dove il piano urbanistico è esteso alle aree portuali.

Il piano strutturale comunale (art. 28 e allegato della Lr 20/2000), nel definire le linee strategiche di sviluppo, i limiti e le condizioni di sostenibilità, individua "le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza per dimensione e funzione" e "delimita gli ambiti del territorio comunale caratterizzati da differenti politiche di intervento e valorizzazione e diversi assetti funzionali ...". È dunque

evidente che i comuni, in osservanza alla l. 9/02 (*Disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo e di zone di mare territoriale*) devono delimitare e disciplinare, anche a mezzo di varianti specifiche, le zone portuali che ricadono nel loro territorio.

Il piano strutturale comunale dovrebbe quindi contenere anche il piano (strutturale) dell'ambito portuale, individuandone i sottoambiti funzionali e tecnici e le correlazioni con i sistemi infrastrutturali, insediativi e ambientali. Individuato tale ambito e le sue articolazioni funzionali e relazionali, l'attuazione degli interventi e delle opere necessarie al suo sviluppo può essere attivata mediante un piano operativo di settore e, per alcune parti, attraverso specifici piani attuativi.

È tuttavia il piano operativo comunale, con un arco temporale di validità definito (5 anni), a stabilire (anche in termini di contenuti) un chiaro raccordo con la pianificazione portuale di cui alla l. 84/94, dove si individua nel piano operativo triennale (Pot) lo strumento di attuazione delle opere necessarie all'efficienza funzionale del porto. L'ambito applicativo del Poc (art. 30 e 39, Lr 30/2000) è molto articolato, ma qui interessa ricordare che esso provvede a localizzare e programmare le opere pubbliche di interesse comunale e quelle previste dai piani territoriali, anche ricorrendo ad accordi di programma. Il piano operativo delle aree portuali può quindi essere inteso come una sezione settoriale del Poc. Lo schema metodologico qui suggerito propone, da un lato, di individuare una procedura unitaria per la pianificazione portuale, inserendola nel processo di formazione del piano urbanistico generale; dall'altro di promuovere maggiore attenzione ai contenuti analitici, funzionali e relazionali degli ambiti portuali, la cui specificità finora non sembra essere stata colta pienamente. In questa prospettiva emerge il ruolo positivo che può essere assolto dai Psc, riconoscendo nelle aree portuali ambiti strategici per lo sviluppo urbano e territoriale, garantendo una visione complessiva in una prospettiva territoriale più ampia, anche in relazione ai piani provinciali e regionali. In coerenza con i piani regionali (Prit, Piano della portualità turistica) le Province potrebbero svolgere un ruolo attivo di indirizzo e orientamento, al limite provvedendo, d'intesa con i comuni, a recepire o delineare i Psc entro i Ptcp, come previsto dalla Lr 30/2000 (art. 4).

I porti dell'Emilia-Romagna

Matteo di Venosa

In Emilia-Romagna i porti di competenza regionale sono Rimini, Cesenatico, Cattolica, Porto Garibaldi e Goro. La pianificazione degli ambiti portuali è inserita nei piani comunali (strutturali) e nei piani attuativi (piani particolareggiati, di difesa della costa, di recupero ambientale, ecc.). Pur in assenza di una pianificazione specifica per i porti, in tutte le situazioni si rileva una ricca produzione di piani urbanistici e di opere pubbliche che coinvolgono, in diversa misura, le aree funzionali degli scali marittimi determinandone l'assetto e l'organizzazione, il che costituisce una specificità della pianificazione portuale regionale.

La riorganizzazione del porto di Cattolica si sta attuando entro le previsioni del piano particolareggiato dell'area portuale (1998), esteso a tutte le aree urbane lungo il fiume Tavollo. A Cesenatico i nuovi lavori di sistemazione dell'area portuale sono definiti da un articolato programma di opere pubbliche, previsto nel progetto del sistema di difesa del centro storico e del porto leonardesco, e nel piano di recupero ambientale della Vena Mazzarini. La pianificazione del porto di Rimini è stata inserita come "Variante generale" del piano urbanistico (app. 2002) e attuata con il "Progetto integrato della zona portuale e delle aree limitrofe". Alcuni progetti unitari e piani particolareggiati approfondiranno invece le fasi di attuazione degli interventi¹. Anche a Porto Garibaldi e Goro gli sviluppi degli scali marittimi sono stati definiti attraverso i piani urbanistici: la Variante generale del Prg di Comacchio (app. 2002), nel piano particolareggiato dell'ambito d'intervento 2, Lido degli Estensi e Spina, prevede la riorganizzazione delle aree di servizio al porto. La normativa tecnica del Prg di Goro (app. 1998) affida a una serie di interventi diretti e piani attuativi la realizzazione delle opere necessarie a razionalizzare e potenziare il porto (completamento zona cantieristica e banchina sud, innalzamento banchina est).

L'estensione della pianificazione urbanistica ordinaria ai demani portuali e alle attività funzionali dei porti se ha contribuito ad affermare una cultura che considera lo scalo marittimo come parte integrante del sistema urbano, rileva tuttavia ancora alcune insufficienze strutturali, sia nelle analisi che nella sistemazione delle aree. Il piano urbanistico, in altri

termini, sembra spesso incapace di governare i processi di trasformazione in atto nelle aree portuali, e di confrontarsi con le differenti razionalità della logistica portuale. Un ritardo che rischia di aggravare la crisi in cui già versano alcune attività portuali. L'indagine sul campo ha infatti verificato le condizioni di disagio dei sottoambiti pescherecci e cantieristici, costretti a operare in spazi sempre più ridotti e difficilmente accessibili (in particolare a Rimini e Cesenatico). Alla progressiva contrazione degli spazi operativi portuali corrisponde spesso un incremento delle attività ricettive e turistiche che, collocate a ridosso del porto, promuovono una forte domanda di valorizzazione immobiliare.

La sovrapposizione di funzioni e attività (residenziali, turistiche, commerciali e produttive) genera inoltre conflitti nella circolazione viaria (attraversamento urbano e servizio alle attività portuali), le cui criticità coinvolgono in diversa misura tutti i settori portuali (turistico, diportistico, commerciale, cantieristico e ittico), e in particolare quello peschereccio, nelle attività di trasbordo, prima lavorazione e spedizione del pescato, che utilizzano reti viarie urbane già fortemente congestionate. La conoscenza delle razionalità che governano la micrologistica del comparto ittico dovrebbe essere invece un'attività strategica interna a processi di pianificazione portuale più consapevoli dell'importanza di questo settore nel sistema economico locale e regionale. Il piano portuale dovrà individuare al contempo adeguati spazi di relazione porto-città, in cui attivare azioni mirate di ricucitura tra porto e tessuti urbani circostanti. Troppo spesso si sono riscontrate condizioni di isolamento spaziale delle attività diportistiche, passeggiere e turistiche², che dovrebbero al contrario meglio integrarsi nel contesto.

Indirizzi per la pianificazione dell'ambito portuale

Secondo le linee metodologiche finora sviluppate, la definizione dell'ambito portuale va verificata entro il piano strutturale urbanistico, individuando sia le parti funzionali (sottoambiti) del porto (che, soprattutto nei porti minori, possono essere disgiunte le une dalle altre), sia le relazioni che le singole parti (porto peschereccio, turistico, cantieristico, scalo passeggeri e merci) instaurano con l'immediato intorno, la città, le reti dei trasporti, l'ambiente. Riportare la definizione

follows:

- coherence of port planning (structural) to regional transport planning;
- correlation and integration between port planning and the Psc;
- demarcation of the port area, distinguishing ownership lines of various areas (public, private, etc.);
- identification of the operative/technical and relationship sub spheres;
- individuating development strategies for the port area in relation to plans for the city and surrounding territory;
- individuating infrastructural and maritime works, defining the dimensional and morphological characteristics;
- defining general layout of the techno-functional areas of the port, individuating the admissible groups of port activity;
- defining the levels of port flexibility and the individual measures for carrying out port plans;
- verification of the consistency with overriding plans;
- verification of environmental compatibility of the development policy and planned operations (Vas/Valsat).



**Tourist ports
and urban development**
Rosario Pavia

In recent years, the redevelopment of Genoa's old port has revealed a tourist attraction for big port cities and port areas. After ten years of closure and exclusion (major ports are today still separated from the city by barriers and fences) and thanks to the decentralisation of commercial traffic in the new areas of Voltri, the old port has rejoined the historical city. Decentralisation has not only allowed the recuperation of storage and pier areas but also a more urban-compatible utilisation of the port. In the space of a few years, the old port has been transformed in to large urban square and is one of the more significant urban centres in terms of symbolism and beauty. Despite the presence of the highway, Genoa has renewed its relationship with the sea. Doubtlessly, the success of this initiative is evident in the sheer size of the tourist port. This situation in Genoa demonstrates that port activities can exist alongside the urban lifestyle. This port offers its city and visitors a beautiful and fascinating waterfront. And the relationship is reciprocal – with a quality historical centre, the city can, in fact, take the opportunity to connect with the seaside in a way that is impossible when marine areas are dissipated along the coast line and far from urban centres.

However, the example found in Genoa is indicative of a tendency, not a rule. In the big port cities of Italy, the process of urban redevelopment proceeds with extreme difficulty. The presence of tourist ports in the heart of the city is an important starting point for the complete re-

ne dell'ambito portuale nel Psc significa che il porto va inserito nel piano strategico di sviluppo della città in organica interrelazione con le procedure di attuazione degli strumenti urbanistici, assimilati ai Pot dei porti principali. La definizione dell'ambito portuale è un passaggio importante, che coincide con l'"intesa" tra amministrazione comunale e autorità portuale o marittima, e che, è bene ricordarlo, è risultato di un'ampia consultazione tra operatori e associazioni portuali. In estrema sintesi i contenuti e gli indirizzi utili per definire l'ambito portuale sono:

- coerenza del piano portuale (strutturale) con il piano dei trasporti regionale, e in particolare con le linee di sviluppo del trasporto marittimo;
- correlazione-integrazione tra piano portuale e Psc;
- delimitazione dell'ambito portuale, distinguendo i regimi proprietari delle aree (demaniali, pubbliche, private, ecc.);
- identificazione dei sottoambiti tecnico-operativi e dei sottoambiti di relazione; in particolare per le aree di sovrapposizione porto-città e per le connessioni con le reti infrastrutturali;
- individuazione delle strategie di sviluppo delle aree portuali, in rapporto a quelle previste per la città e il territorio;
- individuazione delle opere infrastrutturali e marittime, definendone le caratteristiche dimensionali e morfologiche³;
- definizione del *lay-out* generale delle aree tecnico-funzionali del porto, individuando le "famiglie" di attività ammissibili;
- definizione dei livelli di flessibilità del Pot e/o dei singoli strumenti di attuazio-

ne del piano portuale;

- verifica di coerenza con i piani sovraordinati (urbanistici, territoriali e di settore);
- verifica di compatibilità ambientale degli interventi programmati (Vas-Valsat). I sottoambiti tecnico-operativi del porto sono individuati dal Ps; per ognuno di essi si definirà lo strumento attuativo più adeguato (piano particolareggiato, di recupero, per gli insediamenti produttivi, ecc.), che dovrà essere messo in relazione non solo con il Programma triennale per le opere pubbliche, ma anche i contenuti e gli obiettivi propri del Pot opere marittime⁴. La strumentazione attuativa è riferita ai sotto-ambiti portuali tecnico-operativi⁵ e alle aree di interconnessione infrastrutturale e di sovrapposizione città-porto, per i quali si farà ricorso a piani di settore (piano urbano del traffico, piani infrastrutturali, ecc.) o a programmi integrati. Mentre per le aree di sovrapposizione città-porto si procederà con i tempi e le procedure propri dell'urbanistica, per i sottoambiti tecnico-operativi (5) è invece indispensabile garantire una maggiore tempestività d'intervento.

Note

1. Nuovo arenile: zona F3 e F4; zona di servizio alla portualità: zona D3.
2. Per esempio gli inserimenti urbani dei porti turistici di Marina di Rimini, Onda Blu di Cesenatico, Marina degli Estensi di Porto Garibaldi.
3. Opere da inserire nel Programma triennale opere pubbliche; su alcune di queste possono essere previsti finanziamenti regionali e nazionali.
4. Anche se previsti e obbligatori solo per i porti maggiori, sede di autorità portuali, è evidente l'opportunità di trasferire l'esperienza maturata in questo campo negli strumenti attuativi dei porti minori.
5. Per esempio i sottoambiti porto peschereccio, porto turistico, area cantieristica, ecc.