

Rosario **Pavia** Matteo di **Venosa**

# ultimo miglio

il progetto di interconnessione tra porto e città





ISBN 978-88-96338-20-9

Finito di stampare nel mese di gennaio 2011  
da Publish srl, Sambuceto (Ch)  
per conto di SALA editori, Pescara

La presente pubblicazione, finanziata con i fondi Miur ex 60%, illustra i principali risultati della ricerca condotta dalla sede di Pescara nell'ambito del Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale *Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano* (coordinamento Università IUAV di Venezia; sedi partecipanti Torino, Palermo e Pescara; 2006-2008).

Il gruppo di lavoro dell'Unità di Pescara è composto da:

prof. Rosario Pavia (coordinatore e responsabile scientifico)  
prof. Ottavia Aristone  
prof. Sebastiano Carbonara  
prof. Matteo di Venosa  
prof. Piero Rovigatti

Antonio Clemente  
Antonio di Campi  
Roberta Di Ceglie  
Claudia Fornaro  
Raffaella Massacesi  
Francesco Ranalli  
Romina Rauli  
Danilo Romani  
Nataschia Potalivo  
Piera Verdecchia

Redazione, grafica ed impaginazione  
a cura di Roberta Di Ceglie e Claudia Fornaro

## Introduzione

- 8 **L'ULTIMO MIGLIO COME INTERCONNESSIONE TRA PORTO E CITTÀ**  
Rosario Pavia
- 12 **LA METODOLOGIA DELLA RICERCA**  
Matteo di Venosa

## Sperimentazioni

- 19 **I porti di Bari e Pescara. Descrizioni, scenari, progetto**  
a cura di Matteo di Venosa
- 20 **BARI**
- 38 **PESCARA**

## Esiti

- 45 **Linee guida per la progettazione integrata dell'ultimo miglio. Criteri per la descrizione, valutazione, progettazione**  
Rosario Pavia e Matteo di Venosa

## Contributi tematici

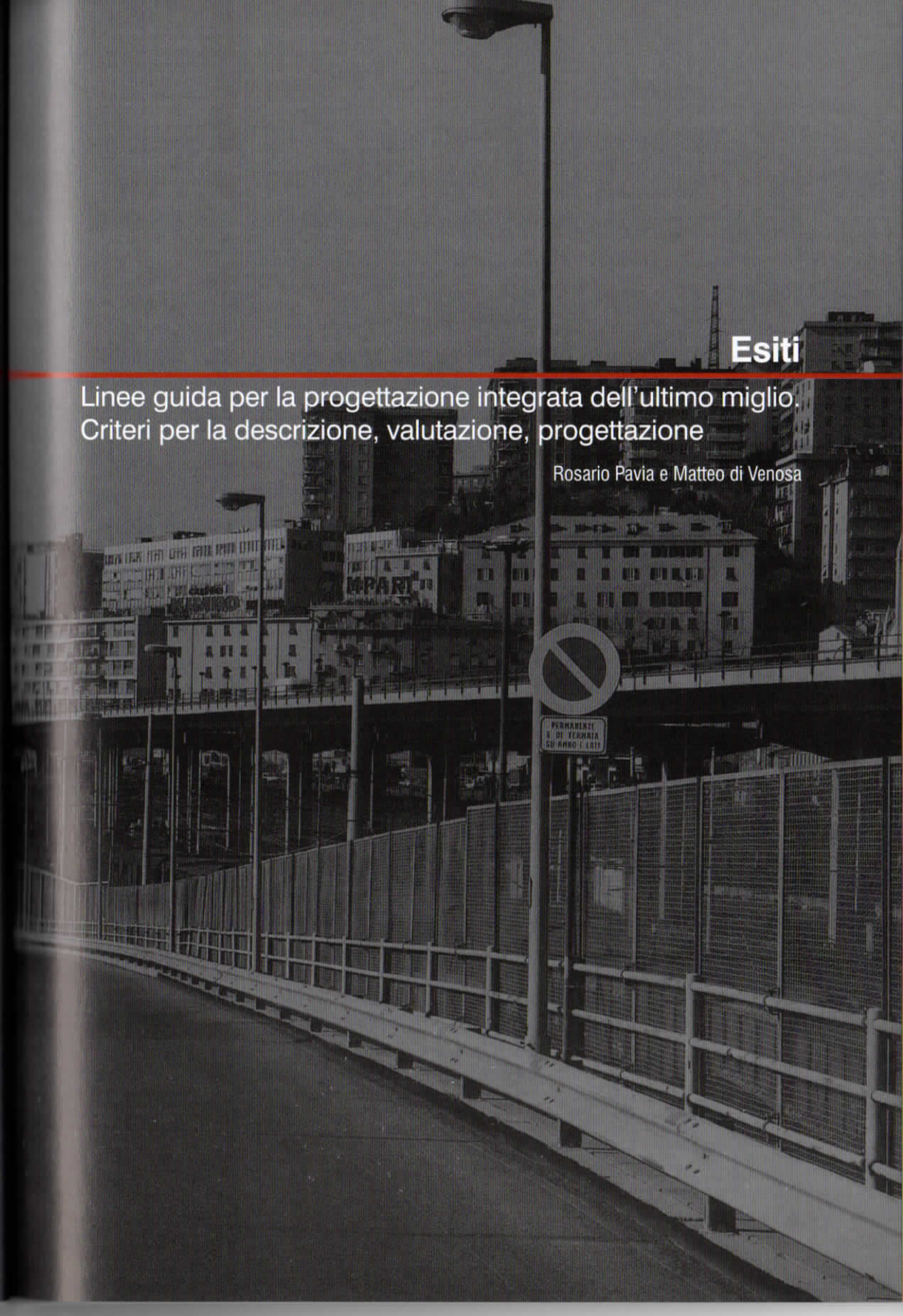
- 54 **L'EVOLUZIONE DELLE INTERCONNESSIONI CITTÀ-PORTO-TERRITORIO NEI CASI DI ANCONA, PESCARA E BARI**  
Ottavia Aristone e Romina Rauli
- 78 **I PORTI ADRIATICI TRA DECLINO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO**  
Piero Rovigatti
- 82 **LA RAPPRESENTAZIONE DEL PROGETTO CONTEMPORANEO**  
Raffaella Massacesi
- 86 **SVINCOLI AUTOSTRADALI ED ULTIMO MIGLIO**  
Antonio Clemente
- 90 **BIBLIOGRAFIA**
- 94 **NOTE**



**Esiti**

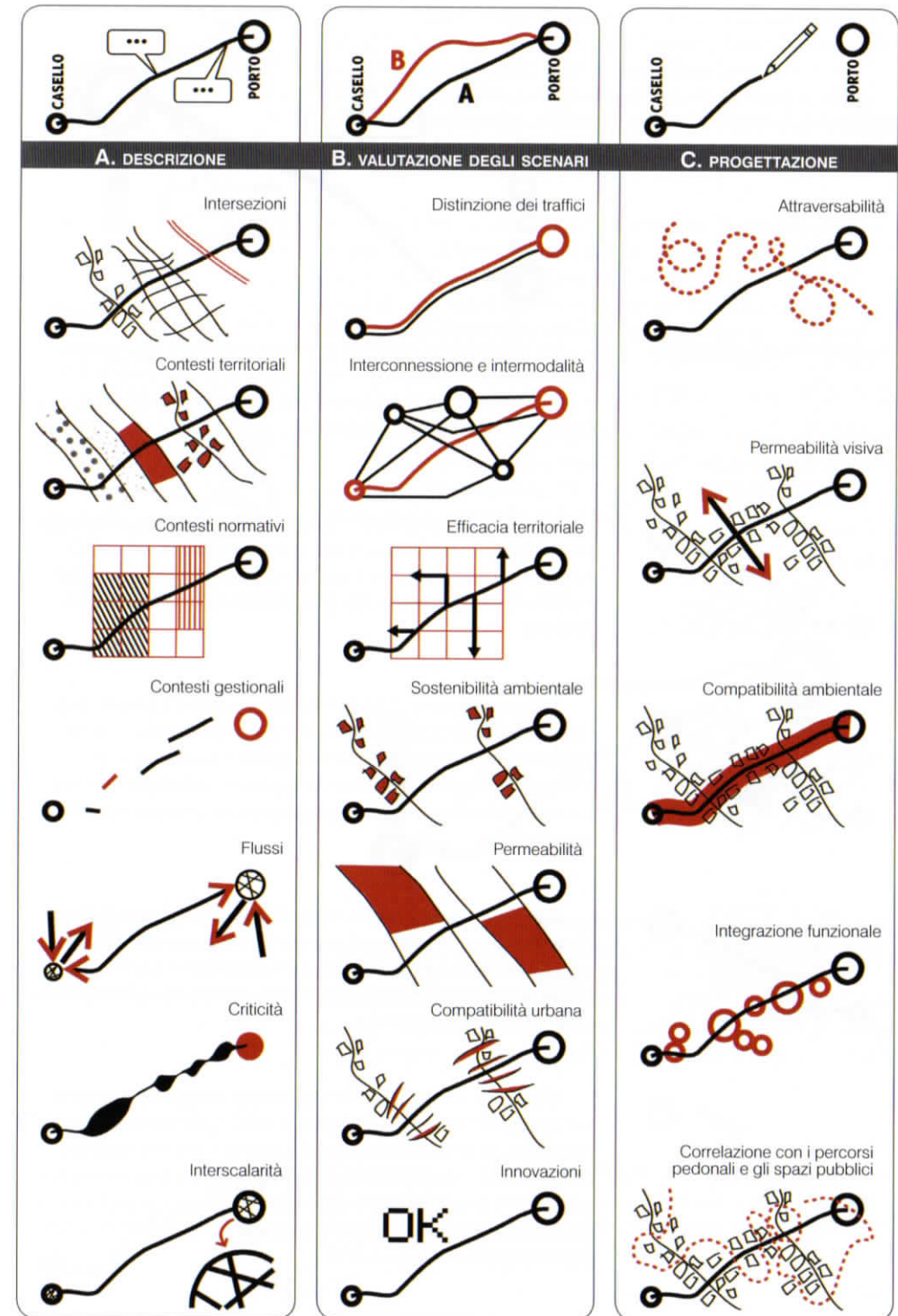
Linee guida per la progettazione integrata dell'ultimo miglio.  
Criteri per la descrizione, valutazione, progettazione

Rosario Pavia e Matteo di Venosa

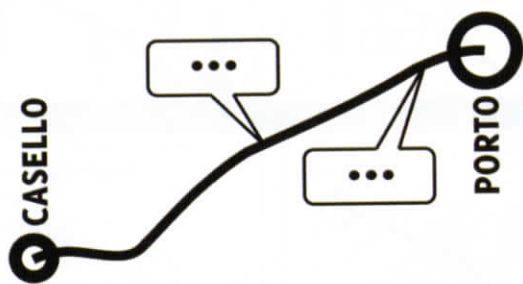




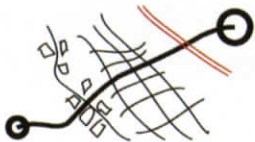
Le "LINEE GUIDA per la progettazione integrata dell'ultimo miglio" raccolgono i criteri e le raccomandazioni progettuali che, coerentemente con il percorso di ricerca sviluppato dall'Unità di Pescara, sono stati ordinati rispetto alle tre principali fasi metodologiche della ricerca: Descrizioni, Scenari, Progetto. L'approfondimento di ogni fase operativa all'interno dei casi di studio analizzati (i porti delle città di Bari e Pescara) ha permesso, quindi, di identificare alcuni indirizzi e linee guida che concorrono alla qualificazione del processo di progettazione dell'ultimo miglio: dalla fase di interpretazione dei suoi contesti di riferimento (spaziale, giuridico e gestionale), fino a quella della sua definizione architettonica e gestionale.



## A. CRITERI PER LA DESCRIZIONE



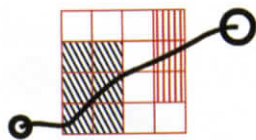
Per ultimo miglio si intende in genere, nel gergo trasportistico, l'interconnessione tra le reti e i nodi autostradali e ferroviari e le aree portuali. Per il trasporto automobilistico l'ultimo miglio si sviluppa tra lo svincolo autostradale ed il porto.



**INTERSEZIONI.** L'ultimo miglio viene identificato attraverso l'intensità e la qualità delle sue intersezioni con le reti infrastrutturali, ambientali e insediative. Nella lettura dell'ultimo miglio si dovranno selezionare le relazioni e le intersezioni dell'asse stradale con il sistema delle reti territoriali.



**CONTESTI TERRITORIALI.** L'ultimo miglio attraversa il territorio relazionandosi alla specificità dei diversi contesti paesaggistici. L'analisi dell'ultimo miglio dovrà identificare i differenti valori dei contesti attraversati per promuovere una maggiore efficacia territoriale dell'infrastruttura stradale e una sua maggiore integrazione ambientale e paesaggistica.



**CONTESTI NORMATIVI.** L'ultimo miglio si sovrappone al territorio attraversando differenti regimi giuridici e prescrizioni d'uso, sistemi di vincoli e ambiti di tutela. La lettura dell'ultimo miglio dovrà identificare tali relazioni normative al fine di orientare un progetto di interconnessione efficace e sostenibile.



**CONTESTI GESTIONALI.** L'ultimo miglio è una infrastruttura complessa la cui programmazione, progettazione, realizzazione e manutenzione fa capo ad una pluralità di enti decisori: dall'Autorità portuale, all'Ente locale, alla Regione, allo Stato, all'Anas. Le letture dell'ultimo miglio dovranno identificare tali competenze al fine di provvedere ad una riorganizzazione delle attribuzioni istituzionali e ad un controllo della proliferazione normativa.



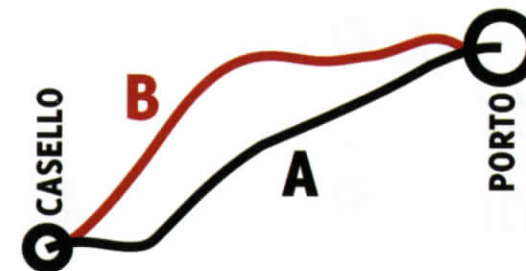
**FLUSSI.** L'ultimo miglio si qualifica in relazione all'intensità e alla natura dei flussi di trasporto. La sua efficienza e capacità si sviluppa non solo lungo il tracciato, ma nelle aree stesse del porto dove si concentrano le attività di movimentazione delle merci e di scambio intermodale. In tal senso l'ultimo miglio dovrà comprendere le banchine, gli attracchi e il bacino di navigazione interna.



**CRITICITÀ.** Per ultimo miglio si può intendere un intervallo stradale dove maggiormente si addensano le criticità di funzionamento. L'analisi dell'ultimo miglio dovrà identificare tali criticità funzionali, raggrupparle rispetto alle differenti tipologie di criticità (criticità di connessione, di congestione e di attraversamento), provvedere ad una loro contestualizzazione all'interno dell'area di studio.



**INTERSCALARITÀ.** L'ultimo miglio va identificato e analizzato attraverso una lettura interscalare e multidisciplinare: da quella territoriale, a quella urbana e portuale, fino agli aspetti dimensionali, tecnici e relazionali dell'opera infrastrutturale.



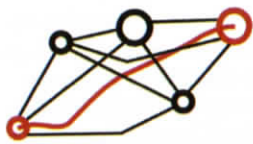
## B. CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEGLI SCENARI

Nella prospettiva di una modernizzazione dei sistemi portuali e di efficacia delle filiere logistiche, l'ultimo miglio si svilupperà all'interno di scenari trasportistici diversi. Questi ultimi visualizzano schemi di assetto infrastrutturale differenti in cui può prevedersi: il decentramento del porto commerciale; la delocalizzazione dell'ultimo miglio e degli accessi al porto; l'adeguamento funzionale e ambientale del tracciato esistente.

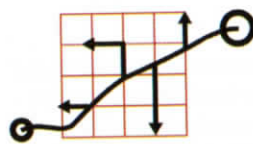


**DISTINZIONE DEI TRAFFICI.** L'ultimo miglio nel tratto più densamente urbano dovrebbe essere distinto dal traffico locale, al fine di evitare effetti dannosi di congestione e di interferenza tra livelli stradale a gerarchizzazione differente.





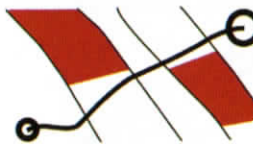
**INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ.** Il progetto dell'ultimo miglio dovrà essere inserito all'interno di una strategia complessiva di livello inter-regionale che punti a migliorare l'accessibilità ai nodi infrastrutturali e alle piattaforme logistiche e produttive.



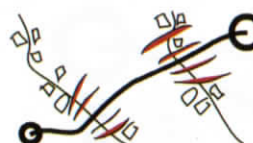
**EFFICACIA TERRITORIALE.** Il tracciato dell'ultimo miglio dovrebbe permettere di incrementare i livelli di accessibilità ai principali nodi infrastrutturali (porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, caselli autostradali) servendo con priorità le aree produttive e le piattaforme logistiche (interporti, city-port, autoporti, centri di distribuzione).



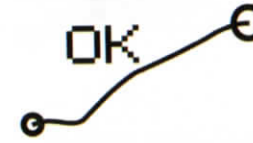
**SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.** Il tracciato dell'ultimo miglio dovrebbe preservare l'integrità paesaggistica degli ambiti di elevato valore ambientale come le aree protette e vincolate e i beni paesaggistici riconosciuti ex lege (SIC, ZPS, ecc.).



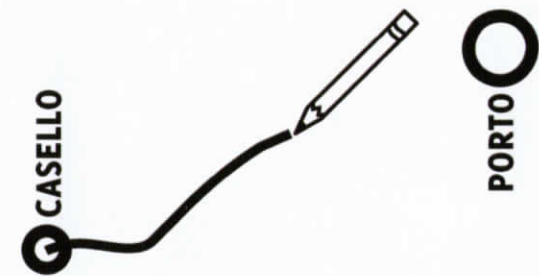
**PERMEABILITÀ.** Il tracciato dell'ultimo miglio dovrebbe preservare il funzionamento ecologico dei sistemi ambientali (attraversamento corpi idrici, corsi d'acqua, filari, fiumi, ecc.) e la continuità delle tessiture agricole e delle trame di permanenza storiche.



**COMPATIBILITÀ URBANA.** Nel tratti più densamente urbanizzati il tracciato dell'ultimo miglio dovrebbe consentire di controllare e prevenire effetti barriera: come l'inquinamento acustico, atmosferico e visivo.



**INNOVAZIONI.** L'ultimo miglio dovrà promuovere l'utilizzazione delle reti digitali a banda larga per l'efficienza delle reti logistiche.

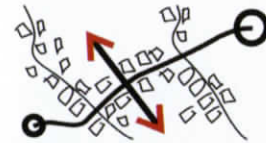


### C. CRITERI E RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE

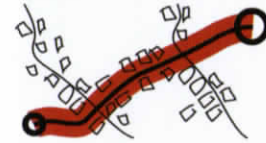
I criteri di progettazione sono riferiti al tratto urbano dell'ultimo miglio, dove maggiormente dovrebbe essere perseguito l'obiettivo di separare il traffico locale da quello portuale. I criteri si articolano diversamente a seconda della morfologia del porto (porto canale, a bacino chiuso, a moli foranei, porto isola, ecc.). I criteri seguenti sono relativi ai contesti caratterizzati dall'accostamento dell'ultimo miglio a strade urbane lungo la banchina di un porto canale.



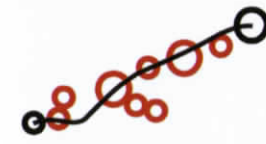
**ATTRAVERSABILITÀ.** Il progetto dell'ultimo miglio in un contesto dove si affiancano i flussi di traffico urbano e portuale, dovrebbe consentire l'attraversamento pedonale in condizioni di sicurezza e comfort visivo. L'attraversamento dovrà correlarsi alla rete della mobilità lenta del contesto attraversato.



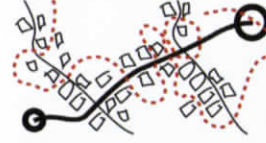
**PERMEABILITÀ VISIVA.** Il progetto dell'ultimo miglio dovrebbe consentire la continuità visiva tra i differenti contesti urbani attraversati.



**COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.** Il progetto dell'ultimo miglio dovrebbe prevedere misure per contenere gli impatti ambientali (acustico, visivo, inquinamento luminoso, qualità dell'aria), sul sistema urbano attraversato.



**INTEGRAZIONE FUNZIONALE.** Il progetto dovrebbe configurare l'ultimo miglio come un sistema in grado di integrare funzioni differenti, prevedendo una utilizzazione articolata delle sue sezioni.



**CORRELAZIONE CON I PERCORSI PEDONALI E GLI SPAZI PUBBLICI.** Nell'ultimo miglio si sovrappongono flussi e velocità differenti. Il progetto dovrebbe integrare, preservandone l'efficienza, l'autonomia e la sicurezza, con i percorsi pedonali e gli spazi pubblici.

**DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE (artt. 46, 47 DPR n. 445/2000)**

Il sottoscritti:

- prof. Matteo di Venosa, codice fiscale DVNMTT66M05A883X, nato a Bisceglie (BT) il 05.08.1966, residente in via Cala dell'Arciprete 24/A -76011- Bisceglie (BT) ed ivi domiciliato;
- prof. Rosario Pavia, codice fiscale PVARSR43T29M022K, nato a Villa S. Maria (CH) 29.12.1943 e residente a Roma in via Dell'Arcadia n. 15,

in riferimento alla pubblicazione del volume:

Matteo di Venosa, Rosario Pavia (a cura di), *Ultimo Miglio. Il progetto di interconnessione tra porto e città* Sala editori, Pescara 2011, ISBN 978-88-96338-20-9

dichiarano che

il Capitolo *Esiti. Linee guida per la progettazione integrata dell'ultimo miglio. Criteri per la descrizione, valutazione*, è il risultato di una ricerca comune ai due autori.

**I testi sono da attribuire a Matteo di Venosa**

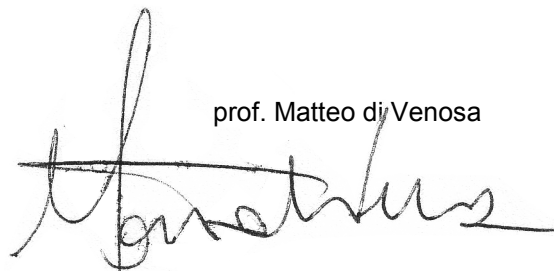
Bisceglie/Roma 21 Febbraio 2018

Visto

Sala Editore

In fede

prof. Matteo di Venosa



prof. Rosario Pavia

