

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**



Sperimentazioni

I porti di Bari e Pescara. Descrizioni, scenari, progetto

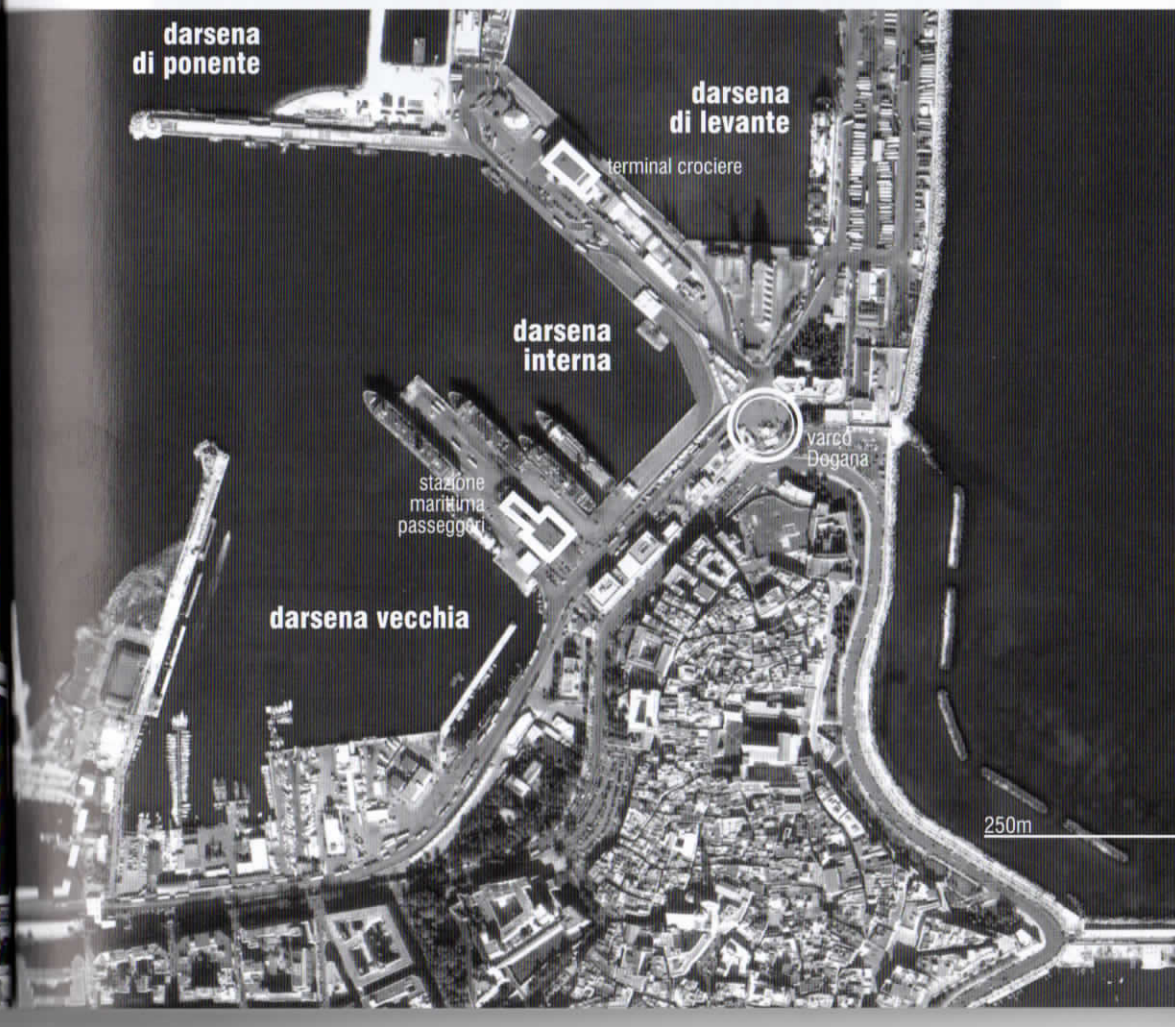
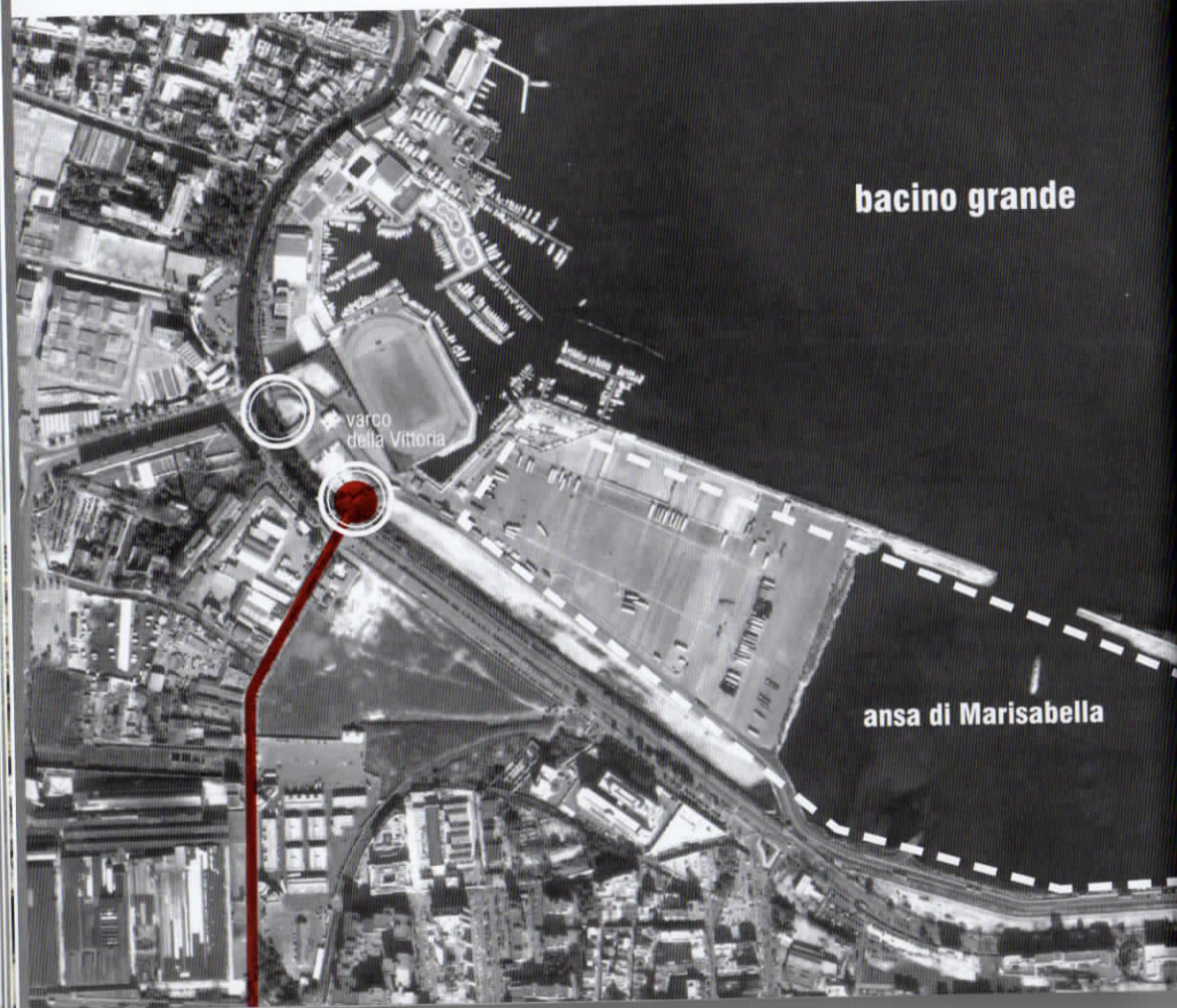
a cura di Matteo di Venosa



BARI

IL PORTO DI BARI (Porto Nuovo) è un porto polivalente: possiede banchine attrezzate per il traffico commerciale, per navi traghetto Ro-Ro e per navi da crociera e relativi spazi di accoglienza. Il porto è racchiuso a ovest dal molo S. Cataldo (639 metri) e a nord/nord-est dal grande molo foraneo (2640 metri). Il bacino, di circa 285 ettari, comprende banchine operative con uno sviluppo di circa 2500 m e 260.000 mq di spazi a ridosso. All'interno il porto è suddiviso in cinque bacini separati da moli: bacino grande, darsena di ponente, darsena di levante, darsena interna e darsena vecchia. Ad est il vecchio molo foraneo ospita, sul primo braccio, il terminal crociera. Il molo di S. Vito ospita la stazione marittima passeggeri. Parte della zona sud-est, al limite della città (ansa di Marisabella) è stata oggetto di riempimento, ancora non completato. L'accesso e l'uscita degli automezzi nel porto avviene per mezzo del varco della Vittoria, situato ad ovest, su corso Vittorio Veneto, presso l'ingresso occidentale della Fiera del Levante. L'accesso pedonale per passeggeri è previsto al varco Dogana, situato a nord-ovest del centro storico di Bari.

A seguito del decreto del Ministero dei Trasporti (19 ottobre 2007) la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Bari è stata ampliata agli scali di Monopoli, Barletta e Manfredonia (Autorità portuale del Levante).



IL PORTO DI BARI

LA NUOVA INTERCONNESSIONE del terminal commerciale di Bari coincide con due scenari alternativi. Il primo rappresenta una razionalizzazione dello stato di fatto: lo scalo Ro-Ro resta collocato nelle aree di Marisabella e l'accessibilità al porto viene risolta attraverso un nuovo tracciato viario (*camionale*) che collega direttamente il casello autostradale di Bari nord alla tangenziale e, successivamente, alla via Caracciolo e allo scalo Ro-Ro di Marisabella, attraversando la zona Asi, i tessuti urbani a ridosso del Castello Svevo e le aree della Fiera del Levante.

Il progetto *Camionale* è inserito nel *Piano Operativo Triennale* delle opere marittime (POT 2007-2009) del porto di Bari e nel nuovo *Piano Regionale dei Trasporti* che ne vincola, tuttavia, l'implementazione alla redazione di uno specifico studio di fattibilità che dovrà prendere in considerazione scenari alternativi di assetto della viabilità extraurbana principale. In quest'ultima prospettiva si dovrà valutare il potenziamento degli itinerari a servizio del traffico di attraversamento e, in particolare, della cosiddetta *Terza Mediana bis*, con conseguente declassamento della viabilità esistente non a norma e non adeguabile.

In questo primo scenario il progetto dell'*ultimo miglio* non risolve le criticità di attraversamento che già oggi ostacolano lo sviluppo commerciale del porto di Bari.

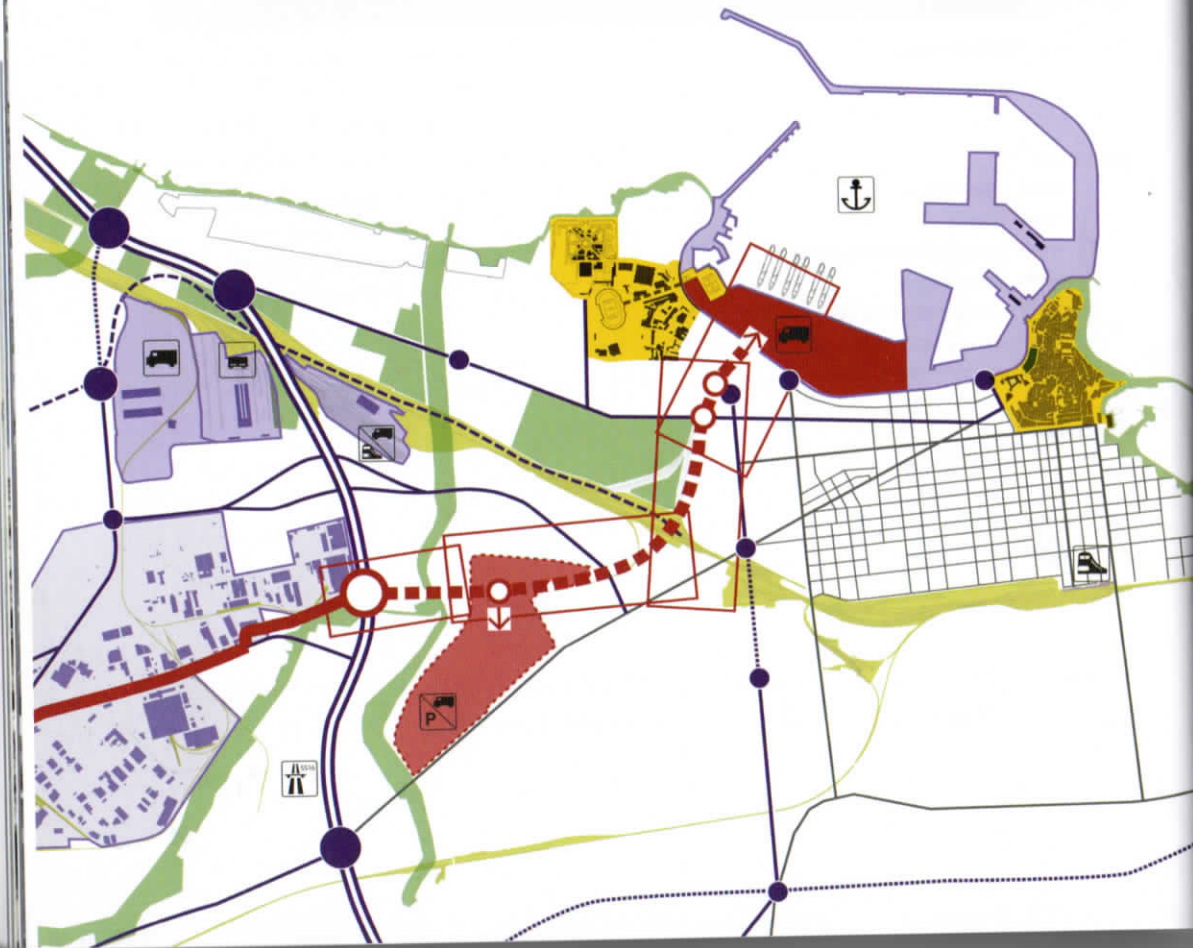
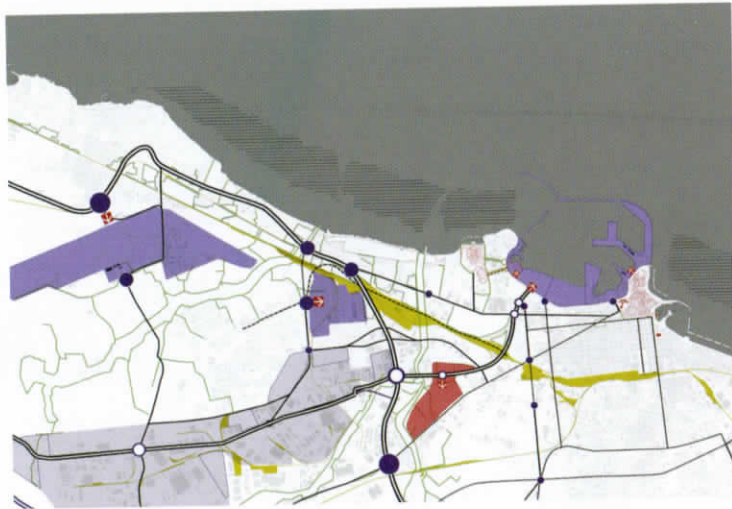
Il secondo scenario coincide con l'ipotesi di decentramento del terminal commerciale di Bari in un nuovo scalo collocato lungo la costa in diretto collegamento con l'interporto e l'aeroporto.¹

L'ipotesi del decentramento del porto commerciale di Bari si inserisce in una prospettiva economica e territoriale di ampia portata che vede il rafforzamento di Bari come *grande metropoli portuale* all'incrocio degli scambi che legano la regione adriatica all'Europa continentale e al bacino del Mediterraneo. Tale visione territoriale è, del resto, già contenuta in alcuni documenti d'indirizzo strategico. In particolare:

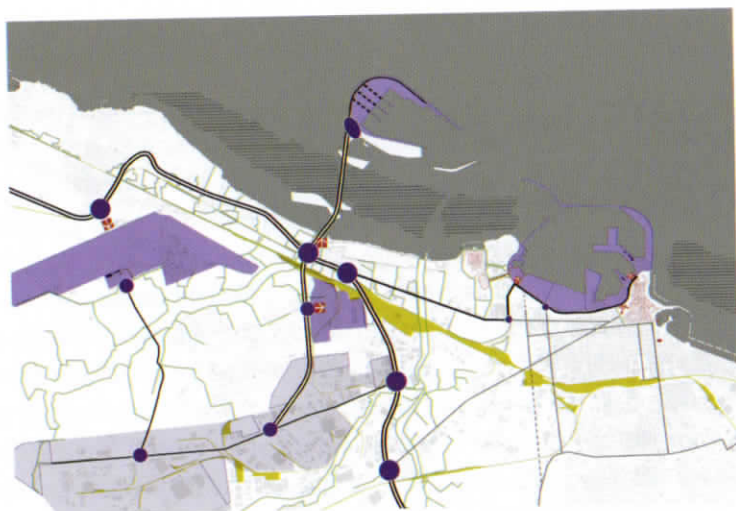
- il *Quadro Strategico Nazionale 2007-13* identifica il sistema Bari-Brindisi-Taranto come *territorio snodo* in cui s'incardinano le relazioni tra le due piattaforme strategiche *tirrenico-adriatica* e *ionico-adriatica*;
- le *Autostrade del Mare* eleggono lo scalo di Bari quale importante terminale commerciale e logistico all'incrocio tra il *Corridoio Adriatico* (verso l'Europa continentale) e le rotte marittime verso i paesi danubiani, il mar Nero e la Grecia;
- il *Piano Strategico della Metropoli Terra di Bari* (MTB) promuove il potenziamento delle capacità connettive dell'area metropolitana auspicando (2035) la formazione di un *cluster portuale* regionale (Manfredonia, Barletta, Molfetta, Bari, Monopoli), competitivo e interconnesso alle reti nazionali e internazionali.

La figura della *metropoli portuale* fa parte, quindi, di un *progetto di territorio* che tende ad esaltare i caratteri transfrontalieri di questa regione adriatica insieme alla sua identità di spazio di transito e di relazioni.

Porto di Bari, Scenario 1.
Il tracciato della camionale.



Porto di Bari, Scenario 2.
Il nuovo porto-isola.



Le prospettive di sviluppo appena auspiccate inducono a riflettere: da un lato, sulle criticità del sistema infrastrutturale esistente che, soprattutto per quanto riguarda il porto di Bari, risulta incapace di dare risposte efficaci e sostenibili ad una domanda crescente di servizi crocieristici e di trasporto commerciale; dall'altro sulle straordinarie potenzialità economiche e territoriali che si associano ad una ipotesi di decentramento del porto commerciale direttamente interconnesso con le altre reti infrastrutturali (in particolare, l'aeroporto, l'interporto, la rete autostradale e ferroviaria), ed integrato nel sistema portuale regionale come un nodo logistico e portuale di rilevanza internazionale.

In particolare l'interconnessione porto-interporto rappresenterebbe una moderna piattaforma intermodale (sull'esempio di casi europei più avanzati come Rotterdam, Le Havre e Anversa) unica nel nostro Paese, che amplierebbe il mercato della *metropoli Terra di Bari* anche ai traffici standardizzati, oggi preclusi da un assetto infrastrutturale frammentario ed inefficace.

La rilevanza degli scenari tratteggiati non va colta esclusivamente nella valenza tecnico-transportistica. La visione guida propone, infatti, alla scala urbana una immagine sintetica della città di Bari in cui il nuovo assetto infrastrutturale, che scaturisce dal decentramento del terminal commerciale, viene interpretato come una grande opportunità per rilanciare il ruolo internazionale dell'area metropolitana e, nel contempo, come occasione per valorizzare il sistema delle risorse ambientali, insediative e culturali della città e del territorio.

Sulla scorta delle considerazioni svolte, l'ipotesi progettuale sviluppata nell'ambito della ricerca ha indagato le potenzialità progettuali della nuova interconnessione portuale all'interno di tre strategie territoriali.

1. *Interconnettere i nodi della mobilità*: tale strategia visualizza l'interconnessione efficace tra le reti e i nodi di trasporto presenti nell'area. Nell'immagine proposta i quattro porti (*porto nuovo, porto esistente, aeroporto ed interporto*) fanno parte di un unico sistema trasportistico integrato che rilancia il ruolo di Bari come grande *gateway* internazionale. Il nuovo terminal commerciale è un porto-isola, collocato oltre la prateria della Posidonia esistente (sulle batimetriche 20-30 metri), e collegato, tramite una struttura sospesa sull'acqua, all'interporto, all'aeroporto e alla tangenziale. Il porto isola, rivolto verso est, protegge l'attuale imboccatura del porto esistente dalla traversie principali provenienti da nord. Al suo interno sarà possibile ospitare moderne navi Ro-Ro, ma anche navi porto contenitori di ultima generazione.

2. *Riqualificare le reti ambientali*: il nuovo assetto infrastrutturale non può essere interpretato esclusivamente nella sua dimensione tecnico-prestazionale. Se il concetto della interconnessione sottolinea la necessità di progettare l'efficienza funzionale della rete, la prospettiva cui allude questa seconda strategia è di raggiungere i nodi ed i nastri trasportistici anche come opere territoriali: dotati di una intrinseca qualità estetica e capaci di attivare processi di riqualificazione diffusa degli spazi attraversati. Nella rappresentazione di sintesi che scaturisce, la rete infrastrutturale promuove la riqualificazione ambientale delle lame, dei canali di deflusso delle acque, delle trame agricole e delle risorse biologiche presenti nell'acqua. La rete infrastrutturale fa parte di un grande

parco portuale e costiero, che valorizza le risorse paesaggistiche esistenti. Grazie alla sua forma circolare il porto permetterebbe una accelerazione delle correnti provenienti da settentrione, una maggiore ossigenazione della prateria di Posidonia, e, di conseguenza, un'attenuazione dei fenomeni erosivi che interessano il tratto di costa compresa Lama Balice e Lamasinata.

3. *Ridefinire una nuova interfaccia porto-città*: il decentramento portuale promuove la riqualificazione dell'interfaccia costiera compresa tra il nuovo terminal commerciale e il porto esistente (la costa tra le Lame Balice e Lamasinata). Tale strategia suggerisce l'ipotesi di considerare la costa come una linea di filtro (*filtering line*) che innesca un nuovo sistema di rapporti multiformi tra i tessuti urbani, il porto e il mare.

La *filtering line* fa parte di un parco lineare che collega il porto nuovo al porto esistente, anch'essi intesi come parchi, come risorse pubbliche che, nonostante le necessarie autonomie, hanno bisogno di essere conosciute ed attraversate.

La *filtering line* è uno spazio pubblico che mette in coerenza le numerose azioni in fase di attuazione o programmate lungo questo arco di costa della città. La *filtering line* promuove lo sviluppo della mobilità lenta (pedonale, ciclabile o carrabile ad emissione zero) e si qualifica grazie alle numerose centralità collocate lungo il suo percorso: il centro storico, il borgo murattiano, l'area di Marisabella in cui potranno essere collocate funzioni culturali e ricreative, l'area della Fiera del Levante, gli innesti ambientali delle lame, il nuovo asse di collegamento carrabile con il porto isola. La *filtering line* si sviluppa in mare integrandosi con le opere marittime ed infrastrutturali del porto vecchio e del nuovo terminal commerciale. In tale suggestiva prospettiva progettuale il collegamento viario con il nuovo terminal commerciale contiene anche una passeggiata ciclo-pedonale che interseca le isole artificiali rafforzandone il ruolo di centralità sportive e ricreative. (MATTEO DI VENOSA)



Porto di Bari, Scenario 2.
Concept e foto del plastico.