

a cura di/edited by
Rosario Pavia,
Matteo di Venosa

City-ports. Plans and projects

Le Linee guida per i piani regolatori portuali

Rosario Pavia

I porti delle città: piani e progetti

Le Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali¹ hanno finalmente assunto la forma di una circolare di indirizzo, inviata dal ministro Lunardi alle autorità marittime e portuali. Il documento interviene su alcuni temi a lungo trascurati: il rapporto tra piano per il porto e piani urbanistici e territoriali, la complessità dell'iter di approvazione dei piani portuali, la separazione tra il momento di redazione di tali piani e quello di valutazione della compatibilità ambientale. Su questi temi la l. 84/94 (*Riordino della legislazione in materia portuale*) non fornisce in realtà indicazioni esaurienti: nonostante l'enfasi data al piano portuale come strumento di pianificazione e non più semplice programma di opere, essa non orienta infatti in alcun modo i criteri per la sua redazione e approvazione. I soggetti istituzionali di pianificazione, le autorità portuali (attualmente 25, istituite nei porti maggiori) e le autorità marittime (in pratica le Capitanerie di porto), hanno continuato a predisporre i piani portuali in modo settoriale, con scarse attenzioni ai problemi delle città, del territorio e dell'ambiente. Permane quindi la tradizionale separatezza tra piano urbanistico e piano portuale (vigente dai primi decenni dello Stato unitario), tuttavia in uno scenario completamente mutato, sia per le nuove competenze delle Regioni (l. 88/2001) in materia urbanistica, territoriale, ambientale e trasportistica², sia per la maggiore attenzione degli enti e delle

comunità locali per i fronti marini delle città. Si registrano quindi due tendenze contrapposte: da un lato l'interesse delle amministrazioni comunali a intervenire sui *waterfront*; dall'altro, invece, l'esigenza dei grandi porti di accrescere dimensioni, competitività ed efficienza. L'istituzione dei Comitati portuali³, che avrebbero dovuto garantire maggiore integrazione tra piano del porto e piano urbanistico, non ha in sostanza mutato i rapporti tra autorità portuali e amministrazioni comunali, che ovunque si sviluppino con difficoltà e spesso in modo conflittuale. Anche l'intesa tra autorità portuali e Comune, prevista dalla l. 84/94 come procedura istituzionale per confrontare e mediare le rispettive esigenze, non è stata colta come momento chiave per definire in modo condiviso le linee strategiche di sviluppo delle aree portuali e del sistema urbano e territoriale in cui esse sono inserite. In Italia le condizioni delle aree portuali presentano caratteristiche molto differenti rispetto ai porti atlantici e nordeuropei, dove da tempo le attività operative sono state delocalizzate lontano dalle città. In Italia, invece, i porti permangono generalmente nel cuore di estese conurbazioni, spesso in aree contigue a centri storici di grande qualità. Questa condizione rende ancora più difficile, oggi, il rapporto tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale e più complesse e impegnative le verifiche di congruenza tecnica

The guidelines for port planning regulations have finally assumed the form of a Guideline memorandum. This document intervenes in some areas which have long been neglected: the relationship between port planning and the planning of urban and land areas, the complexity of the process of approval for port plans and the distinction between the stages of drawing up the plans and the stages of evaluation for environmental impact/compatibility.

The recent memorandum is also a great help in methodological and operative planning, underlining the necessity of finding a true integration between port, city and territory through the effective coordination of stages of decision making and the methods of planning and programming. Through this planning agreement, the consultation of services between local administrations, central administrations and local authorities of infrastructural networks and understanding between port and council authorities become strategic steps. To almost reaffirm the need to join port planning to the more general urban planning, the memorandum defines port plans in both structural and operative terms, thus standardising them with the more advanced trends in council urban planning found in current regional regulations.

The structural port plan includes the strategic choices for urban and land planning around the area of the port: on the one hand there are environmental, scenic and other identifiable invariables, while on the other hand, there are the infrastructural systems of which the port is an integral part. Other than the sphere of the port itself, the structural plan also identifies two subspheres: the first is relative to the operative port, or rather, those areas necessary for the efficient functioning of port activities; the second is the area of interaction between city and port, that is the areas overlapping and connecting between the port itself and the structures of surrounding urban areas.

The operative plan defines, dimensionally and technically, the morphological and functional order of the port, its interconnections, its equipment and the singular destinations operating. It also defines the criteria for verification in which plans and operations are evaluated from an environmental point of view as well as technical-economical feasibility. The subsphere 'operative port' is directly responsible to the port authority, whereas for the subsphere of port-city



(presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici) e di compatibilità ambientale (presso il Ministero dell'ambiente), necessarie per l'approvazione dei piani portuali. La recente circolare sulle Linee guida si inserisce in questo scenario, fornendo contributi di grande rilievo sul piano metodologico e operativo. Il documento sottolinea la necessità di ricercare una reale integrazione tra porto, città e territorio, attraverso l'efficace coordinamento dei momenti decisionali e degli strumenti di pianificazione e programmazione. L'Accordo di programma, la Conferenza di servizi tra amministrazioni locali, centrali ed enti gestori delle reti infrastrutturali e l'intesa tra autorità portuali e Comune diventano passaggi strategici. Quasi a ribadire l'esigenza di legare la pianificazione portuale alla più generale strumentazione urbanistica, la circolare articola il piano portuale in strutturale e operativo, uniformandolo alle tendenze più avanzate della pianificazione urbanistica comunale nelle più recenti normative regionali. Il piano strutturale portuale recepisce le scelte strategiche per l'assetto urbanistico e territoriale dell'area in cui il porto è inserito: da un lato le invariabili ambientali, paesaggistiche e identitarie, dall'altro il sistema infrastrutturale di cui lo scalo fa parte integrante. Il piano strutturale individua inoltre l'ambito portuale, articolandolo in due sottoambiti: il primo relativo al porto operativo, ovvero le aree necessarie all'efficienza funzionale delle attività portuali; il secondo alle aree di interazione tra città e porto, ovvero di sovrapposizione e di innesto tra aree portuali e tessuti urbani circostanti.

L'articolazione per sottoambiti introduce nel piano portuale elementi di flessibilità e di programmazione strategica, consentendo da un lato di legare il piano strutturale del porto a quello della città; dall'altro di individuare un'area propriamente tecnica, su cui sviluppare con procedure più adeguate ed efficaci l'attuazione del piano operativo. Quest'ultimo precisa dimensionalmente e tecnicamente gli assetti morfologici e funzionali del porto, le sue interconnessioni, le attrezzature e le singole destinazioni, individuate dal piano strutturale entro definiti domini di ammissibilità, nonché i criteri di verifica attraverso cui valutare programmi e interventi, dal punto di vista sia della sostenibilità ambientale sia della fattibilità tecnico-economica. Il sottoambito "porto operativo" resta competenza diretta dell'autorità portuale, mentre per il sottoambito d'interazione porto-città la circolare prefigura scelte e modalità d'intervento concertate tra Comune e autorità portuali. Tale articolazione dovrebbe conferire al processo di pianificazione maggiore flessibilità ed efficacia.

La circolare fornisce anche una *check list* di analisi ed elaborati, finalizzata a uniformare la redazione dei piani portuali e mette a disposizione anche una procedura metodologica per la redazione delle valutazioni di impatto ambientale. Questa sezione della circolare, redatta di concerto con il Ministero dell'ambiente, suggerisce modalità di redazione dei piani assolutamente innovative. Non più valutazioni *ex post* dell'impatto ambientale del piano e delle sue opere, ma una procedura che si sviluppa contestualmente

all'individuazione delle scelte tecniche ed economiche. E c'è da augurarsi che la concertazione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente, istituita per le Linee guida, possa portare anche alla valutazione congiunta dei piani adottati dalle autorità portuali e marittime.

Le Linee guida per la redazione dei piani portuali aprono dunque una nuova fase per le politiche e le strumentazioni d'intervento nelle aree portuali: non solo per i grandi porti e le relative autorità portuali, che in circa dieci anni dalla loro istituzione hanno già avviato processi di pianificazione più complessi, ma anche per le autorità marittime che, nonostante il decentramento amministrativo, tendono a esercitare in modo autonomo il loro controllo sulle aree dei porti minori (oltre 150). In fondo, a ben guardare, le Linee guida offrono alle amministrazioni locali un nuovo spazio di politica e confronto tecnico. I Comuni saranno portati a inserire più organicamente i piani portuali nei piani urbanistici e le Regioni a inserire i temi della pianificazione portuale nelle proprie leggi e direttive.

Note

1. Documento predisposto da un gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, coordinato da Anna Maria Tatò.

2. Alle Regioni compete, tra l'altro, l'approvazione definitiva dei piani portuali e la gestione amministrativa del demanio marittimo e portuale.

3. Si tratta di organismi "orizzontali", formati da autorità portuale, amministrazioni centrali, enti locali e operatori economici del porto.

Scenari del trasporto marittimo

Matteo di Venosa

Le politiche di sviluppo delle infrastrutture portuali, gestite in forma autarchica e affidate a strumentazioni settoriali, hanno spesso prodotto opere infrastrutturali isolate dai contesti di riferimento. Anche la cultura urbanistica ha colto con forte ritardo la dimensione territoriale della pianificazione portuale, ignorando di fatto la "risorsa porto" e i suoi complessi significati economici, ambientali e culturali. Tra città e porto si è progressivamente prodotta una profonda frattura.

La l. 84/94 ha inaugurato una nuova stagione, in cui porto e città sono chiamati a ridefinire le regole di una ritrovata cooperazione istituzionale e operativa, ma tale processo di riforma ha stentato ad attuarsi. L'auspicata cooperazione tra governi locali e autorità portuali non può essere risultato solo di complicati passaggi istituzionali (intese), ma dev'essere esito di una visione strategica condivisa, in grado di coniugare le politiche di crescita della città con quelle di sviluppo della "macchina" portuale.

Nella revisione della l. 84/94 elaborata dalla Commissione lavori pubblici e comunicazione del Senato, questi temi hanno assunto un significato particolare; tuttavia l'inerzia nel provvedere al riordino dell'attuale quadro legislativo e nel dare attuazione ai programmi di potenziamento infrastrutturale degli scali italiani rischia di invertire il trend di crescita dei traffici marittimi registrato negli ultimi anni. La portualità italiana può essere rilanciata operando sulla qualità complessiva dell'offerta di servizi. E in tale prospettiva l'urbanistica è chiamata a riformulare i propri criteri d'intervento, per interpretare con efficacia questa nuova fase di trasformazione delle interrelazioni tra porto, città e territorio.

Negli ultimi anni la portualità italiana ha registrato una notevole crescita. Analizzando i traffici dei principali porti italiani nel periodo 1996-2000¹, il Censis ha rilevato valori molto positivi, riferiti alle tre principali tipologie di traffico (merci, container e passeggeri). Questo trend si è confermato anche negli anni più recenti: nel biennio 2002-03, infatti, sia il Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti (Cnit)² sia le rilevazioni Assoportri riscontrano pressoché gli stessi valori di crescita che hanno connotato il quinquennio 1996/2000.

Il porto di Napoli.

The port of Naples.

interaction, the memorandum indicates methods of intervention concentrated between both the port authority and the local council.

The memorandum also provides a check list for analysis and plans which endeavours to unify the designing of port plans and describes a methodology for writing up environmental impact evaluations. This section of the memorandum, written with the environmental ministry, is very important as it underlines the inefficiency of environmental evaluations done *ex post*, favouring an evaluation process which is developed in the context of defined technical and economical choices when planning.

Consequently, the Guidelines for port plan regulations open up a new phase for policy making and the orchestration of operations in port areas. City councils will be brought more naturally to include port planning in their urban planning, and Regions to integrate the theme of port planning into their laws and directives.

The maritime transport situation

Matteo di Venosa

In recent years, Italian ports have recorded a noticeable phase of growth. Analysing traffic in the major Italian ports from 1996-2000, the Censis has revealed very positive growth, reporting on the three main typologies of traffic (general cargo, container and passenger). This trend is confirmed also in more recent years: (2002-03) both the National calculations for infrastructure and transport (Cnit) and associated surveys, show almost the same results for growth as

those indicated in the period 96/00. From 1996 to 2000, overall traffic has increased in Italy with percentages notably higher (84%) than those recorded for other ports in the Mediterranean and ports of the Northern range.

The good condition of both passengers and goods, compared to the rest of Europe, is evident in another recent survey by Eurostat: with minimal differences, compared to the results of the 1999 Censis, Italian ports are in first place among Eu ports. Additionally, Italy is at the head of classification for general cargo. The significant growth of maritime traffic sustains a very prosperous economy, especially in comparison to other national economy sectors.

This phase of development of Italian ports exists together with the favourable economic situation which has allowed a significant increase in maritime traffic. At an international level: the globalisation of the economy and the growth of commercial trade between Asian countries and Europe; the intensification of traffic within the Mediterranean sea, in particular, the relationships between Italy and north Africa; the growth of short sea shipping and supportive political communities of sea 'highways'. At the national level: the resumption of industrial production and exportation; the positive effects of Law 84/94 which, despite its limits, has contributed to creating conditions for improving port performance.

A further phase of evolution in this current cycle risks, in any case, to put the national productivity of the port sector into crisis. In coming years, this accelerated process of growth will create a dramatic increase on the demands of transport (goods and passengers) for the entire global port system, but in particular for the cluster of ports found in the Mediterranean. In Italian ports, which are already at saturation point, such processes will amplify the split between actual capacity and predicted demand, caused by the substantial absence of relief projects and the length of time predicted for the implementation of projects. Naturally, the relationship between the infrastructural capacity and potential demand will be verified with respect to the estimations for single typologies of port traffic. The main criteria which create obstacles for the development of maritime ports and which influence their competitive capacity will be assessed one by one. The ability to respond quickly to necessity and opportunity will emerge in this study and will determine the perspective taken for the develop-

Anni	Tonnellate totali t x 1000	Teu (m)	Passeggeri (n)
1996	354.022	3.806.342	34.018.261
1997	371.119	5.026.045	37.003.214
1998	402.679	5.924.011	38.109.516
1999	399.132	6.102.916	39.688.507
2000	417.122	7.067.633	42.416.656
Variazione % 96/00	+ 17,8%	+ 85,7	+ 24,8

Fonte: Censis, 2002

	1996	1997	1998	1999	2000	Var. % 96-00
Northern Range	14.762	16.104	17.428	19.010	20.658	41%
Med. Occident.	4.118	4.768	5.926	6.229	6.767	64%
Porti italiani	3.767	4.866	5.850	6.018	6.924	84%

Fonti: Containerisation International e Assoport

Valori di produzione	Attività marittime industriali Altre attività marittime (milioni di euro)		Totale comparto marittimo (%)
	PI	Moltiplicatore	
PI	24.230	2.635	26.290
Moltiplicatore	2.333	1.510	2.154
Valori di occupazione	Attività marittime industriali Altre attività marittime (milioni di euro)		Tale comparto marittimo
	Unità di lavoro occupate dirette	Moltiplicatore	
A monte	85.040	8.680	88.985
A valle	81.260	0	81.260
Totale	310.540	50.270	356.075
Moltiplicatore	2.153	1.209	1.916

Fonte: Censis, 2002.

Per cogliere appieno il rilievo di questi dati, è utile confrontarli con quelli relativi ad altri sistemi portuali. Consideriamo il peso percentuale della movimentazione nazionale di container rispetto al traffico complessivo del Mediterraneo occidentale: dal 1996 al 2000 il traffico unitizzato è cresciuto in Italia con percentuali notevolmente più alte (84%) di quelle registrate negli altri scali mediterranei e nei porti del Northern Range (l'arco di costa dell'Europa settentrionale tra Le Havre e Danzica).

Lo stato di salute dei traffici passeggeri e merci, rispetto al più ampio contesto europeo, emerge anche da una recente ricerca Eurostat³: con minimi scostamenti, rispetto alle rilevazioni Censis 1999, gli scali italiani sono posizionati al primo posto tra i porti Ue, con un traffico passeggeri di circa 85 milioni di persone. Inoltre l'Italia è in testa nelle classifiche per le "merci varie", che nel 1999 ammontavano complessivamente a circa 446 milioni di tonnellate. La significativa crescita dei traffici marittimi sostiene un'economia molto prospera, soprattutto in confronto con altri settori produttivi nazionali⁴. Analizzando solo i valori di produzione e occupazione derivanti dalle cinque attività marittime prevalenti (tra-

sporti, attività ausiliarie, cantieristica mercantile, nautica da diporto e pesca) e i tre settori non industriali (marina militare, capitanerie di porto e autorità portuali) è possibile stimare l'impatto di tali attività marittime sul bilancio economico nazionale.

Con 26.300 miliardi di euro di produzione annua il comparto marittimo partecipa al Pil nazionale per il 2,15%, con un fattore moltiplicatore pari a 2,333⁵; oltre 356.000 gli occupati (circa l'1,5% del totale nazionale), considerando gli addetti diretti e quelli occupati in settori collegati. Il fattore moltiplicatore indica che per ogni 100 unità di lavoro aggiuntive nei settori marittimi gli occupati in totale aumentano di circa 220 unità.

La fase di crescita della portualità italiana può essere compresa solo entro una favorevole congiuntura economica, che ha permesso un significativo incremento dei traffici marittimi. A livello internazionale: la globalizzazione dell'economia e la crescita degli scambi commerciali tra i paesi asiatici e l'Europa; l'intensificarsi dei traffici interni al Mediterraneo, in particolare tra Italia e Nordafrica; la crescita dello *short sea shipping* e le politiche comunitarie di sostegno alle autostrade del mare. A livello nazionale: la



Nella pagina a fronte: sopra, traffici nei principali porti italiani, 1996-2000; al centro, traffico container, 1996-2000 (teu x 1000); sotto, i principali valori di produzione e occupazione del settore portuale italiano, 2000.

Opposite page: above, traffics in the main Italian ports, 1996-2000; centre, traffic container, 1996-2000 (teu x 1000); below, the main values of production and occupation of the Italian harbour field, 2000.

ripresa della produzione industriale e delle esportazioni; gli effetti positivi della l. 84/94 che, nonostante i suoi limiti, ha contribuito a creare le condizioni per migliorare le *performances* dei porti⁶.

L'evoluzione del quadro congiunturale rischia tuttavia di mettere in crisi la produttività del comparto. Come confermano le organizzazioni imprenditoriali del settore (Federazione del mare, Confitarma, Ucina, Assologistica), l'associazione delle autorità portuali italiane (Assoporti) e importanti istituti di ricerca (Istat, Censis, Cnel), l'accelerazione dei processi evolutivi determinerà nei prossimi anni una forte crescita della domanda di trasporto (merci e passeggeri) sull'intero sistema portuale mondiale, ma in particolare sul *cluster* portuale mediterraneo. Nei porti italiani, "già al limite della saturazione", tale processo amplierà "la forbice tra capacità attuale e domanda prevista ... a motivo della sostanziale assenza di progetti di grande rilievo ... e anche ... dei lunghi tempi previsti per gli interventi programmati"⁷.

Naturalmente il rapporto tra capacità infrastrutturale e domanda potenziale andrà verificato per le singole tipologie di traffico (Ro-Ro, container, rinfuse liquide e solide, passeggeri) per stimare, di volta in volta, le principali criticità che ostacolano lo sviluppo di uno scalo marittimo e che influiscono sulla sua capacità competitiva. Alcuni dati possono dare la misura degli scenari previsti. Secondo l'Ocean shipping consultants, tra il 2004 e il 2015 la domanda di movimentazione dei container (anche in previsione dell'allargamento e approfondimento del canale di Suez) crescerà nel Mediterraneo

di oltre il 75%, a fronte di un'offerta complessiva dei porti mediterranei che presumibilmente aumenterà solo del 40%. I traffici di *short sea*, che già coprono il 41% del movimento merci tra i porti Ue, aumenteranno sensibilmente, sia in relazione alle politiche comunitarie di sviluppo delle reti Ten, sia per la previsione di crescita del movimento totale di merci nel mercato europeo, stimato intorno al 40% da oggi al 2010. Anche il traffico passeggeri-crociéristico è destinato a crescere rapidamente. Il progressivo spostamento delle navi dal mercato americano verso i porti mediterranei⁸ induce a prevedere ulteriori incrementi della crescita già registrata negli scali italiani tirrenici (tra il 2001 e il 2002: Genova + 25%, Napoli + 20%), posizionati come *home port* sulle rotte crocieristiche del Mediterraneo occidentale⁹. La capacità di rispondere in tempi brevi alle necessità e opportunità che emergono da questi scenari sarà determinante nelle prospettive di sviluppo della portualità italiana. Per ogni porto si tratterà di strutturarsi in un'"ottica di sistema", qualificando ai diversi livelli l'offerta complessiva dei servizi, che rivestono particolare rilievo in termini di "capacità competitiva" di un sistema portuale. L'infrastruttura portuale eroga una serie di servizi (pubblici e privati) che coinvolgono diversi fattori, ma che hanno bisogno di essere pianificati in modo coordinato. Tra i servizi portuali possono essere incluse non solo le operazioni terminaliste, i servizi tecnico-nautici, il coordinamento delle direttrici marittime e terrestri, di applicazione trasparente delle normative (sicurezza, dogana, ambiente, ecc.) e la gestione dei terminal, ma anche

ment of the Italian port system. This means that every single port will develop a 'systems' point of view in meeting requirements at different territorial levels, offering a total service, which is of particular importance when discussing the 'competitive capacity' of a port system.

The infrastructure of ports facilitates a number of services (public and private) which involve different factors, but which need to be planned in a co-ordinated way. The efficiency of these services cannot be measured only by the technical needs of the port community, but also by the values of the local community in which it exists.

From this perspective, the port-city relationship could be understood in terms of cooperation, rather than reciprocal limitation. The compatibility of services in different port sectors with urban 'fabric' depends also on the quality of the spatial inter-relationship which they are able to create with the city and its system of public spaces.

The coordinated solution to such problems requires strategy and action on different scales. At the local level, port planning tackles the task of a challenging solution: on the one hand, to guarantee the autonomy of operations and efficient services for some functional sectors of the port; on the other hand, to encourage a more compatible integration of the city's cultural resources and the port's activities with the life of the local community.

Urban planning for waterfront redevelopment

Rosario Pavia

In Italy, the subject 'waterfront' has been given new meaning only since the implementation of the 84/94 law which signalled a turning point. Here are a few of the key points:

- the establishment of a port authority in the major ports, like a governing body for the port;
- the liberalization of port activities, but maintaining the public role of the maritime state property;
- the establishment of a port committee, an organisational body for planning and management of the port area.

The new scheme called 'port planning Regulations', takes on a new dimension: no longer a mere 'work plan' but rather an actual functioning plan - economic, managerial, urban, environmental and infrastructural. With this view, the procedure of the Agreement between port authorities and the local council is very important. On one hand it opens up the integration between port and urban planning, while on the other hand it reveals the conflict between the port's needs and those of the local administration.

Law 84/94 reflects a great transformation in maritime transport: the international dimension, which is part of a globalized market, needs technologically advanced infrastructure and competitive services. The growth of maritime transport has enormously favoured an increase of traffic in the

dotazioni infrastrutturali degli scali, che garantiscono l'accessibilità via mare (fondali, navigabilità interna, dimensione degli accosti), le interconnessioni con altre modalità di trasporto (ferroviarie e stradali) e l'integrazione con i mercati. L'efficacia di prestazione di tali servizi non si misura solo rispetto alle necessità tecniche della comunità portuale, ma anche in base ai valori della comunità locale in cui il porto è inserito.

In questa prospettiva il rapporto porto-città può essere interpretato in termini di cooperazione piuttosto che di reciproche limitazioni. La qualità dei servizi offerti da alcuni settori portuali compatibili con i tessuti urbani (per esempio attività crocieristiche, passeggeri, turistiche e diporistiche) dipende anche dalla qualità delle interrelazioni che essi riescono ad attivare con la città e il suo sistema di spazi pubblici. La città, nel contempo, recupera la sua frontiera sull'acqua, dichiarando un rapporto con il suo porto definitivamente riconquistato.

La soluzione coordinata di tali problematiche implica la messa a punto di strategie e azioni a differenti scale spaziali. A livello locale, il piano portuale si carica di compiti di difficile soluzione: da un lato garantire autonomia, operatività ed efficienza dei servizi ai settori funzionali del porto; dall'altro promuovere, con azioni mirate, l'integrazione tra le risorse culturali della città e le attività portuali più compatibili con la vita delle comunità locali. Le Linee guida per la redazione dei piani portuali e la più recente circolare di indirizzo (n. 17.778)¹⁰ individuano un innovativo percorso metodologico per la redazione di tali piani¹¹.

La distinzione tra porto tecnico-operativo e spazi di interconnessione istituzionalizza la duplice natura del piano portuale, che da un lato tende a razionalizzare, rendere efficiente e produttivo il funzionamento della "macchina" portuale, dall'altro individua spazi, direttrici e ambiti di relazione tra porto, città e territorio. La denominazione "piano strutturale" configura un livello di piano inteso come documento strategico di sviluppo, quadro di coerenza degli interventi e griglia di riferimento per la definizione dei criteri per le valutazioni (economiche, ambientali, ecc.), dei progetti e programmi della fase attuativa.

Il livello strutturale del piano portuale riconosce al suo interno gli ambiti tecnici e operativi del porto e gli ambiti di relazione. Per i primi individua le aree legate alle funzioni portuali primarie, per le quali occorre garantire identità e auto-

nomia, definendone assetto planimetrico, destinazioni funzionali e criteri tecnici, economici, sociali, ambientali e di flessibilità a cui devono rispondere gli interventi attuativi. Gli ambiti di relazione identificano invece gli spazi degli innesti urbani, delle sovrapposizioni città-porto, delle connessioni infrastrutturali e delle correlazioni ambientali-naturali, in cui promuovere progetti di ricucitura porto-città-territorio. Per questi spazi il piano individua il perimetro e i criteri morfologici, procedurali e di valutazione che orienteranno le fasi di attuazione. A livello attuativo, al Piano operativo triennale (Pot), compete implementare nel tempo gli interventi, con norme e criteri di maggior dettaglio.

Le Linee guida, in definitiva, introducono importanti innovazioni nella pianificazione portuale, promuovendo augurabilmente una nuova fase di sperimentazione.

Note

1. L'elenco comprende i porti sede di autorità portuali, inclusi Chioggia, Monfalcone e Trapani. Crg-Censis, *Il Rapporto sulla economia del mare 2002. L'impatto economico e occupazionale del cluster marittimo italiano*, Angeli, Milano, 2002.

2. I dati sul traffico marittimo nazionale, riportati nel cap. IV del Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, si riferiscono ai 156 porti italiani: www.infrastrutturetrasporti.it

3. Cfr. *Il Sole 24 Ore* n. 30, 2002, p. 19; <http://epp.eurostat.cec.eu.int>

4. Il settore marittimo italiano genera in complesso una produzione maggiore dell'industria tessile, dell'industria del legno, delle poste e telecomunicazioni e degli autoveicoli.

5. Il fattore moltiplicatore è un importante indicatore della ricchezza potenziale di un'attività economica. Misura infatti l'effetto globale generato da un incremento di domanda. In questo caso indica che per ogni 100 euro di domanda aggiuntiva nei settori marittimi, l'economia nazionale produce 233,30 euro. Crg-Censis, *Op. cit.*

6. Cnel, *La competitività della portualità italiana*, Roma, gennaio, 2005.

7. Cnel, *Op. cit.*

8. Cfr. *le previsioni di crescita dei traffici merci e passeggeri nel Mediterraneo* elaborate dal Centro studi Plan bleu (Francia); riportate in Ugo Trabulli, "Mediterraneo, Cantiere di sviluppo", *Il Sole 24 Ore* n. 158, 2005, p. 13.

9. Bruno Dardani, "Crociere, resta solo il Mediterraneo", *Il Sole 24 Ore* n. 281, 2001, p. 23.

10. Le Linee guida per la redazione dei piani portuali e la circolare sono consultabili sul sito <http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php>

11. Cfr. R. Pavia, "Linee guida per i porti", *Il giornale dell'architettura* n. 26, 2005, p. 25.

Progetti urbani per la riqualificazione dei waterfront

Rosario Pavia

Il modo più efficace e diretto per introdurre il tema del rapporto città-area portuale, tra piano urbanistico e piano del porto, è chiedersi quando, in Italia, il tema del waterfront, ovvero del fronte urbano del porto, assume una connotazione diversa, del tutto nuova rispetto al passato. In realtà il tema si è imposto in termini nuovi solo nel corso degli anni '90 e in particolare dopo la l. 84/94, che ha riorganizzato l'intera legislazione in materia portuale, segnando una svolta, di cui si ricordano qui solo alcuni passaggi chiave:

- istituisce nei porti maggiori le autorità portuali, come organismi di governo del porto;
- liberalizza le attività portuali, ma mantiene il ruolo pubblico del demanio marittimo del porto;

- istituisce il Comitato portuale, organismo per la programmazione, pianificazione e gestione delle aree portuali. Al Comitato spetta promuovere il piano regolatore del porto, adottato dall'autorità portuale d'intesa con l'amministrazione comunale, e approvato dalla Regione, dopo un complesso iter di verifiche, rivelatosi estremamente lungo e farraginoso, in particolare riguardo i pareri del Ministero dell'ambiente e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il piano regolatore del porto assume per altro una nuova dimensione, non più programma di opere ma vero e proprio piano funzionale, economico, gestionale, urbanistico, ambientale e infrastrutturale. In quest'ottica l'intesa è un passaggio importante: da un lato apre all'integrazione tra piano portuale e piano urbanistico; dall'altro fa emergere con più evidenza la conflittualità tra le esigenze del porto e quelle dell'amministrazione locale. Le scelte infrastrutturali per il porto, infatti, contrastano spesso con le strategie del Comune: le aree portuali adiacenti alla città, le aree demaniali sottoutilizzate sono spesso oggetto di progetti urbani rifiutati dalle autorità portuali.

Con la l. 84/94 il piano portuale non è più quello del passato, quando tali piani venivano redatti dal Ministero dei lavori pubblici, attraverso il Genio civile per le opere marittime. Allora i piani portuali erano programmi di opere specialistiche, non solo autonomi e separati, rispetto alla pianificazione urbanistica, ma spes-



so estranei anche alle reali esigenze degli operatori portuali. Pur con tutte le difficoltà, i ritardi, i conflitti, le ambiguità, i piani regolatori portuali sono oggi contestualmente e operativamente diversi. Le autorità portuali sanno che il piano deve rispondere alle esigenze di sviluppo del trasporto marittimo e che questo è segmento di una filiera più complessa, che include le reti autostradali e ferroviarie, gli interporti e gli aeroporti; in sintesi, che i piani hanno una dimensione urbanistica e territoriale. Il porto ha bisogno della città, del territorio, della loro efficienza.

Sebbene con ritardo, la l. 84/94 registra le grandi trasformazioni del trasporto marittimo: la dimensione internazionale, il far parte di un mercato globalizzato, che esige infrastrutture, tecnologie avanzate, servizi competitivi. Il trasporto marittimo è in crescita e continua a svilupparsi. La crescita ha favorito enormemente l'incremento dei traffici nel Mediterraneo, offrendo ai porti italiani nuove opportunità di sviluppo. Dal 1996 al 2003 le merci movimentate sono passate da 350 a 450 milioni/ton., i container da 3,8 a 8,9 milioni, i passeggeri da 34 a 45,3 milioni.

Le dimensioni delle nuove navi hanno letteralmente rivoluzionato l'assetto dei porti: occorrono bacini sempre più ampi e sicuri, accosti di centinaia di metri, fondali profondi. La varietà delle merci trasportate esige aree specializzate, piazzali di grandi dimensioni, tecnologie di

Mediterranean, offering Italian ports new opportunities for development.

Within only a few years, the port authority has had to deal with forced modernisation of port areas, made even more difficult by the scarcity of resources and the lack of effective autonomous financing.

A port has its own identity and needs a functional autonomy which permits it to organise itself logistically. It is for this reason that ports tend to close themselves off from the city; and for this reason the port authority defends 'its' territorial concessions, even when some areas are underused or unusable. The city's position is that it tends to push towards the port, to move towards the sea and to reappropriate port spaces which were once used as public spaces. In Italy there have been numerous attempts to recuperate urban spaces, with projects for the redevelopment of areas around the port, the results of which have been modest.

It needs to be underlined that before 1994 the council administrations weren't clear stakeholders, whereas today, a new synthesis between city and port has been established. Between the Council administration and the Port authority there exists the possibility of a new dialogue.

Ports continue to be separate from their cities. The line of separation between city and port is a line of tension, conflict, opposing interests and the interaction of often incompatible realities. In many port cities, this line materialises in barriers, fractures and impassable divides which impede the

port's own view of itself. How can we transform this line of separation into opportunity and resources? How can we bring the city back to the port, at the same time, guarantee the port its autonomous function? This is the theme of waterfront redevelopment in Italy. A process in which the redevelopment of the waterfront proceeds slowly, with difficulty and scarce results. The cause being that it hasn't yet been understood, specifically, what is the 'port area'. It still isn't understood that the 'waterfront' is a space in-between two different realities - both active, both dynamic and both vital for development.

From this interpretative perspective, the line of separation between city and port is understood as a space of conflict which could interact positively with both port and urban areas. It is for this reason that many, by now, consider the line of separation as a filtering line. Some Port authorities have begun to promote project agreements which deal with recuperating the waterfront: at Trieste, Marina di Carrara, Civitavecchia, Genova and Napoli. Still, this process has just begun. It is a difficult process, above all if the Council administrations and the port authorities don't reach understanding. This mutual comprehension is essential for interventions to function well. An economic, institutional and cultural game is played on the waterfront. The latter has to do with the complex identity of port cities, in which two identifiable systems interact: that of the urban centre and that of the port. The redevelopment of the waterfront is thrust into this new scene, which involves not only public operators, but also private. For a long time, they (private operators) have singled out port areas for new urban centres for real estate businesses and for cultural, management and leisure activities. The waterfront is strategic in the functioning of our ports and for the standard of living in our cities. Through redevelopment projects for the waterfront, the centrality of the coastal territory is restored with new economic and cultural resources, public spaces and landscapes.

movimentazione avanzate, connessioni efficienti con le reti autostradali e ferroviarie. Le autorità portuali devono gestire una realtà molto complessa: in pochi anni hanno dovuto far fronte a una modernizzazione forzata, resa ancora più difficile dalla scarsità di risorse e dalla mancanza di una effettiva autonomia finanziaria.

I porti italiani si stanno riorganizzando a fatica e a stretto contatto con territori fortemente urbanizzati, all'interno delle città, caratteristica che li differenzia da altre situazioni territoriali, in Europa e nel Mediterraneo. Al contrario che in queste, in Italia il decentramento stenta a realizzarsi per carenza oggettiva di aree libere realmente disponibili. Solo Trieste, Genova, Savona, Brindisi e Taranto hanno potuto in parte decentrare le attività, usufruendo della disponibilità di aree industrializzate oggi sottoutilizzate. La condizione generale, tuttavia, è che i porti italiani sono ancora in gran parte interni ai sistemi urbani e spesso adiacenti alla città storica. Ancora, molti porti (Venezia, Ancona, Napoli, Genova, Civitavecchia) sono inseriti in circuiti crocieristici in pieno sviluppo. Dato non di poco conto, poiché questo settore, con tutte le sue esigenze, dai controlli di sicurezza alla funzionalità, richiede la vicinanza e la qualità dei servizi della città storica.

In questo scenario di adiacenza e difficile convivenza si inserisce il tema della riqualificazione dell'interfaccia città-porto. Il porto ha un'identità propria e proprie esigenze di autonomia funzionale, che lo portano ad organizzarsi come una macchina logistica. Per questo tende a chiudersi, a separarsi dalla città; per questo le autorità portuali difendono il "loro" territorio demaniale, anche quando alcune aree sono sottoutilizzate o dismesse. Dal canto suo la città tende a spingersi sul porto, a riaprirsi sul fronte mare e a riappropriarsi di spazi portuali un tempo vissuti come spazi pubblici.

In Italia abbiamo avuto numerosi tentativi di recupero urbano, con programmi di riqualificazione delle aree adiacenti ai porti, i cui risultati sono stati tuttavia modesti. Va comunque sottolineato che, mentre prima del 1994 le amministrazioni comunali non avevano interlocutori ben definiti e si fermavano sul perimetro del demanio marittimo portuale, oggi si è stabilita una nuova dialettica tra città e porto, tra amministrazioni comunali e autorità portuali: un nuovo possibile dialogo, difficile ma percorribile.

I porti continuano a essere separati dalle

città: la loro funzionalità ed efficienza esige questa separazione. La linea di separazione tra città e porto è una linea di tensione, conflitto, interessi contrapposti, interazione tra realtà spesso incompatibili. In molte città portuali questa linea si materializza in barriere, fratture, recinti invalicabili, che impediscono la visione stessa dello spettacolo del porto. Come trasformare questa linea di separazione in opportunità, in risorsa? Come riportare la città sul porto e, nello stesso tempo, garantire al porto la sua autonomia funzionale? Come riorganizzare in modo compatibile le aree di interfaccia tra città e porto? Come mantenere separazione, distinzione e, nello stesso tempo, farne un sistema integrato, permeabile, in grado di far interagire le due parti? È questo il tema della riqualificazione del waterfront, che in Italia procede con lentezza, difficoltà, scarsi risultati, perché non si è ancora compresa la specificità delle nostre aree portuali. Non si è ancora capito che il waterfront è lo spazio di mezzo tra due realtà diverse, entrambe attive, entrambe dinamiche, entrambe vitali per lo sviluppo. Esiste un'economia del porto che può espandersi verso la città, esistono aree portuali che possono essere valorizzate, integrate al tessuto urbano, contribuendo così a realizzare non solo una nuova qualità spaziale, ma anche ricchezza, occupazione, nuove forme di welfare.

La linea di separazione tra città e porto è uno spazio di conflitto, che può essere però governato, facendo interagire positivamente le aree portuali con quelle urbane. È questa la sfida. Per questo molti considerano ormai la linea di separazione una *filtering line*.

E in tale prospettiva qualcosa è stato fatto. Alcune autorità portuali hanno promosso concorsi di progettazione a Trieste, Marina di Carrara, Civitavecchia, Genova e Napoli. Il processo è appena iniziato: un processo difficile, soprattutto se tra amministrazioni comunali e autorità portuali non c'è condivisione e intesa, indispensabile per intervenire e dare senso e operatività agli interventi. Sul waterfront si gioca una partita economica e istituzionale, ma anche culturale, che ha a che fare con la complessa identità delle città portuali, in cui interagiscono le identità del centro urbano e del porto. I porti infatti hanno una loro identità specifica, che dialoga con quella della città: da un lato l'arricchisce, dall'altro l'assorbe. In un mondo sempre più globalizzato il porto è anche il luogo dove la città si rappresenta, il luogo dell'iden-

tità locale, del radicamento, ma nello stesso tempo il porto accoglie identità e paesaggi che vengono da lontano, da altre sponde, da altri mari, da altri continenti. Per non appiattirsi su soluzioni convenzionali, omologanti, che fanno del fronte marino un parco a tema post-moderno, il *waterfront* deve interpretare questa identità complessa, questa convivenza di vita urbana ed economia portuale, questa compresenza di locale e globale.

Esistono modelli, esperienze, strategie da cui partire? Alcuni orientamenti possono essere presi a riferimento. Esiste un modello che affida a società *ad hoc* la promozione delle iniziative per la riqualificazione delle aree di interfaccia tra città-porto; un modello sperimentato con successo da Nausica a Napoli. Oltre l'autorità portuale in queste società troviamo Comune, Provincia, Regione. Esiste inoltre un riferimento metodologico e operativo, nelle Linee guida per i piani portuali, in cui si sottolinea con chiarezza la necessità di integrazione tra piano portuale e piano urbanistico; il piano portuale può divenire anzi parte integrante del piano comunale, in particolare per le aree di interazione tra città e porto, dove deve essere individuato lo spazio del *waterfront*, appunto come momento di dialogo e di scambio tra città e porto. La riqualificazione del *waterfront* si inserisce in questo nuovo scenario, che coinvolge operatori pubblici e privati, che da tempo hanno individuato nelle aree portuali le nuove centralità urbane per attività immobiliari, culturali, direzionali e del tempo libero.

Il tema del *waterfront* è strategico per la funzionalità dei porti, per la qualità delle città, per la vita di gran parte della popolazione. Esso riguarda infatti non solo i grandi porti, ma anche i porti minori. Negli ultimi decenni il 30-40% della popolazione è "scivolato" sulle coste. Anche per questo i progetti di riqualificazione dei *waterfront* sono importanti: attraverso questi progetti si restituiranno al territorio costiero nuove centralità, nuove risorse economiche e culturali, nuovi spazi pubblici, nuovi paesaggi.

L'interfaccia porto-città come *filtering line*

Matteo di Venosa

Nonostante le innovazioni introdotte dalla legge 84/94, in Italia il rapporto tra città e porto appare segnato ancora da forti conflitti: tra figure istituzionali, organi decisionali, spazi e usi dei suoli. Spesso il campo di competizione di tali conflitti è uno spazio che segue lo sviluppo lineare dell'arco portuale, definendosi come fascia di confine e di tramite tra tessuti urbani e attività portuali. Se si analizzano le dinamiche di trasformazione che negli ultimi decenni hanno interessato questi spazi è possibile osservare il processo di separazione tra città e porto, descrivendolo come una vera "guerra di posizione"¹. A Trieste, Genova, Bari, Ancona, Napoli e Carrara: da un lato, la città, che tende a riappropriarsi di alcune porzioni dell'ambito portuale; dall'altro il porto, alla costante ricerca di spazi più funzionali alle crescenti innovazioni tecnologiche e logistiche. Queste due dinamiche, con ritmi e velocità differenti, si contrappongono nello stesso spazio, determinandone caoticità e degrado.

Anche per questo la fascia di confine tra città e porto è stata definita "periferia interstiziale" o "soglia abbandonata"², sottolineandone la condizione di marginalità e la natura di "frontiera" tra differenti sistemi e organizzazioni spaziali. E alcuni caratteri specifici della soglia possono aiutare a comprendere la differenza strutturale tra i contesti portuali nordeuropei, americani e italiani: a Baltimora, Toronto, New York, Boston, Rotterdam, Amsterdam, il decentramento massiccio di alcune attività, insieme ai processi di deindustrializzazione dell'*inner city* negli anni '70 e '80, hanno permesso di attuare consistenti programmi di rinnovo urbano. Le città si sono riappropriate dell'arco portuale attraverso modelli di intervento in cui si associavano lussuose funzioni residenziali ad attività commerciali, culturali e del tempo libero.

In Italia questo processo di ristrutturazione dei *waterfront* non si è realizzato per diverse ragioni: per l'impossibilità di reperire spazi liberi in cui delocalizzare attività portuali ormai incompatibili con la città (in particolare terminal container e rinfuse); per la condizione morfologica dei porti italiani, incastonati entro compatti tessuti urbani, quindi difficilmente accessibili; per una più generale tendenza autarchica, del porto e della città, a

The port-city interface as a filtering line
Matteo di Venosa

The relationship between city and port in Italy still appears to be marked by strong conflicts: between institutional figures, decision-making bodies and space and land use. Often such conflicts emerge in the area which defines itself as a border line and intermediary between the urban network and port activities.

This border between city and port is defined as 'the interstitial periphery' or 'the abandoned threshold', highlighting the marginal conditions and the nature of the frontiers between the different systems and spatial organisations.

In Italy, within the main harbour cities, it is difficult to find an abandoned space, which is available to be functionally and spatially converted in an 'organic' way. The connotation of this complex spatial context isn't so much a composition of heterogeneous and fragmentary objects, but rather the concentration of different channels and mobility networks, reflected in the multifaceted activities found in the area.

The area linking city to port could be interpreted as a potent, but imperfect 'connective space', within which the actual flow of traffic which serves the port and city moves at deferent speeds, and with strongly differentiated needs. This flow of traffic also serves the virtual commercial trade network and financial transactions, which, in turn, enhances the harbour centre and its broader interrelationships.

All in all, the conflict between city and port is largely unavoidable. Knowledge of this fact may help guide a more innovative path which experiments with the integration of various flows of traffic in an attempt to repair the port system with that of the city. From this perspective, the area between port and city could become a place of dialogue and cooperation, a type of new urban frontier and a filtering line for mediation. A filtering line is an unstable frontier. It is one which is continuously evolving and must accept imposed changes on/from both port and city, without modifying its internal organisation and functionality. The urban plans for waterfront redevelopment for the Marina di Carrara, Napoli and Pescara, are, in fact, experimenting with the effectiveness of this type of project.

La *filtering line* come sistema complesso a sezione variabile: il porto di Napoli.

The *filtering line* like a complex system with variable section: the porto of Naples.

gestire i rispettivi poteri e spazi di competenza. Così, se si osservano le principali città portuali italiane, è difficile rintracciare una soglia completamente abbandonata e disponibile a organiche riconversioni funzionali e spaziali. Al loro interno si sovrappongono aree dismesse o sottoutilizzate, funzioni portuali altamente specializzate, attività del terziario avanzato, brani di città residenziale, tessuti monumentali, giardini storici e aree archeologiche, tracce di antichi rapporti che legavano la città al mare e al porto. Ciò che connota questi contesti non è tanto la natura eterogenea degli oggetti quanto la concentrazione di differenti flussi e reti di mobilità, riferiti alle molteplici attività presenti. In questa prospettiva lo spazio di tramite città-porto può essere interpretato come un potente, ma imperfetto "spazio di connessione"³, entro cui scorrono con velocità ed esigenze diverse i flussi materiali dei traffici del porto e di attraversamento urbano, ma anche le reti virtuali degli scambi commerciali, delle transazioni finanziarie, che esaltano il nodo portuale e le sue relazioni planetarie.

La sovrapposizione caotica e incontrollata tra questi flussi di traffico accelera il processo di separazione tra città e porto, esasperandone la contrapposizione e le criticità. Il conflitto città-porto è tuttavia irriducibile. Tale consapevolezza può orientare un percorso progettuale innovativo, che sperimenti l'integrazione tra i differenti flussi di traffico come condizione per ricucire il sistema portuale con quello urbano. In questa prospettiva l'area di tramite porto-città può diventare uno spazio di dialogo e cooperazione, una *filtering line* di mediazione, che concettualmente riassume tutti i significati di una frontiera: linea di cesura e di legame, area di scambio, limite, spazio di tramite incerto e ambiguo. Come una frontiera è instabile e accetta i cambiamenti imposti dal porto e dalla città, senza modificare l'organizzazione interna e la funzionalità. E il concetto di *filtering line* è stato tradotto in una prospettiva progettuale in occasione di due concorsi internazionali, a Napoli e a Marina di Carrara.

Note

1. L'espressione è di Stefano Boeri, "Un bel waterfront dal futuro urbano", *Il Sole 24 Ore* n. 18/97, p. 33.

2. B.S. Holle, *I meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto-città*, in B.S. Holle, D.A. Pinder, M.S. Husain (a cura di), *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Venezia, 1988.

3. F. Choay, *Espaces-mémoires. Figure di spazi nel tempo*, Skira, Milano, 2003.

Il nuovo waterfront monumentale di Napoli

Rosario Pavia

La *filtering line* pensata per Napoli riorganizza i flussi della mobilità, separando quelli urbani da quelli portuali, predisponendo i percorsi pedonali e gli innesti tra città e porto, razionalizza i varchi portuali, realizza attrezzature di servizio, edifici polivalenti, parcheggi interrati, trasforma il confine portuale in una grande risorsa per la città e il porto. La *filtering line* si estende dal futuro parco della Marinella ai giardini pubblici antistanti il Palazzo reale, mediante un sistema lineare di aree a verde pubblico, con percorsi pedonali e ciclabili. La *filtering line* come *green line*. I percorsi pedonali come una grande *promenade paysagée*.

La *filtering line* è un sistema complesso a sezione variabile. La sezione trasversale comprende il fronte urbano, via Nuova marina con la tramvia, il nastro perimetrale del porto. Essa interagisce coi progetti in corso di definizione nell'area monumentale del fronte marino: il collegamento tra la stazione della metropolitana e il molo angioino (progetto Siza), la tramvia, il tunnel di Ove Arup. Per rendere permeabile la separazione tra città e porto, la *filtering line* si realizza attraverso una conformazione del suolo che ingloba attività urbane e portuali, mantenendole tuttavia distinte. Dal livello di via Nuova marina il suolo si solleva, in modo da consentire lo sviluppo di un percorso pedonale panoramico, aperto sul porto e sul mare.

Nel tratto tra Immacolatella vecchia e molo Angioino la *filtering line* diventa *strip* commerciale, connessa con la galleria sotterranea di collegamento con la stazione metropolitana di piazza Municipio. Sul fronte della banchina del Piliero si ricavano locali e attrezzature di servizio al porto (accoglienza, biglietteria, ristorazione, agenzie, ecc.). La *strip* è proposta come uno degli elementi di maggiore attrazione del nuovo waterfront, di fatto lo spazio strutturante la *filtering line*. Dalla *strip* si accede ai percorsi pedonali superiori (alla quota di via Nuova Marina), alla galleria di Alvaro Siza, ai servizi e alle attrezzature portuali sul fronte verso il Piliero, alla piazza del molo Angioino, all'edificio polivalente sovrastante ai parcheggi interrati. Con il suo spazio raccolto, la varietà di episodi architettonici, la ricchezza delle prospettive, l'alternanza di vuoti e pieni, di aree

verdi e patii attrezzati, di rapporti tra interni ed esterni, tra il "sopra" e il "sotto", la *strip* realizza una nuova centralità urbana, in grado di interpretare l'identità della città mediterranea.

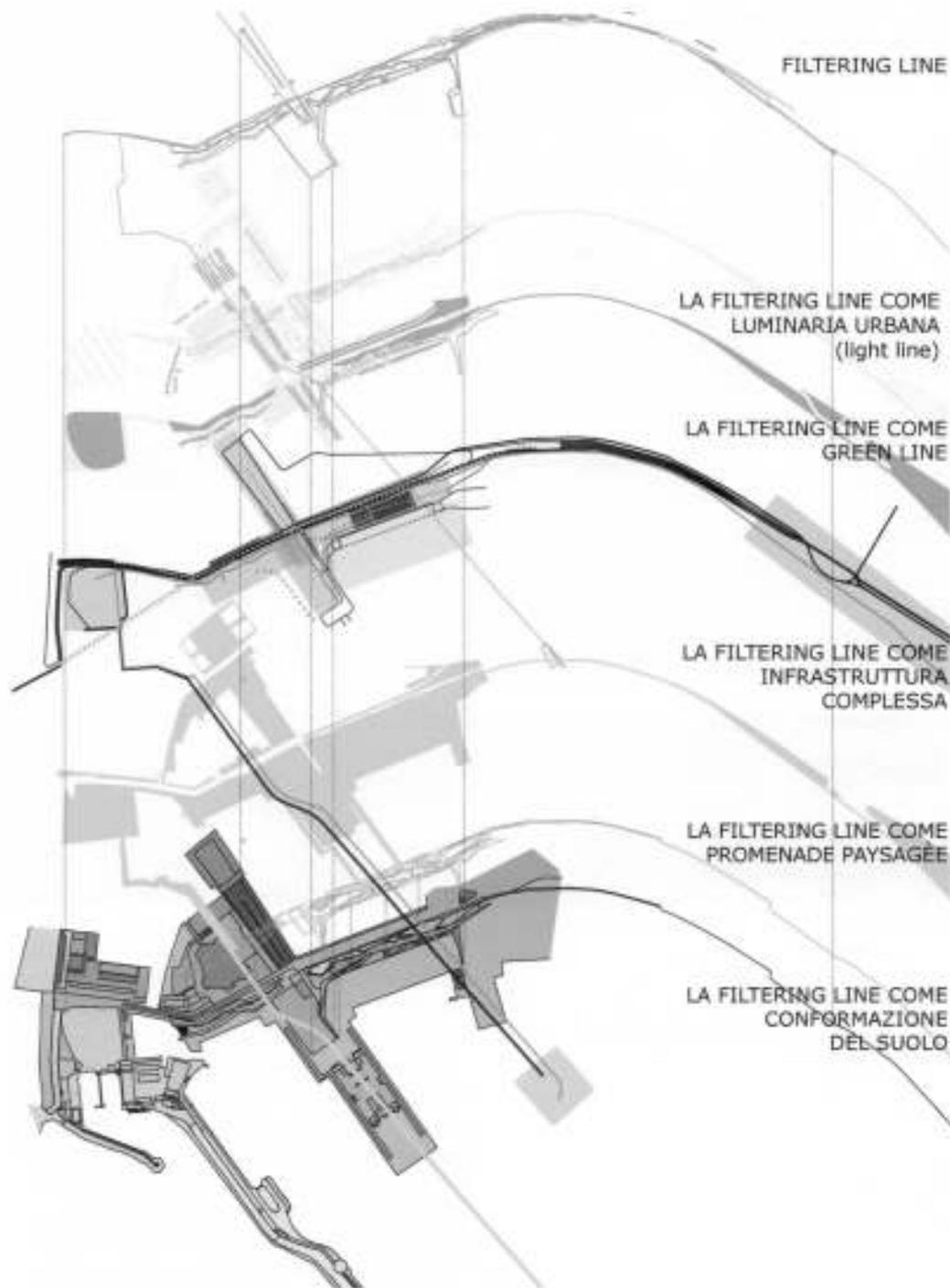
La *filtering line* razionalizza e specializza i flussi veicolari, separando il traffico portuale (tir, bus, auto private) da quello urbano. I veicoli diretti (o in uscita) verso la Stazione marittima e le diverse aree di imbarco (Moli Pisacane e Beverello, Calata Piliero) utilizzeranno strade interne al porto. Lungo la *filtering line* è collocata una serie di parcheggi interrati, a servizio del porto e della città, che potranno essere realizzati fino al parco della Marinella. Un servizio navetta li collegherà con le banchine di imbarco. Il traffico veicolare sull'asse via F. Acton-via Nuova marina sarà limitato ai mezzi pubblici e di servizio, pullman e taxi. La *filtering line* realizza edifici e infrastrutture lungo la fascia perimetrale dell'area portuale, in modo che la cantierizzazione del progetto non interferisca con l'operatività delle banchine.

Circa 11.000 mq sono ricavati entro la modellazione del suolo, lungo la strada commerciale; al di sopra della *filtering line* sono ricavati altri 8.000 mq in un edificio lineare di tre piani (lungo circa 110 metri). Tra questo e la *filtering line* è previsto un distacco di circa 10 metri: una lunga "fessura", attraverso cui la città si affaccia sul porto e il mare. L'edificio, destinato a funzioni direzionali, ricettive e culturali, è tagliato in due parti da una cavità, che evoca le grotte di Napoli. Il taglio ha anche una funzione bioclimatica, agendo come un'enorme torre del vento. Dalla cavità la luce naturale filtra fino a illuminare i percorsi pedonali e la *strip* sottostante.

Il molo Beverello è parte integrante della *filtering line* ed è connesso direttamente alla *strip* e alla galleria di Siza; destinato solo al traffico per le isole, diviene un'area sostanzialmente pedonale, una straordinaria passeggiata a bordo mare. La stazione dei taxi e le attrezzature di servizio sono ricavate entro i dislivelli del suolo, agendo sulla sua modellazione. In tal modo si realizzeranno due percorsi a quote diverse; lungo quello superiore sono previste aree belvedere.

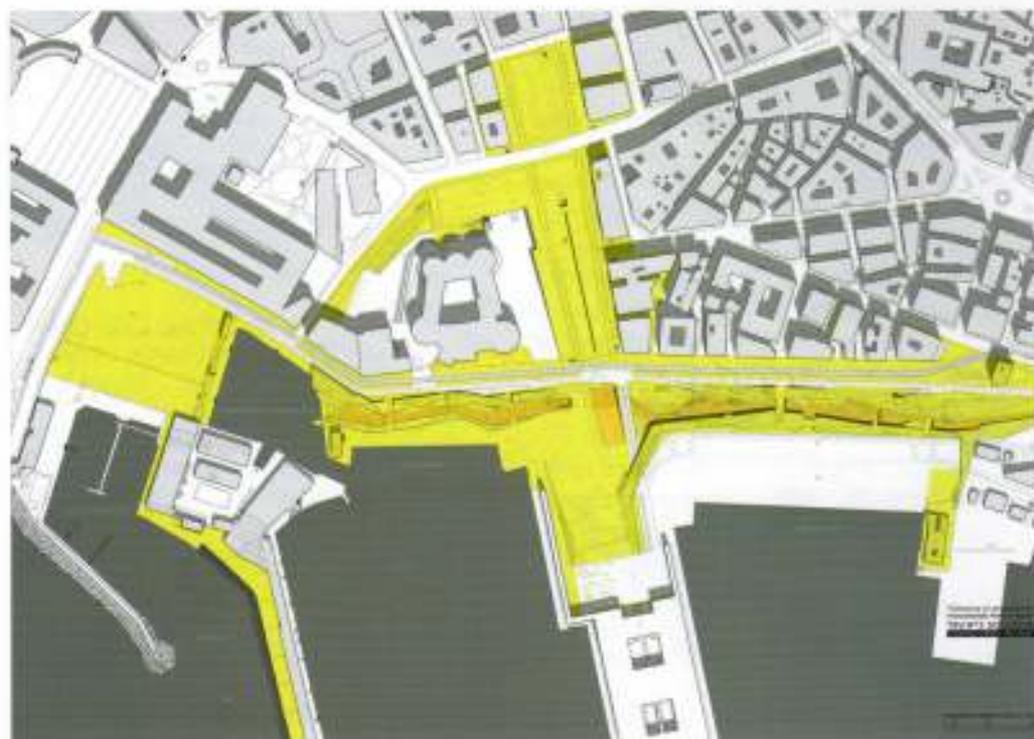
L'articolazione dei livelli consente la riconnessione ambientale e visiva con il Palazzo reale e il Maschio angioino.

La *filtering line* ha uno sviluppo lineare con tre innesti trasversali verso i tre moli dell'area di progetto. Il primo si connette a ponte con l'edificio dell'Immacolatella vecchia, il secondo scende sul molo



Angioino, il terzo coincide con il molo San Vincenzo. L'innesto con il piazzale della Stazione marittima diviene un grande belvedere in gran parte pedonale, con un piano leggermente inclinato, in modo da ricostruire l'unitarietà visiva (trasmessa dalla ricca iconografia della città storica) del molo Angioino e piazza del Municì-pio. Sul lato verso il molo Beverello sono previsti una struttura museale dedicata a Napoli, Porta del Mediterraneo e un *urban center*.

Il molo San Vincenzo, nel tratto attualmente disponibile, viene riqualificato con un restauro critico-conservativo e la riconversione degli edifici esistenti in attrezzature per servizi culturali, commerciali e del tempo libero. Con interventi



Marina di Carrara: progetto urbano per l'interfaccia città-porto*

Matteo di Venosa

L'area portuale di Marina di Carrara interagisce fortemente con la struttura economica di Massa e di Carrara, in particolare con le zone produttive (la Nuova Pignone) e le attività estrattive che fanno capo all'industria del marmo, con il sistema di reti viarie e ferroviarie che garantiscono un buon livello di accessibilità (la vicinanza dei caselli delle A12 e A15, dell'area retroportuale e dello scalo merci ferroviario di Carrara-Aversa). Il porto è al centro di un'intensa rete di scambi, che lo collegano a circa 48 paesi e 85 porti distribuiti in quasi tutti i continenti¹, con un notevole indotto economico, in un bacino che comprende l'Italia settentrionale e l'Europa centrale.

Nel 2001 le merci movimentate (sbarchi e imbarchi) ammontavano a circa 3,3 milioni di tonnellate, di cui il 76% materiali lapidei; circa 10.000 teu/anno ora invece il dato del traffico unitizzato (2001). La rilevanza dei flussi di traffico ha permesso allo scalo di essere inserito tra i maggiori porti italiani sedi di autorità portuali (l. 84/94).

Nonostante la rilevanza economica, tuttavia, tra il porto e il suo sito geografico non si stabilisce alcun rapporto, né formale né, tanto meno, funzionale. Le fasi di sviluppo e specializzazione dell'economia portuale, da un lato, l'espansione caotica e frammentaria della città, dall'altro, sono all'origine dell'attuale separazione del porto dal contesto di valori urbani, ambientali e paesaggistici: un processo, per altro, che caratterizza la storia di numerosi centri costieri italiani² e che ha dato luogo a numerose riflessioni teoriche³.

Il porto di Marina di Carrara (l'antico *Portus Lunae*) si colloca sulla linea di costa che unisce Punta Bianca e Livorno, tra la foce del Magra e quella del Carrione, in un'area delimitata dalla pianura ai piedi delle alpi Apuane. Tra la scacchiera regolare del tessuto urbano e il fronte del porto si sviluppa il lungomare C. Colombo-G. da Verrazzano, con un intenso e caotico traffico veicolare, che accentua la separazione dell'ambito urbano da quello portuale⁴, configurandosi come vera e propria barriera, luogo dequalificato non solo dalle sue stesse funzioni, ma anche dallo scarso significato urbano degli elementi architettonici. Così l'immagine del



leggeri, compatibili con i vincoli di tutela del patrimonio architettonico, si ricaveranno percorsi pedonali, un *solarium* e punti di ristoro.

Il percorso sul molo termina con una serie di piscine galleggianti e un grande spazio pubblico per eventi. L'insieme si configura come una grande struttura balneare, una sorta di *Napoli plage*.

Lungo il molo di San Vincenzo viene ammodernata la strada carrabile, ampliandola e realizzando un nuovo accesso, ricavato utilizzando parte delle banchine del Circolo canottieri. La riduzione dello specchio d'acqua del circolo potrebbe essere compensata da un incremento di posti barca, allungando il bacino di Molo-siglio. I giardini pubblici antistanti il Palazzo reale saranno riorganizzati come terminale della *filtering line*. Nel sottosuolo si potrebbero prevedere, in futuro, parcheggi interrati a servizio del porto turistico, della darsena Acton e del molo Beverello. La *filtering line* contiene al suo interno le reti tecnologiche e le infrastrutture per contenere i consumi energetici. Di notte l'intero arco della *filtering line* diviene un grande segno luminoso a scala urbana, nuova icona della Napoli contemporanea.



Il nuovo waterfront urbano di Napoli. Masterplan.

The new urban waterfront of Naples. Masterplan.

Nella pagina a fronte; il nuovo waterfront monumentale di Napoli, planimetria di progetto.

Opposite page, the new monumental waterfront of Naples, plan on the project.

A pagina 20: Marina di Carrara, l'interfaccia porto-città e il Masterplan per la riqualificazione.

On p. 20: Marina of Carrara, the city-port interface and the Masterplan for the requalification.

A pagina 21: il porto di Pescara, progetto di interconnessione del nuovo scalo commerciale.

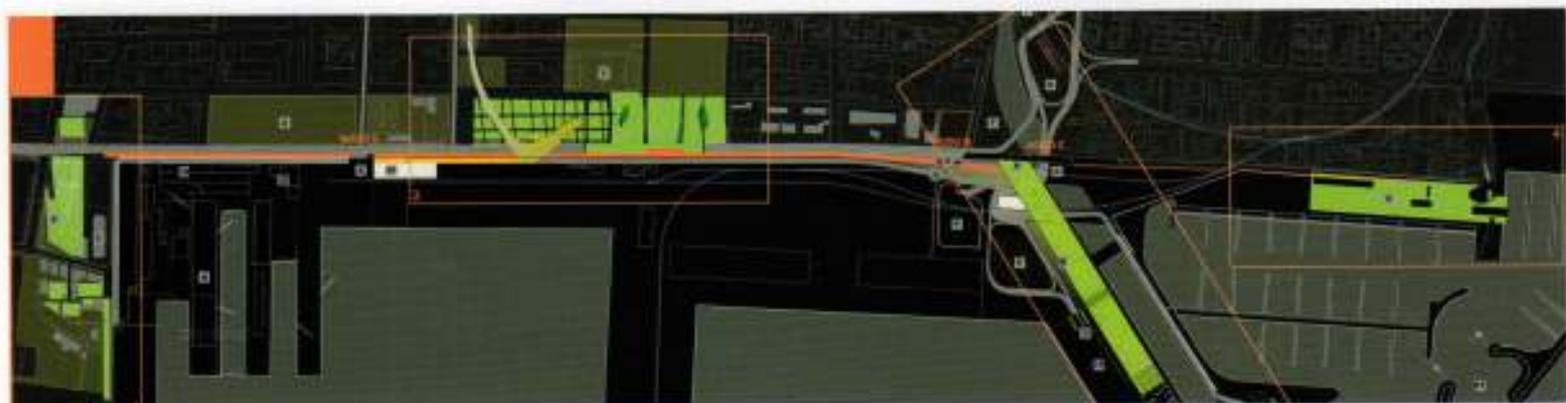
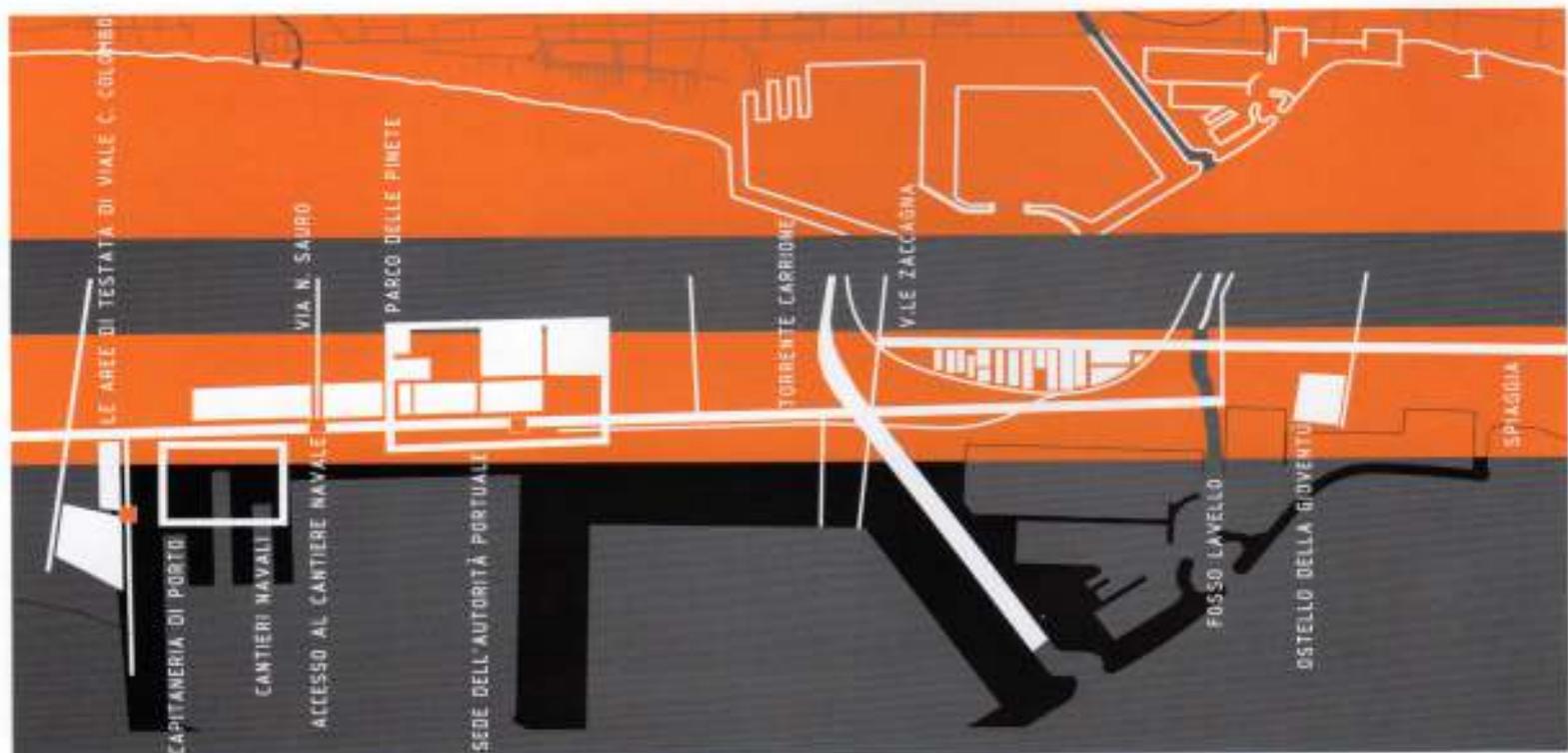
On p. 21: the port of Pescara; project for the connection of the Ro-Ro terminal.

lungomare non è certo quella di un luogo centrale, in cui la città e la comunità locale si riconoscano e rappresentino, ma una "periferia interna", espressione di uno sviluppo urbano indifferente e senza qualità. Per Carrara il lungomare è l'interfaccia mancante con il porto e il suo mare; uno spazio vuoto che attende di strutturarsi, grazie a un nuovo sistema di relazioni, in grado di coniugare le esigenze funzionali del porto (razionalizzazione dei flussi di traffico, specializzazione della viabilità di servizio, messa in sicurezza delle attività) e le istanze di riqualificazione della città lungo il *waterfront*.

Il lavoro per il concorso di progettazione promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara cerca appunto di confrontarsi con la complessità di questi temi: la *filtering line* è stata infatti progettata per aprire la città allo spettacolo del porto e, nello stesso tempo, per far recepire al porto le presenze simboliche e le linee di forza del sistema urbano. Essa misura lo spazio dell'interfaccia porto-città, configurandosi come infrastruttura complessa, che si sviluppa tra la testata meridionale di viale Colombo (in prossimità della sede dell'Autorità portuale) e il nuovo porto turistico, previsto nel piano regolatore portuale recentemente approvato.

Nelle sue molteplici declinazioni formali e funzionali la *filtering line* è il segno a scala urbana che dà coerenza alla serie di interventi puntuali programmati lungo il suo tracciato; organizza il traffico automobilistico portuale, la viabilità urbana, le aree parcheggio, la recinzione e i nuovi varchi di accesso al porto, i nodi per la separazione funzionale dei flussi di traffico, la piastra polifunzionale (localizzata tra il porto commerciale e il porto turistico), con attrezzature e servizi per il porto e per la città: dogana, stazione marittima, parcheggi, attività commerciali, del tempo libero, congressuali, ricettive, direzionali, espositive.

La *filtering line* è anche infrastruttura energetica e architettura bioclimatica: in essa trovano posto le reti tecnologiche di servizio al porto, ma anche i diversi sistemi di captazione delle fonti energetiche naturali (sole, acqua, vento). Assume sezioni variabili, secondo l'intensità delle relazioni tra porto e città, in modo da diventare spazio di mediazione, consentendo alla città di affacciarsi sul porto con percorsi pedonali e terrazze e all'area portuale di mantenere la sua autonomia. Tra gli interventi previsti assume particolare rilievo la piastra polifunzionale (ambito d'intervento 3), non solo perché con



le sue attrezzature e ampi spazi può svolgere un ruolo di supporto alla Fiera del marmo, ma anche perché con essa la città si espande sul porto, conquistando uno spazio significativo dal punto di vista ambientale (la nuova attrezzatura è contigua alla foce del torrente Carrione). La piastra si sovrappone al viale Colombo che, in corrispondenza del torrente Carrione, scavalca la strada di principale accesso al porto, alla fine di via Zaccagna, sulla direttrice che collega il porto con le principali reti infrastrutturali. Dalla piastra alcune forature consentiranno la vista del torrente, in questo tratto incanalato e trasformato a darsena per la nautica minore.

* Il progetto è stato elaborato per il concorso di progettazione *Razionalizzazione e riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città*, promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara nel maggio 2003 concluso nell'ottobre 2004. Il primo premio è stato assegnato al gruppo di lavoro Pierfrancesco Capolei (capo-gruppo), F. Capolei, A.A. Cavalli, G. Salimei, F. Barilari e G. Manca di Villabermosa (prog. architettonica); R. Pa-

via, M. di Venosa, R. Massaccesi e D. Romani (prog. urbanistica); Modimar srl (opere portuali).

Note

1. Tra le più collegate: mar Nero, nord Europa, Africa occidentale, mar Rosso, golfo Arabico, sud Africa, India, Madagascar, centro-sud America, Canada, Stati Uniti, estremo Oriente, Cina e Giappone. www.portocarrara.it

2. I fattori che hanno accelerato la graduale separazione tra porto e città sono essenzialmente: la crescita economica del nodo portuale, la sua specializzazione funzionale, l'adeguamento alle innovazioni tecnologiche terrestri.

3. Si vedano gli studi sui meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto-città di B. Hoyle, A. Vallega, A. Vigarè.

4. Su viale C. Colombo-G. da Verrazzano si sovrappongono diverse tipologie di traffico (turistico, urbano e portuale), generando punti di conflitto e commistioni funzionali.

L'interconnessione porto-città a Pescara

Matteo di Venosa

Anche a Pescara porto e città non stabiliscono alcun rapporto: i due corpi appaiono oggi estranei e separati, per motivi analoghi a quelli più volte ricordati¹. Uno sguardo dall'alto permette di cogliere alcune potenzialità del nodo pescarese: la collocazione baricentrica del porto rispetto alla città; i buoni livelli di accessibilità dello scalo, inserito in un'importante rete infrastrutturale²; il ruolo di testata territoriale, che proietta in Adriatico un sistema di risorse naturali (il fiume Pescara, l'oasi naturalistica delle sorgenti), infrastrutturali e produttive (le aree industriali della val Pescara). Le condizioni topografiche favorevoli non riescono a riscattare la frattura tra città e porto, che si realizza attraverso materiali e paesaggi differenti, la cui connotazione morfologica sfugge alla visione dall'alto ma caratterizza l'esperienza ravvicinata di attraversamento. Percorrendo i tessuti minori della città a levante del fiume emergono alcuni elementi urbani: la lunga cancellata della recinzione doganale, che esclude dall'uso civico le banchine portuali; le aree in dismissione dei depositi Di Properzio e del mercato ortofrutticolo; il viadotto dell'asse attrezzato che penetra in città affiancandosi alla strada lungo il fiume e il porto canale. Come interpretare questo complesso contesto di intervento? Attraverso quali strategie ricomporre un rapporto città-porto che sembra irreversibilmente compromesso? Alcune azioni in corso hanno aperto scenari insperati per una sperimentazione progettuale che operi in una prospettiva d'integrazione tra sistema urbano e porto. La realizzazione del nuovo terminale Ro-Ro ha creato l'occasione per promuovere un processo di riqualificazione delle relazioni tra aree funzionali del porto e città. La funzionalità della nuova banchina commerciale è fortemente legata, infatti, alla possibilità di servire il nuovo scalo con una viabilità dedicata al traffico combinato, direttamente collegata all'"asse attrezzato". Il tema progettuale de "Il nodo della foce"³ ha proposto l'accostamento di strade a velocità e funzioni differenti: il viadotto autostradale, che serve il porto commerciale; la strada urbana, che si sviluppa parallelamente al fiume e all'"asse attrezzato"; le banchine portuali, intese come spazi pubblici e operativi; il percorso pedonale che, dalle campate del viadotto, vicino al tessuto storico, raggiunge l'estremità



setentrionale del porto commerciale. L'accostamento dei flussi originati dalle differenti velocità e percorrenze genera rapporti variabili tra infrastruttura viaria, spazi pubblici, porto e tessuti urbani, interpretati nelle categorie progettuali della sovrapposizione, separazione e compenetrazione. In questa prospettiva i flussi, sovrapponendosi, separandosi e compenetrando, trasformano e modellano il suolo e contribuiscono a "mettere in forma" nuovi fatti urbani (nuova stazione marittima, piazze, percorsi attrezzati, ecc.) in un riconquistato rapporto tra città e porto.

Note

1. Specializzazione dei traffici marittimi, gestione autarchica degli enti portuali, scarsa capacità del piano urbanistico di governare gli effetti spaziali delle politiche infrastrutturali (settoriali e spesso autoreferenziali), ecc.

2. "Asse attrezzato", aeroporto, interporto di Manoppello, svincoli autostradali sulle direttrici per Roma-Napoli e Bari-Bologna.

3. Progetto elaborato nella Facoltà di architettura di Pescara per la ricerca "In. fra." (1999/2004) da R. Pavia (coordinatore), C. Pozzi, M. di Venosa, R. Massaccesi, M. Palermo, R. Rutigliano.

Nella pagina a fronte, Cosenza: a sinistra, il porto di Corigliano Calabro; a destra, il nuovo Masterplan. Nuova interfaccia porto-città (1); passeggiata a mare e riqualificazione molo sud (2).

Opposite page, Cosenza: to left: the port of Corigliano Calabro; to right, the new Masterplan.

Il porto come parco

Rosario Pavia

La domanda delle città costiere di riappropriarsi del loro rapporto con le aree portuali e con il mare, il difficile processo di recupero dei *waterfront*, ma anche alcune esperienze di successo, come quelle di Barcellona e di Genova, inducono a introdurre nel complesso dibattito sulle modalità di interazione tra porto e città, una nuova nozione operativa: il porto come parco. Non un parco tematico dalle caratteristiche ripetitive e omologanti, dove lo stile internazionale delle marine e dei *waterfront* trasformano le realtà locali nei non luoghi del circuito globale, ma un parco come bene pubblico, come risorsa che si apre alla conoscenza, alla fruizione della collettività, ai "piaceri del popolo". Va per altro ricordato che l'opportunità di considerare il porto come un possibile parco, per riconnetterlo alla città e al suo sistema di valori ambientali e culturali, nasce anche dai processi, più volte ricordati, che negli ultimi decenni hanno progressivamente portato alla sostanziale estraniamento dei porti dai tessuti urbani contermini e dal territorio, essenzialmente, anche se non solo, a causa delle crescenti esigenze legate alle innovazioni nel trasporto marittimo. Tanto che oggi ci sembra più appropriato parlare di "porti delle città", piuttosto che di città-porto, anche se le importanti trasformazioni intervenute coinvolgono anche i sistemi urbani e territoriali interessati.

E per questo la riorganizzazione dei porti, ovunque in pieno sviluppo, seppure con modalità diverse, coinvolge necessariamente anche le città: le nuove aree portuali, infatti, esigono efficienza e autonomia, ma anche organiche interconnessioni con le città e i territori (per i servizi, le infrastrutture, l'economia). In questa prospettiva è difficile pensare a impossibili e totalizzanti integrazioni tra città e porto, mentre sarà invece più utile pensare a un'efficace correlazione tra i due sistemi su specifici innesti e luoghi di scambio e connessione.

Un paesaggio negato

La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000) ha esteso la nozione di paesaggio all'intero sistema territoriale; in particolare, riconoscendo al paesaggio una funzione identitaria per le comunità locali e un ruolo determinante per realiz-

zare uno "sviluppo sostenibile fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l'attività economica e l'ambiente". Il paesaggio è inteso come risorsa, ma anche come risultato visibile di un processo di continua trasformazione; in fondo, come un sistema di comunicazione e di conoscenza, attraverso cui le comunità locali apprendono e valutano gli esiti delle politiche di sviluppo. "Il paesaggio è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana".

Questa apertura che trasforma il territorio in un mosaico di paesaggi riconoscibili richiede una grande capacità d'innovazione nelle politiche culturali e nelle pratiche di pianificazione e gestione del territorio. Il modo in cui la Convenzione europea è stata recepita dal nostro Codice dei beni culturali e nei recenti provvedimenti legislativi regionali non sembra però aver colto appieno la portata culturale e operativa della scelta europea di fare del paesaggio il perno delle politiche di sviluppo e di coesione. Alla base della nozione di paesaggio proposta dalla Convenzione europea c'è la convinzione che il territorio diviene paesaggio quando esso è riconoscibile nei suoi processi di trasformazione e nei suoi aspetti funzionali e operativi. Il territorio è paesaggio quando la sua identificazione entra nella vita culturale ed economica delle popolazioni locali, e in quella dei gruppi e degli operatori coinvolti nella sua utilizzazione.

È in questa prospettiva che parliamo con sicurezza di "paesaggi agrari" e, con qualche incertezza, di "paesaggi urbani", periferici, industriali, infrastrutturali. Molti tentativi di trasformare in paesaggio le aree industriali e produttive, a ben guardare, muovono proprio dalla comune condizione di partenza che si tratta di aree dismesse, ambientalmente degradate, disponibili per programmi di valorizzazione. I modelli di intervento finora sperimentati hanno promosso la realizzazione di parchi di archeologia industriale, con aree verdi e giardini, in cui i resti delle fabbriche emergono come ruderi romantici o spettacolari installazioni. Stabilimenti recuperati come musei e percorsi didattici, che ricostruiscono la storia dell'area e dei processi di produzione. L'archeologia industriale viene coniugata con un'ampia offerta di interventi: dalla cultura al tempo libero, al

The port as a park Rosario Pavia

The demand from coastal cities to regenerate their relationship with port areas and the sea, and the difficult process of recuperation of the waterfront (but also some experiences of success, like those in Barcelona and Genoa) induce and introduce into the complex discussion on the modes of interaction between ports and cities, a new operative notion: the port as a park. Not a homogenous theme park where the international style of the marina and waterfront transform the local reality into no-place on the global circuit, but rather a park that is public property, a resource which is open for the community to appreciate, for the 'pleasure of the people'.

A denied landscape

The European convention on landscapes (Florence, 2000) has expanded the idea of landscape within the territorial system.

The way in which the European convention has been interpreted by our Code of cultural treasures and recent regional legislative measures doesn't reflect a full understanding of the cultural and operative course of Europe's



commercio, allo spettacolo. In queste operazioni sembra prevalere l'interesse per il passato, la conservazione, la memoria, il risarcimento sociale, o magari il ritorno alla natura originaria.

Esperienze consolidate come il Gasworks Park di Seattle, il più recente Emscher Landschaftspark realizzato dall'Iba nella Ruhr, ma anche il bando di concorso per l'area Italsider di Bagnoli, possono documentare tali orientamenti progettuali e culturali. Il recupero di aree e manufatti industriali, di cave, infrastrutture dismesse è oggi un campo molto ampio: l'offerta di aree e fabbricati non utilizzati resta infatti inevitabilmente di gran lunga superiore alle capacità di intervento degli operatori pubblici e privati.

Le nuove aree verdi integrano i parchi esistenti, compensano le periferie urbane, connettono parti di città e di territorio. I loro effetti sono indubbiamente positivi. Va tuttavia messo in rilievo che gli interventi realizzati hanno prodotto nuovi paesaggi e che, questo il punto, non hanno investito zone industriali e produttive ancora operative, che di fatto restano fuori della dimensione paesistica che oggi sembra caratterizzare piani e progetti. Così è anche per i porti: gli interventi di

riqualificazione delle aree portuali, finora, hanno investito le loro parti dismesse, facendone parchi (per esempio Baltimora, San Francisco, Barcellona, Genova); il Portsidepark di Yokooama o il South Cove di Manhattan sono giardini e spazi per il tempo libero e il consumo. In alcuni grandi porti (per esempio Amburgo, Rotterdam) si trovano sistemi informativi e servizi di traghetti per la visita dei bacini portuali. Ma è ancora troppo poco. Il porto nella sua realtà operativa resta invece impenetrabile, è un corpo estraneo, il suo spazio non diviene paesaggio.

Nel porto il paesaggio è negato: la sua separazione dalla città e dal territorio ne impediscono il riconoscimento e la fruizione.

Il parco come strategia

Il disordine territoriale, la sua irricognoscibilità, la sua piatta omogeneità, la sua dispersione esprime una grande domanda di paesaggio, e una nuova cultura progettuale. Non è più sufficiente una visione di paesaggio come vincolo, come selezione di quadri paesaggistici eccezionali; non convince più l'orientamento protezionistico, incapace di cogliere l'in-

choice in making landscape a pivotal issue in the politics of development and cohesion. Land becomes 'landscape' when it is identified as part of the cultural and economic life of the local population and of the workers who are involved in the use of such areas. Many attempts to transform production and industrial areas into 'landscapes' have come from the common belief that it refers to disused and environmentally degraded areas available for optimization programmes.

Up until now, models of intervention have promoted the creation of archaeological industry parks. New green areas integrate the existing parks, compensating for the urban outskirts and connecting parts of the city to the surrounding territory. It still needs to be highlighted that these interventions have produced new landscapes which haven't reached into operative industrial and production zones.

So too with the ports: up until now, redevelopment programmes in port areas, have invested in disused areas, creating parks (e.g. Baltimore, San Francisco, Barcelona, Genoa); the Port-side park of Yokooama or South Cove in Manhattan are gardens and places for leisure. In some large ports

(e.g. Hamburg, Rotterdam) there are ferry information systems and services for visitors to the harbour. However, it is still not enough. In its operative reality, the port remains impenetrable, an estranged body and its space isn't a 'landscape'. In the port 'landscape' is denied: its separation from the city and land impedes its recognition and use.

Parks as a strategy

A great question regarding 'landscape' is posed by the situation of territorial disorder, lack of identity and homogeneity.

'Landscape' means increasing reconnection and reintegration of the separate parts of dispersed areas. It means re-entering the greater geographical and environmental systems of territorial and urban politics. Park landscapes have the responsibility of spreading a network of natural components into dense cities, or into the sparser urban areas. Parks increase, not only the environmental component, but also the cultural one, thus making the heritage which they represent more accessible. In this way, landscape becomes an important parameter in the evaluation of plans and projects.

Guidelines for the port park

A park is intended to transform a port space into a landscape, making it recognisable by form, functional elements, infrastructure and operative processes.

Françoise Choay, during a lecture on traditional urban parks, highlighted their important role in 'consciousness'. From the heart of the city, the park communicates the temporal dimension of natural processes. This function is at the base of the notion of parks, and that of port parks.

The port's identity exists and finds its roots in this exchange and location. And, at the same time, it becomes a part of a global circuit. Understanding this double identity means entering into a complex system, made of both natural and artificial elements. The port is also linked to the city's cultural heritage and the environmental renewal of the coast. The understanding of intertwined economic, transportation, cultural and environmental facets is needed to transform an anonymous, separate territory into a park, a landscape. In moving in this direction, the port is no longer just a nexus of transportation and urban centrality, but also an environmental and cultural network.

Something of the sort is beginning to develop: it is evident in the new proposals made for waterfront redevelopment. Port planning could also be orientated in this direction -



treccio tra componenti naturalistiche e componenti infrastrutturali, tecnologiche e produttive presenti in ogni piega del territorio. Paesaggio significa sempre più ricommissione, reintegrazione, di parti separate di un territorio disperso; reinserimento dei grandi sistemi geografici e ambientali nelle politiche territoriali e urbanistiche. I fiumi, le coste, le aree montane sono ovunque urbanizzate, attraversate da imponenti infrastrutture.

Il paesaggio, nella sua forma di parco, diviene strumento attraverso cui restituire "urbanità" alla città, qualità al territorio, natura alle infrastrutture. Esaltare la componente naturale e paesistica non significa operare solo per vincoli e salvaguardie, ma significa promuoverne la diffusione nel sistema urbano e territoriale.

Il paesaggio come parco ha il compito di diffondere in una struttura e rete le componenti naturali nelle dense trame della città compatta, o in quelle deboli dell'urbanizzazione diffusa. Il parco diffonderà non solo le componenti ambientali, ma anche quelle culturali, rendendo accessibile il patrimonio che esse rappresentano. Il paesaggio, come interpretazione

del contesto e risultato visibile di un equilibrio ambientale, diviene in questo modo il parametro qualitativo per valutare piani e progetti.

Indirizzi per il parco portuale

In che misura è possibile parlare di "parco portuale" in una condizione di netta separazione tra porto e città?

Il parco portuale, è bene dirlo con chiarezza, non può interferire con le necessarie autonomie operative del porto, ma al contrario parte da questa condizione e ne accetta le implicazioni fino in fondo. Il parco vuole trasformare lo spazio portuale in paesaggio, rendendolo riconoscibile nelle sue forme, nei suoi elementi funzionali, nelle sue infrastrutture, nei suoi processi operativi.

Françoise Choay, in un'intensa lezione sui parchi urbani tradizionali, ne ha sottolineato l'ampia funzione conoscitiva. Con la sua varietà di vegetazione il parco non solo ci mostra lo straordinario spettacolo della natura ma, con il mutare dei colori del fogliame e il susseguirsi delle fioriture, ci comunica, nel cuore della città, la dimensione temporale di



Il porto di Bari, sopra e di Ravenna, sotto.

The port of Bari, above and the port of Ravenna; below.

Nella pagina a fronte, il porto di Brindisi: elementi del parco portuale.

Opposite page, the port of Brindisi: elements of the park of the port.

Nelle pagine seguenti: da sinistra a destra; Porto Garibaldi; il porto di Cattolica; il porto di Goro; il porto di Cesenatico.

Following pages: to left to right, the port of Porto Garibaldi; the port of Cattolica; the port of Goro; the port of Cesenatico.

un processo naturale, annettendoci in un ciclo che altrimenti non percepiremmo. Questa funzione conoscitiva, che coinvolge la mente e i sensi, è alla base della nozione di parco, di qualsiasi parco, anche di quello portuale.

Il porto può diventare una "centralità urbana", integrata e connessa al tessuto urbano e alla sua vita. Nel porto si svolge un'attività produttiva che la città non conosce, sulle banchine e sui piazzali si muovono merci che vengono da lontano. L'identità del porto è in questo scambio, in questo essere radicato al luogo e nello stesso tempo appartenere alle dimensioni del circuito globale. Capire questa doppia identità, conoscere la sua razionalità funzionale e operativa, ripercorrerne i processi di trasformazione e di continuo adeguamento, significa entrare in un sistema complesso, fatto di elementi artificiali (grandi opere marittime, tecnologie per la movimentazione, ecc., e naturali (bacino acqueo, mare, vento, ampiezza degli orizzonti, ecc.).

Nelle aree portuali troviamo anche elementi di architettura (stazioni marittime, edifici storici, reperti archeologici e monumenti): ad Ancona il Lazzaretto di

Vanvitelli, l'arco di Traiano e le mura cinquecentesche; a Napoli la stazione marittima di Bazzani e il molo borbonico di S. Vincenzo; a Civitavecchia la fortezza di Michelangelo; a Livorno le fortificazioni medicee; a Venezia gli edifici di interesse storico censiti con cura da Ruben Baiocco. Ma non basta, il porto è legato al patrimonio culturale della città e alle risorse ambientali della costa. Si pensi ancora al porto di Ancona, su cui insiste il parco del Cardeto; o a Brindisi, il cui bacino portuale si colloca tra uno straordinario centro storico e la riserva naturalistica di Cerrano. Anche il piccolo porto di Pescara, completamente artificiale e chiuso alla città può aprirsi al sistema fluviale, alla linea di costa e alle sue opere di difesa.

Comprendere questo intreccio di fatti economici, trasportistici, culturali e ambientali significa trasformare un territorio anonimo e separato in un paesaggio e in un parco. In questa direzione il porto non è più solo nodo trasportistico e centralità urbana, ma anche nodo di una rete ambientale e culturale. Come rendere accessibile il paesaggio-porto senza interferire sulla sua funzionalità? Come

for example, in the perspective given in the Guidelines for port planning: a specific subsphere of intervention in interactive city-port areas is indicated as an area where port activities could be made more compatible with urban areas, and the city could reunite with its port. And in cases where it is impossible to distinguish interacting and overlapping areas, the urban centres themselves could open towards the port.

The point is to not interfere with port operations. There is a correspondence between protected natural park areas and port park: the former is an integrated reserve, so too, the port park needs to be individuated and delineated into operative areas of the port and separate 'park' areas.

However, the port park refuses to be organized into physical zones; rather it is a network system: an infrastructural and environmental network to be included in ordinary urban planning or even at a more operative level in the political arena of public works. At the base of the ideas presented herein about 'parks', is the proposal of 'port' as a public resource. It is to be valued and developed both economically and functionally, but also to be paid back in full.



restituire alla città la conoscenza e lo spettacolo del suo funzionamento? Come riportare il porto in un sistema di spazi pubblici, aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, per connetterlo alle risorse culturali e ambientali della città? In definitiva, come trasformarlo in parco?

Qualcosa in questa direzione inizia a muoversi: ne testimoniano gli esiti di alcuni concorsi per la riqualificazione di *waterfront* (il progetto di Herzog e De Meuron per Santa Cruz di Tenerife, di Euvé, per Napoli, gli indirizzi del bando di concorso per la riqualificazione del fronte urbano di Vado Ligure) e lo conferma la dimensione paesistica degli strumenti urbanistici e territoriali.

Anche i piani portuali potrebbero essere orientati in questa direzione, nella prospettiva aperta dalle Linee guida per la loro redazione, che individuano uno specifico ambito d'intervento nelle aree di "interazione" città-porto, dove le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane e la città può ricongiungersi al porto. E dove non sia possibile individuare aree di sovrapposizione e di interazione, sono gli "innesti urbani" che possono realizzare aperture visive verso il porto. Sviluppando ulteriormente gli indirizzi delle Linee guida, non è difficile individuare le relazioni tra il porto e il sistema ambientale, ed è certamente proponibile rendere accessibili alla fruizione pubblica i beni culturali racchiusi nell'ambito portuale. Dal porto (o verso il porto) possono dipartire o convergere corridoi ambientali e percorsi pedonali-ciclabili, che possono intrecciarsi con

spazi pubblici, aree verdi, attrezzature per la cultura e il tempo libero.

Il problema è non interferire con l'operatività del porto, con la sua sicurezza, con le sue esigenze di protezione. C'è un'inedita corrispondenza tra il parco delle aree naturalistiche protette e il parco portuale: come il primo individua zone di riserva integrale, così nel parco portuale occorre individuare e delimitare le aree operative del porto, separandole da quelle del "parco" o di interazione con la città. Separare non significa tuttavia non poter osservare il porto da belvedere, percorsi panoramici pedonali e ciclabili (un tentativo è quello di Genova, con la passeggiata della Lanterna) o da battelli di un servizio turistico-didattico.

Il parco portuale rifiuta un'organizzazione per zone, piuttosto si pone come un sistema a rete: una rete infrastrutturale e insieme ambientale, da inserire nella pianificazione urbanistica ordinaria o a un livello ancora più operativo, nell'ambito delle politiche delle opere pubbliche. In fondo l'idea di parco qui avanzata propone il porto come bene pubblico, risorsa da valorizzare e promuovere nella dimensione economica e funzionale, ma anche da restituire alla conoscenza e alla fruizione. È anche in questa prospettiva che il porto potrà nuovamente dialogare con la città.



Traffico marittimo nel Mediterraneo e questione meridionale

Matteo di Venosa

Negli anni recenti il Mediterraneo ha subito una vera rivoluzione del trasporto marittimo, tornando ad essere una delle principali direttrici delle comunicazioni commerciali del mondo. La direttrice Suez-Gibilterra connette il Mediterraneo ai grandi mercati dell'Atlantico e del Far East; il Mar Nero apre il Mediterraneo al Medio Oriente e alle ex repubbliche sovietiche. Solcato dalle navi giramondo, il Mediterraneo è lo spazio geografico strategico per lo scambio commerciale dell'Occidente con i paesi emergenti (Cina e India) e dal 2010, come area di libero scambio, aprirà l'Europa a più intensi rapporti economici e culturali con il Nord Africa. Tutto questo per i porti italiani, in particolare quelli meridionali, costituisce uno scenario incredibilmente ricco di opportunità di sviluppo.

I traffici nel Mediterraneo si stanno sviluppando in ogni direzione, e con ritmi crescenti. Il settore container, in particolare, caratterizza questa nuova fase del trasporto marittimo: nei grandi porti italiani, tra il 1996 e il 2003, è cresciuto di oltre il 135%, da 3,8 a 8,9 milioni teu, vale a dire circa la metà dei container movimentati nel Mediterraneo.

Il dato mette bene in rilievo il ruolo dei porti nazionali, e in particolare dei grandi hub del transhipment internazionale

(Gioia Tauro, Taranto e Cagliari). Da questi porti, non a caso tutti nel Mezzogiorno, i container vengono trasferiti con navi feeder nei porti del Tirreno e dell'Adriatico.

Il traffico marittimo internazionale, per altro, è destinato a crescere nei prossimi decenni, promuovendo non solo la competizione tra i grandi porti, ma anche la riorganizzazione logistica dei sistemi di trasporto nei paesi e nelle regioni del Mediterraneo. L'Italia, in posizione geografica privilegiata per cogliere le opportunità legate al traffico marittimo, ha bisogno però di un'energica politica d'intervento nel settore portuale e logistico (a oggi gli investimenti sono pressoché bloccati dal 2002). Lo sviluppo del traffico nel Mediterraneo pone in termini nuovi la "questione meridionale": i paesi del Mezzogiorno, messi in rete, possono divenire non solo i nodi di piattaforme logistiche complesse, ma anche i centri promotori di attività industriali e produttive. Le merci che transitano nei porti possono essere utilizzate per attivare processi di trasformazione nei settori industriali, manifatturieri e agroalimentari. Il caso di Gioia Tauro da questo punto di vista è istruttivo: il suo consistente traffico non produce alcuna ricaduta sul territorio, in termini di nuove attività produttive, ma si esaurisce in una filiera trasportistica che tocca solo marginalmente la regione. Per il futuro della Calabria occorrerà quindi invertire questo processo, legando virtuosamente l'economia trasportistica all'economia reale del territorio.

Maritime traffic in the Mediterranean and Mediterranean issues
Matteo di Venosa

In recent years, the Mediterranean has undergone a revolution in maritime transport, becoming one of the leaders in global commercial communications. The Suez-Gibraltar connects the Mediterranean with the large Atlantic and Far Eastern markets and is opened to the Middle East and the former Soviet Republic via the Black Sea. Crisscrossed by the world's ships, the Mediterranean is a strategic geographical space for Occidental commercial trade with emerging countries such as China and India. Additionally, from the year 2010, it will become an area of free trade, opening Europe to more intense economic and cultural exchange with North Africa. All of this is indicated for Italian ports. In particular, southern ports will find themselves in a situation full of development opportunities.

International maritime traffic is destined to grow in the next ten years. This eventual increase of traffic in the Mediterranean had been newly labelled "the Mediterranean matter", and if placed within this network, the cities of Southern Italy, could become not only point of logistic importance, but also leading centres of industry and production.

Even though the Region of Emilia-Romagna has been busy with territorial and urban planning, it continues to have a level of carelessness towards the details of port planning.

Port planning falls under ordinary urban planning, generally within the planning particulars, and more recently, integrated planning. This peculiarity can probably be attributed to the traditional autonomy of local authorities in this Region and their established urban culture. Additionally, the historical and morphological characteristics of coastal urban centres are naturally structured along the man made canals which run towards the sea.

Unlike the major ports where there is clear separation between the urban and port areas, the ports of the Emilia-Romagna Region are completely overlapping. Such complexity means that these areas cannot be organised with ordinary urban planning.

From a certain perspective, the activities which are present in regional ports seem compatible with urban activities. However, they both have their own technique of control - specific micro logistics. Consider the activities of a fishing boat - from the transportation of its catch to security needs for safe and suitable fishing areas without interference. Compared to urban contexts, the planning required for such areas is indeed complex and difficult.

Urban planning is inadequate for dealing with port logistics as is evident in many of the legal guidelines at the regional level. Even in Emilia-Romagna, the regional law n. 20/2000 states "General guidelines for controlling land use", but doesn't define specific legal elements for the evaluation of port plans. This is the case even when a law contains some mechanisms which could have connections to the indications in law 84/94.

Additionally, in the sphere of council planning, it is possible to find references to innovations for the methods of port planning. Council plans are defined and divided into two levels - structural (Pcs) and operative (Poc). Such a method could be very useful in overcoming the separations between city and port planning.

Town council structural planning (art. 28, law 200/2000), specifies "the more relevant infrastructure and equipment by dimension and function" and "defines the spheres of council territory characterised by different policies of intervention, eval-

Il nuovo Piano regolatore del porto di Corigliano Calabro

Matteo di Venosa

Corigliano Calabro (Cosenza, 36.634 ab.) è localizzato sul versante ionico della costa calabrese. Il porto è raggiungibile dalla Ss 106, che all'altezza di Sibari si collega con l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Costruito a partire dagli anni '70 con fondi della Cassa del Mezzogiorno, il porto è oggi un'infrastruttura del tutto separata dal sistema territoriale. Nonostante l'enorme capacità dei suoi spazi operativi (circa 2.500 milioni di accosti e 270.000 mq di piazzali), lo scalo movimentava in media 500.000 ton./anno di "merci povere" (cippato di legno, clinker, sansa, salgemma), testimoniando anche in questo caso la scarsa integrazione con il contesto locale e le attività produttive della Sibaritide, forse principale ragione del suo isolamento e della sua sottoutilizzazione.

La separazione economica coincide con quella fisica e ambientale. Il porto è collocato tra i nuclei urbani di Marina di Schiavonea, Corigliano Scalo e Corigliano Alta, contiguo alla zona Asi e alle aree agricole lungo la Ss 106, sistemi territoriali tra cui non vi è alcuna integrazione. L'enclave funzionale del porto, chiusa all'interno delle sua squallida recinzione doganale, interrompe la continuità degli elementi naturali della zona; il collettore di Schiavonea a sud, le aree agricole del torrente Malfrancato a nord, gli arenili di Marina di Schiavonea sono oggi elementi sconnessi in un paesaggio fortemente degradato.

Il progetto di riqualificazione e valorizzazione delle relazioni tra porto-territorio fa parte nel nuovo piano regolatore portuale che, in coerenza con le Linee guida (Circolare n. 17.778/04), prefigura le condizioni spaziali di sviluppo del porto entro un duplice e interrelato scenario di riferimento strategico. Da un lato, il porto di Corigliano come scalo mediterraneo, inserito nel sistema portuale della Calabria, in relazione con il porto di Gioia Tauro e con un ruolo specifico nelle Autostrade del Mare, in particolare per il traffico Ro-Ro verso il Corridoio adriatico e il Mediterraneo centrale e orientale. Dall'altro lato il nodo portuale come nuova centralità urbana, in grado non solo di riqualificare e riorganizzare il disordinato contesto territoriale, ma anche di porsi come attrezzatura complessa per at-

tività commerciali, direzionali e culturali. Sulla base di questi scenari il piano portuale ha assunto i seguenti obiettivi:

- organizzare lo scalo portuale come terminale commerciale multifunzionale, a servizio di tipologie differenziate di traffici (container, merci varie, rinfuse e Ro-Ro);

- specializzare le aree operative in un'ottica di flessibilità delle movimentazioni e dei servizi offerti; in tale prospettiva si è previsto lo sviluppo del porto come: piattaforma logistica dei trasporti combinati terra-mare (Autostrade del Mare), a servizio dell'economia locale e regionale; terminale intermodale per i traffici container nella prospettiva di sviluppare le relazioni con il porto di Gioia Tauro;

- valorizzare il nodo portuale come nuova centralità territoriale integrata al contesto dei valori ambientali, paesaggistici e insediativi.

L'ambito portuale è stato letto come articolazione spaziale e funzionale di due principali famiglie di spazi: i sottoambiti operativi e gli spazi di sovrapposizione città-porto. Sono stati così individuati i sottoambiti operativi (terminale Ro-Ro/agroalimentare; terminale container; terminale rinfuse; porto peschereccio; aree di servizio per la cantieristica minore), ognuno dei quali offre servizi rispetto ad alcuni potenziali scenari di mercato; in particolare, gli scenari considerati sono le Autostrade del Mare (SA1, terminale Ro-Ro), il traffico unitizzato in *partnership* con il porto di Gioia Tauro (SA2, terminale container), il comparto ittico locale e regionale (SA3, porto peschereccio). Per ogni sottoambito operativo dovranno essere sviluppati specifici piani operativi, in cui verificare le condizioni di fattibilità tecnica ed economica del programma.

Le aree di sovrapposizione assumono un significato strategico nel progetto di integrazione porto-territorio. Esse costituiscono infatti gli spazi di frontiera città-porto, in cui è possibile attivare progetti mirati di ricucitura e integrazione. In altri termini esse diventano sistemi di interfaccia e di scambio che esaltano il ruolo territoriale del porto, senza compromettere l'autonomia e l'efficienza degli ambiti operativi. In queste aree si concentrano attività propriamente urbane (direzionali, fieristiche, culturali e ricreative) e servizi al porto (depositi, uffici doganali e per gli agenti marittimi, ecc).

Nel porto di Corigliano, oggi isolato dal proprio contesto urbano, le aree di sovrapposizione coincidono con: il confine

demaniale, parallelo al collettore di Schiavonea; gli arenili, a ridosso del molo sud, sul prolungamento del lungomare di Schiavonea.

Nel primo caso il progetto (Nuova interfaccia porto-città) si pone l'obiettivo di trasformare lo sgarbato e trascurato confine del porto in un luogo attrattivo, un'attrezzatura territoriale a servizio dello scalo (con depositi e aree stoccaggio, spazi per i prodotti agroalimentari, uffici, officine, ecc.) e del sistema urbano (centro commerciale, attività fieristiche, direzionali e culturali). Nel secondo caso il progetto (Passeggiata a mare e riqualificazione del molo sud) coinvolgerà gli arenili di Schiavonea. L'obiettivo è estendere il lungomare sul molo di sottoflutto, fino al faro all'imbocco del porto. Il porto sarà valorizzato come luogo da attraversare e da osservare, grazie a un percorso pedonale e ciclabile che affiancherà il molo sud, lungo il quale si localizzeranno attività sportive e culturali, estese secondo il programma di valorizzazione turistica previsto dal piano urbanistico degli arenili (Pua) recentemente approvato dal Comune.

Il progetto identifica le principali connessioni ambientali del nodo portuale con il sistema dei valori naturalistici e paesaggistici, disegnando una trama di corridoi naturali che consentono al porto di connettersi e interagire con le risorse del luogo: le aree di pregio agricolo del torrente Malfrancato, gli arenili di Schiavonea e i canali naturali di conduzione delle acque meteoriche. Le connessioni ambientali e le aree di sovrapposizione città-porto strutturano una trama di percorsi e strutture architettoniche lineari che si affiancano alle reti viarie esistenti esaltandone la dimensione territoriale e ambientale.

I porti minori. La pianificazione portuale in Emilia-Romagna

Rosario Pavia

Nonostante l'Emilia-Romagna sia tradizionalmente impegnata sui temi della pianificazione territoriale e urbanistica e, più recentemente, attraverso il piano regionale dei trasporti, abbia tentato di integrare le infrastrutture per la mobilità e i trasporti con i sistemi insediativi e ambientali, anche in questa Regione permane una sorta di disattenzione per la specificità degli ambienti portuali. A differenza di altre regioni, e con l'eccezione di Ravenna (la cui autorità portuale ha promosso e adottato il proprio piano), in Emilia-Romagna non si riscontra l'orientamento a utilizzare specifici piani per le aree portuali minori (porti regionali e comunali).

La pianificazione delle aree portuali è interna alla strumentazione urbanistica ordinaria, in genere mediante piani particolareggiati e, più recentemente, programmi integrati. Tale peculiarità va probabilmente ricondotta da un lato alla tradizionale autonomia degli enti locali di questa regione, e alla loro consolidata cultura urbanistica, dall'altro alle caratteristiche storiche e morfologiche dei centri urbani costieri, strutturati organicamente lungo i canali di sbocco a mare di torrenti e reti artificiali (tutta la costa romagnola è, del resto, un esteso sistema di canalizzazioni per il drenaggio, l'irrigazione e, in misura oggi molto ridotta, il trasporto). Lo stretto rapporto tra città e porti (in passato destinati esclusivamente alla pesca e al trasporto), non solo si è mantenuto ben saldo nel tempo, ma negli ultimi decenni si è ulteriormente radicato, grazie alla compresenza, lungo i canali, di attività diverse: dal diporto alla cantieristica, al ricettivo, al tempo libero, alla residenza.

Questa forte interazione di attività urbane, turistiche e portuali ha promosso sia l'impiego di strumenti urbanistici tradizionali nella pianificazione degli ambiti portuali, sia una strutturale sovrapposizione tra porto e città. A differenza dei porti maggiori, dove la separazione tra tessuto urbano e area portuale è marcata e la sovrapposizione è limitata ad alcune zone, nei porti regionali dell'Emilia-Romagna la sovrapposizione è totale. Ma è proprio la complessità e specificità di questo aspetto che sfugge alla pianificazione urbanistica ordinaria.

uation and various functional orders...".

Town council structural planning should therefore also contain the plan (Structural) for the port area. In defining this area, the work necessary for its development should be created through operative planning for that sector and in some cases, through implementing specific plans. The Poc takes care of public works which are locally programmed and implemented. It also has jurisdiction over foreseeable territorial plans, including requests and agreements. Operative planning of the port areas can therefore carry out urban and territorial developments, guaranteeing a complete vision for the relationship between provincial and regional plans.

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 dei 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 F1 e F4; zona di servizio alla portualità; zona D1.
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.

Porti turistici e riqualificazione urbana

Rosario Pavia

La riqualificazione del porto vecchio di Genova ha rivelato la forte attrazione delle grandi città per il mare e le aree portuali. Dopo decenni di chiusura ed esclusione, grazie al decentramento di gran parte del traffico commerciale nelle aree di Voltri, il porto vecchio si è ricongiunto alla città storica.

Il decentramento ha permesso non solo il recupero di magazzini e moli, ma anche un uso del bacino portuale più compatibile con la vita urbana. In pochi anni, in occasione soprattutto delle Colombiadi, il porto vecchio si è trasformato in una grande piazza urbana, a cui l'opera di Renzo Piano ha assicurato un alto livello qualitativo. Il *waterfront* si è arricchito di attrezzature culturali, commerciali ricettive e per il tempo libero e la nuova piazza aperta sul mare si è affermata come una delle centralità urbane più significative sul piano simbolico e attrattivo.

Nonostante la presenza del viadotto che corre tra città e porto, Genova ha riconquistato il suo rapporto con il mare. La qualità del nuovo *waterfront* si espande ora verso l'interno, promuovendo il recupero urbano del centro storico. Al successo dell'iniziativa ha contribuito indubbiamente la realizzazione di un porto turistico di notevoli dimensioni. L'attività diportistica può convivere con la vita urbana e offrire alla città e ai visitatori del *waterfront* uno spettacolo di grande fascino. Il rapporto è reciproco: la città, con la qualità del suo centro storico e dei suoi servizi, può infatti fornire ai diportisti opportunità del tutto diverse dalle tradizionali marine, lontane dai centri urbani. Il caso di Genova testimonia una tendenza, ma non è una regola. In Italia, nelle grandi città portuali, i processi di riqualificazione urbana procedono con estrema difficoltà e la presenza di porti turistici di media-grande dimensione negli specchi d'acqua antistanti le città storiche è modesta. Una breve rassegna della portualità turistica nelle grandi città costiere offre un utile quadro di riferimento.

La Liguria è la regione italiana con maggiore offerta di posti barca: circa 18.000, distribuiti con continuità lungo la costa; a Savona, La Spezia e Genova, tuttavia, soltanto 1.500 posti barca sono localizzati nelle aree storiche delle città. Nelle altre regioni i porti turistici presso i centri storici diminuiscono vistosamente. In To-

scana, a Marina di Carrara il porto turistico è all'interno del porto commerciale, con la conseguenza di essere poco fruibile dalla città. Nel porto mediceo di Livorno si trovano 120 posti barca, e altri 400 decentrati rispetto alla città storica. Piombino ha un porto esclusivamente commerciale e la diportistica è confinata ai margini della città, nella Marina di Salivoli. Nel Lazio, a Civitavecchia, il vero porto turistico, Riva di Traiano, è lontano dal porto vecchio, con l'imponente forza michelangelolesca. A Roma un grande porto turistico, di scarsa qualità architettonica, è stato recentemente realizzato nel municipio di Ostia, in un'area esterna alla città, al di fuori di qualsiasi strategia di riqualificazione del litorale.

In Campania, a Napoli, i porti turistici che hanno relazione con città storiche sono a Santa Lucia e a Molosiglio (insieme circa 350 posti). Nell'area monumentale del porto, dove si affaccia il castello angioino, si tenta da anni di ottenere in concessione la darsena Acton, attualmente riservata alla marina militare. A Salerno la situazione sembra migliorare: un grande porto turistico è inserito nel porto commerciale, mentre sul lungomare, in stretto rapporto con la città, è stata realizzata una marina con oltre 400 posti; l'orientamento a inserire la portualità turistica nelle dinamiche urbane è stata fortemente promossa, alcuni anni fa, dal piano di Oriol Bohigas.

A Reggio Calabria, unica grande città della regione, l'offerta di posti barca è pressoché assente. Anche in Sicilia gli straordinari centri storici delle grandi città hanno difficili rapporti con il fronte marino: a Palermo il porto turistico di Acquasanta è fuori città, mentre quello interno al porto commerciale non è facilmente accessibile ai visitatori. A Catania la situazione è simile. Solo a Siracusa, intorno a Ortigia, si trova un'offerta diportistica di una certa consistenza (640 posti).

A Messina, sul lungomare, si affaccia la Marina di Nettuno, ma nella parte più antica del porto non si trova alcuna attrezzatura diportistica. A Cagliari, il porto turistico è stato realizzato al Poetto, lontano dall'area storica.

In Puglia i centri costieri presentano condizioni diverse: a Taranto l'offerta diportistica (circa 400 posti) è concentrata nel porto mercantile, in un contesto in cui i programmi di riqualificazione del fronte marino stentano ad avviarsi.

A Brindisi una marina di oltre 600 posti è inserita nel seno di Bocca di Puglia, lontano dallo splendido centro storico, dove il Seno di Ponente, utilizzato dalla

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 into a 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 redevelopment of the shoreline.

One statistic highlights the marginality of port activities in the big Italian ports: of the 116.873 available boat spaces in Italy (2002), those found in tourist ports and connected in some way to the historical city, are only 8.000-9.000.

What causes this marginalisation? In the big coastal cities, the port authorities manage the port area. For this reason, the priority is given to activities connected with cargo and passenger traffic. The continuous increase in maritime traffic has created a strong demand on port areas and advanced technology for the logistics and movement of goods. The port has become a specialized system which requires autonomy, efficiency, security and control.

Under such conditions it is difficult to imagine that the port authority could consider space for port tourism. To do so would require new quays, new

catchment areas and a new maritime infrastructure. Furthermore, the decentralisation of port activities in Italy is blocked by intense urbanisation along the coast: eventual policies for decentralisation are connected to the development of new seaside infrastructure and to the reconverting of disused and industrial areas within the port zone (as seen in Brindisi and Taranto) and a complex operation of rationalisation and specialisation of port systems.

Today, port authorities and Council administrations are faced with the often conflicting developments needed for port areas. On the one hand, the primary consideration for port areas is that of logistics, but alternatively the Council tries to win parts of the sea for the city. Still, in recent years, an increased sharing of objectives between the two sides has been noticed: both have understood that the port economy is connected not only to its maritime function, but also to that of other sectors: service, industry, commerce, real-estate development and culture and leisure activities.

By now, the real-estate, urban and employment effects of redevelopment have been noted: not only in the ports of Barcelona and Marseilles, but also in Amsterdam, Hamburg and London. In these cases, the cities have rediscovered the sea as a resource, while the port has opened towards the city and surrounding territory. Such examples sustain the recent attempts to find a point of balance between the needs of the city and those of the ports in Italy. It is from this point of view that tourist ports can carry out an important role in the reconnection of city and sea.

marina militare, impedisce il recupero del fronte a mare e l'inserimento di attività diportistiche, culturali e del tempo libero. A Bari il porto turistico è a sud-est del centro storico e racchiuso tra i moli S. Antonio e S. Nicola, con una disponibilità di 230 posti.

Risalendo la costa adriatica, con attenzione alle grandi città, si arriva a Pescara, dove l'offerta diportistica è concentrata nel porto canale (567 posti) e nella nuova marina con 900 posti, realizzata negli anni '90: entrambi i porti sono di difficile accesso per i visitatori, e non hanno relazioni col centro urbano.

Ancona in questo quadro è esemplare: la città ha un grande porto a ridosso del centro storico, con emergenze monumentali sulle banchine portuali (Arco di Traiano, Molo e Arco Clementino, Lazzaretto del Vanvitelli). Anche qui, tuttavia, la presenza di attività diportistiche è marginale: solo alcuni posti barca, per pochi privilegiati, sono distribuiti intorno al Lazzaretto. La vera offerta invece è altrove, distante dal centro storico e dalla città, nella zona cantieristica, dove è stata realizzata in anni recenti Marina Dorica con circa 1.200 posti.

A nord troviamo Ravenna, connessa al mare dal canale Corsini, destinata esclusivamente al traffico commerciale e le attività diportistiche, di conseguenza, inserite nell'ampio avanporto, lontano dalla città. Venezia è un caso a parte: i piccoli porti turistici di S. Giorgio e Sant'Elena fanno parte dell'identità della città, tuttavia con un'offerta di posti barca molto limitata (circa 350). A Trieste, come a Genova, si è attuato negli ultimi decenni un sostanziale decentramento delle attività commerciali nella baia di Muggia: l'alleggerimento del porto vecchio ha consentito su tutto il fronte marino della città storica il progressivo sviluppo delle attività diportistiche (nell'insieme circa 1.500 posti). La presenza dei porti turistici nel cuore della città è un importante punto di partenza per la riqualificazione del fronte marino.

Un ultimo dato può sottolineare la marginalità delle attività diportistiche nei grandi porti italiani: su 116.873 posti disponibili in Italia (2002), quelli ricadenti nei porti turistici connessi in qualche modo a città storiche sono soltanto 8-9.000. Da cosa dipende questa marginalità? Perché in Italia non troviamo *waterfront* con attività diportistiche come a Barcellona, Baltimora o Marsiglia? Le ragioni sono diverse, ma una, in primo luogo, sembra prevalere.

Nelle grandi città costiere italiane sono

le autorità portuali a gestire le aree del porto e per queste le priorità d'intervento sono legate al traffico merci e passeggeri. Il continuo sviluppo dei traffici marittimi ha prodotto una forte domanda di aree portuali (banchine, piazzali) e tecnologie avanzate per la logistica e la movimentazione delle merci. Il porto è diventato un sistema specialistico, che esige autonomia, efficienza, sicurezza, controlli. Le sue attività sono diventate oggi incompatibili con quelle urbane; nel bacino portuale è buona norma mantenere separati i traffici commerciali e passeggeri da quelli per la pesca e la nautica da diporto. In queste condizioni è difficile che le autorità portuali destinino spazi per un porto turistico: per farlo avrebbero bisogno di nuove banchine, di nuovi bacini, di nuove infrastrutture marittime. Ma in Italia il decentramento delle attività portuali è ostacolato dall'intensa urbanizzazione delle coste: eventuali politiche di delocalizzazione sono legate alla realizzazione di nuove infrastrutture a mare, alla riconversione di aree portuali industriali dismesse o sottoutilizzate, come a Brindisi e Taranto, oppure a complesse operazioni di razionalizzazione e specializzazione dei sistemi portuali.

Le autorità portuali e le amministrazioni comunali si confrontano oggi, spesso in modo conflittuale, sullo sviluppo delle aree portuali. Da un lato le prime considerano il porto come macchina logistica, dall'altro i comuni tentano di riconquistare varchi a mare per la città. Nonostante gli indirizzi della l. 84/94, del resto, i piani urbanistici restano ancora separati dai piani regolatori del porto e viceversa. Negli anni più recenti, tuttavia, si registra una maggiore condivisione di obiettivi: entrambe le parti hanno compreso che l'economia portuale non è legata solo alla funzione marittima ma si articola invece in una pluralità di settori: dai servizi all'industria, al commercio, allo sviluppo delle attività immobiliari, culturali e del tempo libero.

Gli effetti della riqualificazione dei *waterfront* sono ormai noti: non solo Barcellona e Marsiglia, ma anche Amsterdam, Amburgo, Londra, lo confermano pienamente. Le città riscoprono la risorsa mare, mentre i porti si aprono alle città e ai territori. Questa consapevolezza sostiene alcuni recenti tentativi di cercare un punto di equilibrio tra le esigenze della città e quelle del porto, trovando aree di sovrapposizione comuni. Ed è in quest'ottica che i porti turistici possono svolgere un ruolo importante di riconnessione tra la città e il mare.