

ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 1 - marzo 2011

0111



*UNITA' D'ITALIA
E MOBILITA'*

TeMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab*



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA
01.11

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870

Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE Unità d'Italia e mobilità <i>Rocco Papa</i>	5	EDITORIAL PREFACE Italian Unification and Mobility <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie <i>Stefano Maggi</i>	7	RESEARCHES Trains and the Italian Unification: the Time of the Railways Buildings <i>Stefano Maggi</i>
Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma <i>Giuseppe Mazzeo</i>	15	Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome <i>Giuseppe Mazzeo</i>
SPERIMENTAZIONI Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento <i>Pasquale Rossi</i>	29	APPLICATIONS Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century <i>Pasquale Rossi</i>
CONTRIBUTI Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia unita <i>Laura Facchinelli</i>	41	FOCUSES Railways and the Making of Italian Unification <i>Laura Facchinelli</i>
L'Italia unita... dalle infrastrutture <i>Stefania Maffeo</i>	51	Italy United... by the Infrastructures <i>Stefania Maffeo</i>
Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità <i>Marta Moretti</i>	61	Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150 th Anniversary of the Unification <i>Marta Moretti</i>
Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio <i>Carlo Salone</i>	69	Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory <i>Carlo Salone</i>

OSSERVATORI

Web
a cura di Cristina Calenda
I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

Pubblicazioni
a cura di Andrea Salvatore Profice
Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Evoluzione della normativa urbanistica:
la frammentazione dopo l'omogeneità

Pratiche urbanistiche
a cura di Fiorella de Ciutiis
La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:
alcuni esempi

Roma
a cura di Daniela Cerrone
Il Piano Strategico di Roma Capitale

News ed eventi
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

AUTORI

Profili degli autori

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Mega Events: Opportunity of urban Requalification

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
Evolution of the Urban Planning Rules:
the Fragmentation after the Homogeneity

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Urban Planning after the Unification of Italy:
Some Examples

Rome
ed. Daniela Cerrone
The Strategic Plan of Roma Capitale

News and Events
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

79

83

87

91

95

99

103

AUTHORS

Authors' Profiles



Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità

Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150th Anniversary of the Unification

Marta Moretti

Vice Direttore
Centro Città d'Acqua, Venezia
e-mail: marta.cittadacqua@libero.it; web: www.citiesonwater.com

Le celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, al di là del momento commemorativo, offrono anche l'occasione per interrogarsi sulla storia e lo sviluppo di questo Paese, in particolare in riferimento alla cultura del mare e al sistema dei trasporti via acqua. Di recente ci si è domandati se l'Italia di oggi ami davvero il mare e se, in questi 150 anni di storia nazionale, essa abbia riconosciuto la dovuta importanza al sistema dei porti sviluppati lungo le proprie coste. In un paese peninsulare come l'Italia, con i suoi 7.500 chilometri di fronte d'acqua, la presenza dei porti è sempre stata elemento determinante per la crescita economica e per la sua affermazione sui mercati internazionali. Il legame profondo che ha unito i porti alle città è stato in passato un fattore decisivo non solo per la configurazione fisica dei territori urbani ma anche per la definizione della loro 'identità', in termini culturali. L'intero sistema portuale italiano – i porti maggiori, ma anche alcuni minori – si sono sviluppati in un intreccio di relazioni fisiche, economiche, sociali, culturali con le città che li 'ospitano'.

Ma se sono stati molto uniti e strettamente collegati ancora tra la fine dell'800 e la prima metà del '900, le città e i loro porti sono andati progressivamente separandosi nell'ultimo mezzo secolo, determinando situazioni di forti contrasti e di continue tensioni, penalizzando in questo modo la competitività economica dei porti e peggiorando la qualità della vita cittadina.

Solo più recentemente – a seguito della legge n. 84 del 1994 che affida alle Autorità Portuali anche il compito della promozione sia per incrementare i traffici che per favorire le relazioni con il territorio – nuove forme di 'dialogo' hanno consentito, in talune occasioni, di riavviare politiche di concertazione sui piani di sviluppo delle aree portuali e sul miglioramento della situazione delle zone urbane prossime ai porti.

Considerato da alcune città una risorsa, in altri casi ignorato, in altri ancora considerato un elemento di disturbo e causa

The celebrations for the 150th anniversary of the Unification of Italy also offer the opportunity to question the history and development of this country, particularly in reference to the maritime culture and the system of water transport. In a peninsular country like Italy, with its 7,500 km of waterfront, the presence of ports has always been crucial to economic growth and its success in international markets. But the second half of the twentieth century, cities and their ports have been gradually separated, resulting in situation of conflict and ongoing tensions. Only recently - following the Law 84, 1994 - new forms of 'dialogue' have allowed, on certain occasions, to restart political consultation on the development plans of the port areas and on improving the situation of urban areas close to ports. For all these reasons, the occasion of the 150th anniversary of the Unification of Italy can be a significant moment to resume the debate on the role of Italian ports in the history of our country, and possibly increase the potential that they may have, according to the positive and encouraging data of the entire maritime cluster in recent years, at least until the economic crisis of 2008. At the same time, the complex relationship port-city can be analyzed, with a view to mutual recognition of their needs and to the development of their activities in a framework of practical and effective, cooperative spirit, which requires both a greater mutual understanding as well as a more effective targeting to achieve a lasting and sustainable urban quality. The gradual economic globalization and market liberalization have led to a general increase in trade globally and in particular the Mediterranean has become a centre of traffic flows East-West and North-South. Italy, located in the middle of the Mediterranean basin, is now once again become the crossroads of the most important lines of goods and passengers connected world, experiencing a period of intense growth in maritime trade. Except for those ports with a strong presence of the cruise segment, which recorded growth rates of interest, the global economic crisis of 2008 has had very heavy in this sector (freight traffic to trucks and containers). This is also due to some historical gaps of the Mediterranean ports, such as the lack of rail connections to and from the ports, although Port Authorities are trying to bridge the gap both in terms of infrastructural interventions and environmental sustainability, through policies of sharing and coexistence between the port and the surrounding area and through a renewed and widespread 'culture of the sea'. Since only through a cultural approach and mutual education will emerge a new perception of the *port in the city* and the *city in the port*. In fact, there are already encouraging signs of a recent appropriation of the port in a positive light and of a recovery of marine culture in several Italian port cities. Through a slow and complex process, articulated through different events, is gaining a new 'feeling' in relation to ports, seen in the key of a resource and as an integral part of a city, provided they respect certain rules necessary for sustainable urban living.



Vista aerea del porto di Ravenna.

di una serie di fattori negativi quali il congestionamento stradale, l'inquinamento, l'impatto negativo sull'industria della pesca e sul turismo, e il mancato o difficile accesso al mare, il porto però non ha mai smesso di rappresentare una realtà importante con cui rapportarsi, confrontarsi e, anche, scontrarsi. Spesso all'origine stessa dei primi insediamenti urbani, quasi sempre *motivo* e *motore* dello sviluppo delle città, il porto resta una presenza, anche quando conflittuale, ricca di suggestioni e di fascino, luogo di produzione e di passaggio di merci e di uomini, vero condensato di saperi e di abilità e, oggi più che mai, luogo di incontro di genti e culture diverse.

Per tutti questi motivi, l'occasione del 150esimo anniversario dell'Unità d'Italia può rappresentare un momento significativo per riprendere la riflessione sul ruolo dei porti italiani nella storia del nostro paese, ed, eventualmente, sul potenziale rafforzamento che essi possono subire, alla luce dei dati positivi ed incoraggianti dell'intero *cluster* marittimo in questi ultimi anni, almeno fino alla crisi congiunturale del 2008. Un sistema articolato in reti di imprese e di interscambi altamente flessibili, quello del settore marittimo, che ha trovato, grazie alla sua configurazione particolare, frutto dell'aggregazione di produzioni di matrice manifatturiera – la cantieristica e la nautica da diporto – e di servizi (trasporti,

gestione dei porti, agenti marittimi, cantieri navali, ecc), una propria configurazione efficiente, in grado di creare redditività e di mantenere su livelli sostenuti la crescita della produzione e dell'occupazione.

Al tempo stesso, la ricorrenza celebrativa dei 150 anni, in quanto occasione di riflessione sulla nostra storia e sul nostro passato nazionale, può permettere anche di analizzare la complessa relazione porto-città, in un'ottica di mutuo riconoscimento delle rispettive esigenze e della medesima volontà di sviluppare le proprie attività in un quadro di concreto ed efficace spirito di collaborazione.

Se all'interno di ciascun ambito, la logica di filiera o di *sistema* così come quella di *rete* logistico-funzionale con le necessarie connessioni degli scali, attraverso adeguati collegamenti stradali e ferroviari, è ormai diventata una realtà sempre più consolidata e diffusa, capace di innescare nuovi modelli di relazione con il territorio, resta ancora molto da fare nell'ambito della collaborazione trasversale tra competenze portuali e competenze urbane, che richiede innanzi tutto una maggiore e più aggiornata conoscenza reciproca, così come una più efficace definizione degli obiettivi per il raggiungimento di una qualità urbana sostenibile e duratura.

Andando a guardare i dati emerge che il traffico marittimo

italiano è ripartito fra un numero elevato di porti commerciali ma solo una trentina tra questi presenta livelli di movimentazione di rilevanza nazionale. Di questi, circa 10 svolgono una funzione specificamente industriale mentre gli altri 20 abbinano ruoli commerciali e industriali, con un traffico suddiviso in modo difforme.

Di fatto in tutto il Paese sono identificabili sette/otto complessi portuali, a estensione regionale o interregionale, formati spontaneamente in raccordo con altrettante aree geo-economiche, in funzione di un retroterra più diretto e in certi casi esclusivo. L'area più industrializzata (pianura padana) si appoggia quindi in prevalenza sui porti liguri e su Livorno da un lato, nonché su porti dell'arco giuliano veneto e su Ravenna dall'altro. Le aree del centro, più limitate per dimensioni, e caratterizzate da attività industriali in prevalenza medio piccole, sono essenzialmente servite dai porti del medio e basso Tirreno e, in misura minore, da quelli del medio-basso Adriatico, così come sui porti del basso Tirreno e su quelli del basso Adriatico gravitano le aree del Mezzogiorno continentale. Infine le aree delle due grandi Isole trovano nei rispettivi porti il loro naturale sbocco marittimo.

Veduta della città e del porto di Trapani.

La progressiva globalizzazione dell'economia e la liberalizzazione del mercato hanno determinato una generale crescita degli scambi commerciali a livello mondiale e in particolare il bacino del Mediterraneo è diventato un centro di flussi di traffico Est-Ovest e Nord-Sud (traffico merce varia e Ro/Ro, traffico passeggeri e traffico prodotti petroliferi, ecc).

La particolare posizione geografica dell'Italia può rendere i trasporti marittimi uno degli elementi strategici di sviluppo del Paese. Posta al centro del bacino del Mediterraneo, è tornata ad essere oggi il crocevia delle più importanti direttrici di collegamento mondiale di merci e passeggeri, contribuendo all'aumento complessivo dei traffici nei porti nazionali ed alla loro specializzazione.

Tali incrementi dimostrano come ormai i porti italiani siano riusciti ad acquisire non solo i traffici relativi al mercato nazionale ma anche quelli destinati ai paesi del bacino del Mediterraneo attraverso lo sviluppo del *transshipment* – il porto di Gioia Tauro è il più importante porto di *transshipment* per i contenitori del Mediterraneo – che ha permesso di realizzare una fitta rete di servizi marittimi in questa area





Veduta dello stretto e della città di Reggio Calabria.

geografica. Quindi, anche grazie agli effetti positivi in termini di efficienza e competitività delle attività portuali derivanti dalla legge di riforma n. 84/94, si può affermare che la portualità italiana ha potuto vivere una stagione di intensa crescita dei traffici marittimi specie di quelli containerizzati. Certo, la crisi congiunturale e globale del 2008 non è stata priva di effetti molto pesanti anche in questo settore, registrando severe contrazioni significative ovunque dei volumi movimentati e risultati in calo per quasi tutte le tipologie di traffico, ad eccezione per quei porti caratterizzati da una forte presenza del segmento crocieristico.

Così il porto di Bari si conferma porto leader del bacino Adriatico e si appresta a raggiungere quota due milioni di passeggeri seguito dallo scalo di Venezia, con circa 1,8 milioni di passeggeri, dai circa due milioni e mezzo di Civitavecchia, da un milione 200 mila di Napoli, dalle centinaia di migliaia a Savona e Genova. Inoltre, la ricerca di nuovi itinerari ha portato le navi da crociera in scali e piazze commerciali altrimenti dedicate ad altri traffici, consentendo di diffondere più capillarmente le occasioni di sviluppo dei singoli territori: La Spezia, Brindisi, Portoferraio, Olbia, Cagliari, i porti della Sicilia. Sul traffico traghetti la situazione è invece molto più stagnante, con una leadership nei collegamenti con la sponda greca e albanese di Brindisi e di Ancona, in particolare, con quella croata. Mentre, sul fronte delle merci che viaggiano su mezzi pesanti (trucks e trailers) e sul traffico containers, la crisi economica si è fatta sentire molto pesantemente in tutti i porti mediterranei.

Nel bacino Adriatico-Ionico, ad esempio, il movimento complessivo delle merci ha complessivamente registrato livelli di traffico inferiori a quelli di un decennio fa, anche se un calo medio dell'8% va tuttavia considerato un buon risultato tenuto conto che i più grandi porti del mondo hanno perso in media il 15% dei traffici e su scala mondiale il traffico container si è ridotto intorno al 10-12%.

Ma una delle lacune storiche della portualità del Mediterraneo, e di quella adriatica in particolare, è

rappresentata dalla mancanza di collegamenti terrestri via ferrovia da e per i porti. Al contrario i porti del Nord Europa, sulla frequenza di collegamenti ferroviari capaci di collegare gli scali direttamente con *inland* terminal e in generale grandi bacini di consumo, hanno fondato storicamente parte della propria competitività. Eppure, la capacità di servire mercati di consumo e di produzione interni, lontani dal porto, è sempre più un fattore strategico per i porti e l'intermodalità ferroviaria è uno strumento fondamentale perché questo avvenga.

Data la particolare morfologia del Paese e l'elevata congestione del traffico su strada (su cui circola l'85% del totale), l'Italia necessita di modalità alternative sulle distanze medio-lunghe, quindi un ruolo maggiore delle linee ferroviarie e delle rotte marittime potrebbe mettere a disposizione soluzioni di trasporto combinato e prodotti innovativi.

Molto si sta tentando di fare per stimolare questa modalità di trasporto (incentivi regionali, investimenti infrastrutturali, programmi europei di sostegno ecc...) e soprattutto per colmare i ritardi degli scali italiani, anche in considerazione della sua sostenibilità ambientale (quella ferroviaria è la modalità meno inquinante).

Oggi, in Italia, sono pochi i porti che presentano servizi ferroviari tali da assorbire quote di traffico significative. Trieste è, in questo senso, sicuramente il porto con servizi più capillari – munito anche di retroporto – e internazionalizzati. Quasi un terzo del traffico container si muove via ferrovia e, oltre ai collegamenti nazionali, vi sono connessioni con Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca per un numero complessivo di 50 treni a settimana. Con destinazioni tutte italiane, sono invece i frequenti collegamenti ferroviari da e per il porto di Ravenna. La competitività del bacino Adriatico si misurerà sempre di più sulla capacità di offrire servizi ad alto valore aggiunto, e collegamenti door-to-door, piuttosto che sulla capacità dei terminal o sui prezzi dei servizi portuali. Ora le nuove frontiere competitive per i porti italiani sono rappresentate dal Nord Africa e dal pullulare di nuovi scali



Il porto di Genova con la Stazione Marittima.

che sono nati o si apprestano a nascere in un bacino che raccoglie 280 milioni di persone, manodopera a basso costo, capacità di attrazione degli investimenti internazionali e tassi di sviluppo del PIL interessanti (in condizioni di normalità). In vista quindi di un incremento del trasporto intermodale nel futuro, le Autorità Portuali italiane stanno attivando iniziative volte a potenziare la capacità infrastrutturale dei porti, creando piattaforme in grado di gestire traffico intermodale, ampliando il numero di binari o creando più fluidi collegamenti con la rete nazionale.

Se generalmente il raccordo con il sistema viario non presenta evidenti criticità, più delicato sembra essere il dialogo con Rfi, relativo alle modalità di gestione dei terminal ferroviari (talvolta sottoutilizzati), alla disponibilità di personale per l'utilizzo dei locomotori, all'utilizzo della rete, alla definizione di tariffe e manovre. In particolare, esiste l'esigenza di arrivare ad un maggior coordinamento tra i differenti protagonisti delle reti e dei nodi infrastrutturali (ferrovie, ma anche porti, aeroporti e autostrade) in Italia, sia per ottenere una migliore utilizzazione delle risorse pubbliche che per evitare una minore efficienza complessiva del

sistema, arrivando addirittura a produrre strutture che rischiano di entrare in sovrapposizione tra loro.

Quindi, dare forma completa al sistema a rete, proseguire nel processo di investimento per la modernizzazione delle strutture che già oggi si confrontano con il mercato e per quelle che a breve diverranno operative, adottare appieno il metodo del dialogo con altri attori del sistema logistico nazionale, in modo da dare maggiore e migliore sostanza alle relazioni con il territorio (*cluster-terra mare*) appaiono come fattori di fondamentale importanza per una maggiore efficienza e competitività dei porti italiani sul territorio.

Anche sul fronte ambientale in generale vanno segnalate alcune iniziative, che vanno dal progetto "tetti verdi" con pannelli fotovoltaici, al *cold ironing*, dall'utilizzo di fonti di energia rinnovabile ai programmi di certificazione ambientale, dal recupero del patrimonio storico architettonico alla cura degli spazi portuali destinati al turismo ed alle crociere.

Finalizzate alla salvaguardia del "mare" quale bene da proteggere e tutelare, o con l'obiettivo di evitare alle città effetti indesiderati quali inquinamento acustico o dell'aria,



Il porto della Spezia.

le soluzioni adottate stanno realmente trasformando i porti in luoghi più sostenibili dove ambiente, qualità e sicurezza possono svilupparsi insieme.

Grazie alle direttive europee che impongono adeguamenti e restrizioni e, più in generale, grazie anche a un evolversi della sensibilità ambientale (*green port*) a tutti i livelli sempre più attenta, i porti e le attività produttive ad esso collegate sono sempre più laboratori di sperimentazione di formule più rispettose dell'ambiente.

Sempre più sono necessarie politiche di condivisione e convivenza tra il porto e il territorio circostante, tanto più se si tratta di una città o di un centro storico, al fine di uno sviluppo armonioso di tutte le parti e di una ottimizzazione sinergica di tutte le forze economiche presenti sul territorio. E' oggi indifferibile per l'economia marittima italiana, ma anche per lo sviluppo della città cui fa riferimento, un approccio di sistema, che riesca ad esaltare le specializzazioni, ma che al contempo permetta di sfruttare le sinergie esistenti nel settore.

Tale approccio integrato, dopo decenni di contrapposizioni se non di aperte ostilità tra porto e città, può maturare

soltanto in un rinnovata e diffusa 'cultura del mare' e del ruolo attivo e 'creativo' dei porti. Solo attraverso un approccio culturale e una reciproca educazione potrà emergere una nuova percezione del *porto in città* e della *città nel porto*.

In realtà, esistono già segnali incoraggianti di una recente appropriazione – o ri-appropriazione – del porto in chiave positiva e di un recupero della cultura del mare in alcune città portuali italiane.

Attraverso un processo lento e complesso che coinvolge approcci e ambiti diversi, oltre a molteplici interlocutori istituzionali, sta maturando in modo diffuso un nuovo 'sentire' nei confronti dei porti, purché essi rientrino o rispettino alcune regole necessarie per una vita urbana sostenibile.

Inoltre, un'opportuna azione di comunicazione e di conoscenza reciproca portata avanti in anni recenti da molte Autorità portuali e articolata in azioni diverse – *open days*, eventi, fiere, attività didattiche, mostre, spettacoli, collaborazioni con eventi sportivi o di natura sociale – ha permesso una sorta di avvicinamento del porto alla città, non più vissuto esclusivamente come luogo di transito ma



quale valore aggiunto per la città stessa. Un grosso contributo a questo cambio di percezione viene dallo straordinario sviluppo che ha investito il mercato crocieristico

Venezia, in alto a sinistra nave da crociera attraccata alla riva dei Sette Martiri; in basso l'ex chiesetta di Santa Marta.

in anni recenti.

Come si è detto, molti porti italiani, un tempo principalmente a vocazione commerciale e di merci, hanno registrato un aumento di traffico consistente proprio nel trasporto passeggeri, a seguito dell'incredibile fortuna del turismo delle crociere in particolare nel Mediterraneo.

E proprio per l' *'utilizzo'* che il passeggero delle crociere fa della città di partenza e arrivo del suo viaggio, specificatamente connotato al tipo di proposta culturale e turistica su cui si sta strutturando il mercato di recente, i terminal passeggeri e le funzioni ad esso collegate hanno svolto il ruolo di vere cerniere tra queste due realtà, mettendo in collegamento porzioni di città altrimenti separate. In molti casi è il waterfront recuperato a funzioni urbane, con la sua ricchezza di infrastrutture industriali e portuali, con la sua atmosfera intrisa di simboli, a far maturare una nuova prossimità tra la città e il porto e a trasformarsi nello *start-up* di nuove opportunità di sviluppo economico e nel riposizionamento della città nel suo insieme.

Basti pensare al più importante porto italiano, Genova. È stata la prima città italiana a fronteggiare la crisi identitaria,



puntando sulla sua cultura marinara e sul mare, attraverso la riqualificazione di Porto Antico e la trasformazione del waterfront in un polo di attrazione per il tempo libero. L'Acquario, il Bigo, il recupero dei Magazzini del Cotone e, più recentemente, il Museo del Mare Galata, hanno trasformato Genova in una delle mete italiane di maggiore interesse. Nella direzione dell'educazione e dell'avvicinamento tra porto e città, va invece il 'giovane' Genoa Port Center che, utilizzando i più avanzati strumenti multimediali (schermi digitali, collegamenti via radio, simulatori di navigazione), racconta ai cittadini di tutte le età come funziona un porto moderno e tecnologico oggi. Ma altri segnali interessanti vengono dalla Spezia che, da un lato, attraverso manifestazioni quali la Festa della Marineria, afferma la sua lunga storia di porto civile e militare, e dall'altra trasforma il suo fronte d'acqua urbano offrendo una nuova accessibilità all'acqua fatta di spazi pubblici e aree verdi, impianti sportivi, servizi per la navigazione da diporto e per le crociere e un museo del mare.

Così Napoli, che si appresta a ridisegnare, sul fronte urbano, la sua linea di confine tra porto turistico e città, con il complesso progetto della *filtering line*, che offrirà servizi ai cittadini e turisti fungendo al contempo da passeggiata panoramica in superficie e da cerniera sotterranea di raccordo dei servizi dall'altra. Al tempo stesso, sta sviluppando un progetto di 'banca del mare' che annovera nella compagine societaria rappresentanti del porto, della nautica e dei servizi ad essa connessi (agenzie, spedizionieri, trasportatori, terminalisti, broker, professionisti), per favorire un rapporto diretto con la realtà strategica imprenditoriale dello shipping.

E ancora l'Autorità Portuale di Venezia che, da un lato, apre la sua area portuale ad attività espositive e congressuali, attraverso il recupero dell'ex chiesetta trecentesca di Santa Marta l'Autorità Portuale e attraverso una serie di manifestazioni sportive e promozionali – tra cui gli *open days* e la Venice Marathon, solo per citarne alcuni –, dall'altra, adotta politiche di tutela, di sicurezza, di risparmio energetico e di rispetto dell'ambiente sostenendo la strategia riassunta in porto *aperto*, porto *sicuro*, porto *verde*. In questa stessa linea è il progetto "Porto Aperto Porte Aperte" del porto di Livorno che, attraverso un calendario di visite rivolte alle scuole, ha permesso di far conoscere la città portuale e la nuova idea di Museo del porto e dei mestieri portuali che farà parte di un percorso turistico.

Così come il Polo Museale del Porto a Trieste, il Museo del Comando delle Capitanerie di Porto a Civitavecchia, il Polo Museale di Palermo che comprende, oltre al Museo della Marineria anche un Acquario: tutte iniziative che, mettendo in comunicazione il porto con il territorio, valorizzano il patrimonio di saperi, di abilità e di conoscenze che provengono dalla cultura del mare e del porto, costruiscono un'identità rinnovata della città portuale e, al tempo stesso, innescano una qualità di vita nella città che contempla, quanto più possibile, il concetto di integrazione e convivenza.

Un principio al quale guardare con sempre maggiore convinzione in un Paese che, per molti aspetti, sente ancora fratture e distinzioni, dimenticando quanto le differenze siano sinonimi di ricchezza e vitalità se vissute in una logica di bene comune.

Riferimenti bibliografici

Federazione del Mare, III Rapporto sull'Economia del Mare, 2006 Censis, Franco Angeli.

Lupi P., "Cos'è un porto?", in *Portusplus n. 1 2011*, Edizione RETE, Venezia 2011.

Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali - UIR/CENSIS 2008.

Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio, OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI. RELAZIONE 2010, a cura di Ida Simonella, ISTAO-Istituto Adriano Olivetti.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, Relazione sulle attività delle Autorità Portuali 2009.

Referenze immagini

Tutte le immagini sono dell'Archivio Centro Città d'Acqua, Venezia.

TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab* del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMA*Lab* - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it**