



# Publicazioni

## Un porto globale per una città globale

### A Global Port for a Global City

a cura di **Andrea Salvatore Profice**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [andrea.profice@unina.it](mailto:andrea.profice@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### In questo numero

Negli ultimi vent'anni, la globalizzazione dei mercati ha avuto effetti profondi anche sull'economia marittima e, quindi, sull'organizzazione delle aree portuali. Le innovazioni tecnologiche nel campo del trasporto via mare e nella movimentazione dei carichi, l'intermodalità, la ridefinizione delle rotte e delle mappe commerciali e turistiche, ma anche l'emergere di una maggiore sensibilità ambientale per la conservazione delle risorse marine, sono tra gli elementi che hanno più profondamente modificato il rapporto tra aree portuali e città. L'evoluzione di tale rapporto ha seguito, in molti contesti del mondo, la stessa traiettoria: il trasferimento delle attrezzature per il commercio portuale fuori dall'inner city, la riqualificazione dello spazio liberato e del waterfront ed, infine, la riconversione turistica e/o ricreativa delle aree rigenerate. In questo numero vengono presentate tre pubblicazioni che affrontano e

approfondiscono alcune delle tappe di questa evoluzione. Il primo dei temi descritti ovvero la rivoluzione che ha coinvolto il trasporto e l'economia marittima e, di conseguenza, le aree portuali è al centro del primo contributo: "Ports, cities and global supply chains". Il secondo contributo "Smarter growth for coastal and waterfront communities" è, invece, un Report dell'Agenzia Oceanografica e dell'Agenzia per l'Ambiente degli Stati Uniti in cui vengono presentati alcuni principi e linee guida per una riqualificazione "intelligente" e sostenibile delle aree del waterfront delle città costiere. La terza proposta è il Numero Speciale del Dicembre del 2008 della rivista bimestrale prodotta dall'Autorità Portuale di Venezia "Primo Piano, sul Porto di Venezia" che presenta alcune delle iniziative ed eventi culturali promossi da tale autorità che hanno avuto come obiettivo la riscoperta da parte dei veneziani delle aree e delle attività del porto.



### Ports, Cities and Global Supply Chains

Questo testo, curato da J. Wang, D. Oliver, T. Notteboom e B. Slack, raccoglie più di venti contributi presentati al Workshop Internazionale di Hong Kong (2005) "Port, Cities and Global Supply Chains" che ha riunito esperti e accademici di vari settori e ambiti disciplinari per discutere ed approfondire il ruolo delle città-porto nell'era della globalizzazione.

Negli ultimi vent'anni, le trasformazioni indotte dalla globalizzazione dei mercati hanno mutando radicalmente i vecchi equilibri politici, economici e commerciali in tutto il mondo. Tali mutamenti hanno trasformato anche l'industria marittima e, di conseguenza, le aree portuali.

Sono aumentati gli attori e, in alcuni casi, cambiati i protagonisti del commercio internazionale; la diffusione del trasporto intermodale e le nuove necessità delle compagnie di navigazione hanno ridisegnato la mappa degli scali e la geografia dei flussi commerciali; le nuove tecnologie hanno praticamente rivoluzionato la movimentazione delle merci via mare e su terra. Tutto è diventato più veloce, complesso e, quindi, difficile da gestire.

Negli ultimi vent'anni, questi ed altri mutamenti hanno avuto un impatto drammatico sulle città-porto di tutto il mondo. Alcune sono riuscite a rispondere velocemente al cambiamento, ritagliandosi nuove e importanti fette di mercato. E' il caso di alcune piccole realtà portuali come, per esempio, Shenzhen, in Cina, e Pelepas, in Malaysia, divenute in pochi anni due dei più importanti porti dell'area asiatica.

Le realtà portuali, invece, che hanno accusato maggiormente il colpo sono i porti "storici", europei e americani, a causa della loro organizzazione "consolidata" basata, in molti casi, sulle attività tradizionali legate all'industria pesante lungo la costa.

La rapidità e l'entità delle trasformazioni in gioco ha messo a dura prova anche la capacità di studiosi e istituzioni di interpretare e rispondere al cambiamento. In tale ambito, questo testo offre notevoli spunti di riflessione e rappresenta un valido contributo alla definizione di politiche, strategie e interventi finalizzati ad affrontare le trasformazioni in atto.

Il libro è suddiviso in quattro sezioni. Nella prima gli autori definiscono il quadro di concetti e temi approfonditi nel testo. I primi due capitoli introducono il concetto di "global supply chains" e ne approfondiscono significato e impatti sulle aree portuali. Sempre in questa prima parte vengono esaminati i principali tratti

evolutivi del cambiamento delle città-portuali, dal punto di vista dell'organizzazione degli spazi, delle funzioni, ecc.

La seconda parte del libro analizza il rapporto tra reti di trasporto e sviluppo delle aree portuali. Le nuove esigenze legate alla logistica e all'intermodalità hanno richiesto ingenti investimenti per la messa a "norma" delle aree portuali in molti paesi del mondo.

La parola d'ordine, oggi, è "affidabilità": in termini di organizzazione degli spazi e delle attività; in relazione ai tempi e ai costi di lavorazione. Uno dei capitoli di questa seconda sezione analizza la situazione dei porti del Mediterraneo. Nella scorsa decade (1990-2000) i porti del Mediterraneo sono riusciti ad intercettare una grossa fetta del mercato delle merci provenienti dall'estremo Oriente. Ciò ha portato allo sviluppo di nuove realtà portuali, fuori dalle vecchie e congestionate città e in corrispondenza dei nodi della viabilità principale. La tradizione e l'esperienza delle maestranze e la posizione strategica di questi porti li ha sicuramente avvantaggiati rispetto ad altre realtà del Nord Europa. A fronte di tale vantaggio, questi nuovi "hub" portuali devono fare fronte a notevoli carenze strutturali soprattutto per quanto concerne l'inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Le ultime due sezioni del testo approfondiscono alcuni degli aspetti connessi alla competizione in atto tra città-porto a livello internazionale, a livello delle singole nazioni e regioni e su punti di forza e debolezza connessi alla gestione pubblica o privata delle attività portuali.

Un ultimo aspetto ampiamente analizzato in queste ultime sezioni riguarda il rapporto tra nuove esigenze e trasformazioni delle aree portuali e conseguenti trasformazioni delle aree urbane.

**Titolo:** Port, Cities and Global Supply Chains

**Autore/curatore:** J. Wang, D. Oliver, T. Notteboom e B. Slack

**Editore:** Ashgate publishing

**Download:** <http://books.google.it/>

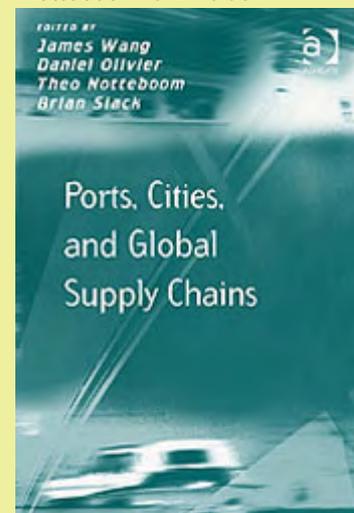
**Data pubblicazione:** 2007

**Numero di pagine:** 278

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** Italiano



**Smart growth for coastal and waterfront communities**

Il processo di progressivo trasferimento delle installazioni portuali fuori dal centro urbano ormai congestionato e, spesso, carente di spazio, ha lasciato notevoli quantità di “vuoti urbani” sul fronte del mare.

A cavallo degli anni Novanta, per molte città-porto storiche nel mondo è emersa, quindi, la problematica di come riqualificare questi nuovi spazi, che tipo di attività insediare e come attrarre gli investimenti.

Questa pubblicazione, prodotta dalla “National Oceanographic and Atmospheric Administration” (NOAA) degli Stati Uniti in collaborazione con la “Environmental Protection Agency” (EPA), risponde ad alcune di queste necessità proponendo un’idea di sviluppo delle aree del waterfront orientata ai principi dello “Smart Growth”.

Sviluppati originariamente per le aree urbane, i principi dello Smart growth fondano la propria idea dello sviluppo urbano su una serie di principi guida orientati al miglioramento della qualità della vita, della qualità delle risorse ambientali e delle condizioni economiche della città.

Al di là della loro declinazione esatta, i principi di massima cui si ispira lo Smart Growth sono l’uso misto del suolo, i vantaggi dell’edificazione compatta e di quartieri semi-indipendenti, la diversificazione delle opportunità di scelta residenziale, la conservazione degli spazi aperti, la priorità dello sviluppo nelle aree già urbanizzate anziché in quelle inedificate.

Dal punto di vista della mobilità, lo smart growth comprende la realizzazione di spazi percorribili a piedi, la messa a disposizione di varie possibilità di trasporto, così che i residenti abbiano alternative all’auto con a bordo il solo guidatore. Molte amministrazioni locali negli Stati Uniti stanno promuovendo misure e interventi sul territorio indirizzati a tali principi.

Alcuni autori sostengono che questo dello Smart Growth sia addirittura uno degli argomenti più dibattuti in tutti gli Stati Uniti.

In “Smart Growth for Coastal & Waterfront Communities” NOAA e EPA hanno tentato una revisione del decalogo per indirizzarne più specificatamente i principi al governo delle trasformazioni delle aree costiere.

Tali aree rappresentano dei luoghi “particolari”: dal punto di vista fisico, paesistico e dell’organizzazione dello spazio; dal punto di vista del “senso dei luoghi” percepito dagli abitanti e dagli utenti in genere, che deriva dalla storia di questi luoghi e dal loro legame con le risorse marine. Naturalmente il modo in cui in questi luoghi viene promosso lo sviluppo ha

**Titolo:** Smart Growth for coastal and waterfront communities

**Autore/curatore:** NOAA - EPA

**Editore:** NOAA

**Download:** <http://www.noaa.gov>

**Data pubblicazione:** 2009

**Numero di pagine:** 60

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** Italiano



ripercussioni importanti sulle risorse ambinatali, sull’economia, la qualità della vita e sullo stesso “senso dei luoghi” di cui si parlava in precedenza.

Come, allora, i principi dello “Smart Growth” possono guidare lo sviluppo di tali aree per mantenerne immutate le caratteristiche naturali, l’attrattività e la qualità della vita degli abitanti?

Questa è una delle domande a cui “Smart growth for coastal and waterfront communities” cerca di rispondere.

La guida comincia con una panoramica inerente le sfide, le opportunità e i rischi cui sono soggette le aree urbane costiere e il waterfront. Successivamente, nei dieci capitoli centrali, vengono proposti e approfonditi, uno ad uno, i principi dello “Smart Growth” per le aree costiere.

Tra questi possono essere menzionati “l’edificazione compatta che assicuri l’accesso alle aree e alle risorse del waterfront”, “creare percorsi pedonali e ciclabili lungo le coste”, “allargare l’offerta di trasporto anche ai mezzi di trasporto su acqua”, ecc.

L’idea che guida la definizione di tali principi riflette, da una parte, le esigenze di riqualificare le aree del waterfront e renderle attrattive da un punto di vista economico e ricreativo, dall’altra, di mantenerne inalterate le caratteristiche paesaggistiche, le naturalità e le qualità ambientali. Particolare attenzione viene posta anche agli aspetti attinenti la “sicurezza” di queste aree, in molti casi, esposte a particolari condizioni di pericolosità naturale. Essendo orientati alla conservazione e, ove necessario, al ripristino delle condizioni di naturalità delle aree costiere, i principi dello “Smart Growth”, secondo gli autori, assicurano una maggiore resilienza di questi luoghi e delle loro comunità.

**Primo piano sul Porto di Venezia.  
Speciale Porto Aperto**

“Primo Piano sul Porto di Venezia” è la rivista bimestrale pubblicata dall’Autorità Portuale di Venezia.

Il numero che presentiamo è dedicato al rapporto tra la città lagunare e il suo porto e ad un’iniziativa - “Porto aperto: Venezia alla riconquista del mare” - promossa dall’Autorità Portuale e indirizzata ai cittadini. Tale iniziativa ha avuto il duplice obiettivo di far conoscere il contributo sociale ed economico che le attività portuali recano al territorio e instaurare un dialogo più forte tra autorità del porto e cittadinanza.

Venezia ha da sempre un legame particolare con l’acqua, con il suo porto e le attività mercantili e commerciali.

Come molti porti storici, però, anche il porto di Venezia da alcuni anni vive una fase di “passaggio” molto importante.

Da una parte il declino di alcune delle attività dell’industria pesante lungo la costa, come per esempio del polo industriale di Marghera; la crisi economica internazionale; il pesante lascito in termini di inquinamento ambientale prodotto dalle attività industriali e portuali della costa Nord adriatica. Dall’altra l’incremento dei flussi turistici; la capacità di attrarre i flussi di alcuni importanti settori commerciali; alcune iniziative rilevanti in direzione di una maggiore compatibilità ambientale e sostenibilità delle attività industriali e portuali.

In questa fase di svolta, l’Autorità Portuale ha deciso di investire nella comunicazione e nel dialogo con la città, attraverso la pubblicazione di una rivista e promuovendo una serie di iniziative rivolte alle scuole, alle associazioni e ai privati cittadini. Tali eventi ed attività sono diretti a coinvolgere la cittadinanza nella vita di questa importante attività della città che, in alcuni contesti del mondo - dove forse sono state fatte le scelte giuste - rappresenta, oggi, un vero e proprio volano per l’economia.

Quello della comunicazione è uno degli aspetti chiave anche secondo l’Unione Europea che nella sua “Comunicazione su una politica europea dei porti” del 2007 ha evidenziato come “migliorare l’immagine dei porti e l’integrazione nella loro città”, promuovere “un dialogo continuo tra le parti interessate non solo all’interno della città, ma anche delle regioni se necessario” sia uno degli obiettivi fondamentali per la rinascita dei porti. Uno dei temi importanti che emerge nella rivista è proprio la “nuova” integrazione tra il porto e la città.

Si è già detto, nelle rubriche precedenti, di come la globalizzazione dei mercati, le necessità legate alla logistica,

**Titolo:** Primo Piano sul Porto di Venezia

**Autore/curatore:** Autorità Portuale di Venezia

**Editore:**

**Download:** //www.port.venice.it

**Data pubblicazione:** 2008

**Numero di pagine:** 68

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** Italiano



le nuove tecnologie a servizio della movimentazione dei container, abbiano cambiato il volto dei porti commerciali. Di come molti porti “storici” abbiano perso quote di mercato, per la difficoltà di seguire il cambiamento. Ed infine, del problema degli spazi lasciati liberi dalle infrastrutture portuali in quei porti trasferitisi fuori dal tessuto urbano, della riqualificazione del waterfront e della sua riconversione turistica e ricreativa. A fronte di questi importanti mutamenti si è creata, quindi, la necessità ripensare lo sviluppo delle aree portuali, di ricollegarle alla città e alle sue attività economiche e sociali. Tale integrazione è concepita dal Piano triennale Operativo del Porto di Venezia come “integrazione tra *chi vive del porto nella città*” e “*chi nel porto vive della città*”. Qui emerge una visione del porto come risorsa del territorio attraverso il quale può passare lo sviluppo socio-economico dello stesso territorio. Il Piano ha disegnato un porto protagonista a livello regionale, nazionale e internazionale, ma anche protagonista nell’economia, nello spazio e nella vita della città. In quest’ultimo ambito si inserisce anche questa pubblicazione bimestrale.

La rivista “Primo Piano sul Porto di Venezia” - Numero Speciale di Dicembre 2008 è suddivisa in tre sezioni: la prima presenta una serie di contributi che illustrano le attività culturali promosse dall’Ente nel 2008 ed alcune iniziative a carattere economico-promozionale; la seconda sezione è dedicata alle news e, la terza, infine, introduce ed analizza le statistiche sulle attività economiche del Porto.