



# News ed eventi

## La nuova portualità tra sostenibilità e intermodalità

TeMA  
03.09

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 107-110

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

© Copyright dell'autore.

### Ports, Sustainability and Intermodality

a cura di **Floriana Federica Ferrara**

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

#### In questo numero

La visione del porto come mera infrastruttura è stata superata negli ultimi anni da un' interpretazione più ampia comprensiva delle potenzialità del porto in termini di attrattiva turistica, di interfaccia tra il sistema urbano e la risorsa mare, di centro nevralgico per gli scambi commerciali, di occasione per nuove forme di mobilità e nuovi comportamenti in chiave di sostenibilità.

Sono infatti molte le iniziative individuabili in queste direzioni e ampiamente supportate dalle politiche europee, nazionali e locali soprattutto in termini di finanziamento. Le Autostrade del Mare, i progetti di realizzazione di numerosi Waterfront, spesso promossi tramite concorsi di idee e la moderna tendenza a ragionare in termini di "distretti portuali", ossia di sistemi integrati non solo tra i porti stessi ma anche con

le altre strutture produttive, le aree logistiche e le altre strutture territoriali, rappresentano un valido esempio.

In questa ottica, il primo articolo presenta alcuni programmi promossi della Comunità Europea che si pongono come strumenti operativo, tramite i relativi finanziamenti, delle politiche mirate alla creazione di nuova mobilità e al potenziamento del trasporto intermodale come strategia per la sostenibilità.

Nel secondo articolo si affronta il tema del rapporto porto-sostenibilità ambientale. Le attività portuali risultano avere infatti una serie di impatti sull'ambiente che possono essere limitati se osservate alcune procedure codificate e condivise da tutti gli operatori del settore. A tal fine, verrà presentata l' ESPO/ECOPORTS Port Environmental Review 2009 come iniziativa europea per il monitoraggio di alcuni aspetti ambientali relativi alle caratteristiche intrinseche/fisiche dei porti ed alle modalità di svolgimento delle attività portuali. La compilazione del documento risulta funzionale sia all'elaborazione di criteri e di procedure codificate che all'aggiornamento degli indicatori prestazionali europei di carattere ambientale adottati in ambito portuale.

Nell'ultimo articolo, la presentazione del progetto Salerno Porta Ovest offrirà alcuni spunti di riflessione sul rapporto porto-sistema urbano e sul ruolo strategico che il porto può assumere in un'ottica di promozione del trasporto intermodale.

In particolar modo verranno esaminate le criticità di Salerno come "porto urbano" che hanno condotto alla ridefinizione di tutta la viabilità attualmente esistente nell'ottica di decongestionare l'accesso al Centro Storico. Infine, verrà brevemente illustrato il progetto di riqualificazione paesaggistico-ambientale del lungomare della città di Salerno del quale sono appena iniziati i lavori.



#### Living and working with ports The human face of a global business sector

ESPO 2010 Conference  
27-28 Maggio 2010  
Helsinki, Finlandia  
tutte le info sul sito: <http://www.espo.be>



#### Balancing Environmental Challenges with Economic Demands

GreenPort 2010  
24-25 Febbraio 2010  
Stoccolma, Svezia  
tutte le info sul sito: <http://www.greenport.net/gp-content/welcome-to-greenport/ecoports-2009.html>

### Le strategie della EC per il trasporto marittimo

Il trasporto su acqua è oggi incentivato da numerosi programmi europei e di riflesso da molte iniziative nazionali e regionali, per effetto dei molteplici benefici che ne possono derivare non solo in termini di mobilità ma anche di sostenibilità ambientale e di sicurezza.

Tra i principali obiettivi della Comunità Europea sono infatti da annoverare la riduzione della congestione sulle strade europee e il miglioramento delle prestazioni ambientali del trasporto merci. Su quest'ultimo punto intervengono anche fattori legati alla Sicurezza in quanto lo spostamento di merci pericolose dal trasporto su gomma e su rotaia a quello su acqua comporterebbe una riduzione di numerosi rischi e prima fra tutti, quello da esplosione in centri abitati (cfr. incidente di Viareggio, TEMA n°02/09).

Una delle politiche attive della Comunità Europea diventa dunque l'incentivazione dello Short Sea Shipping e cioè del trasporto marittimo a corto raggio.

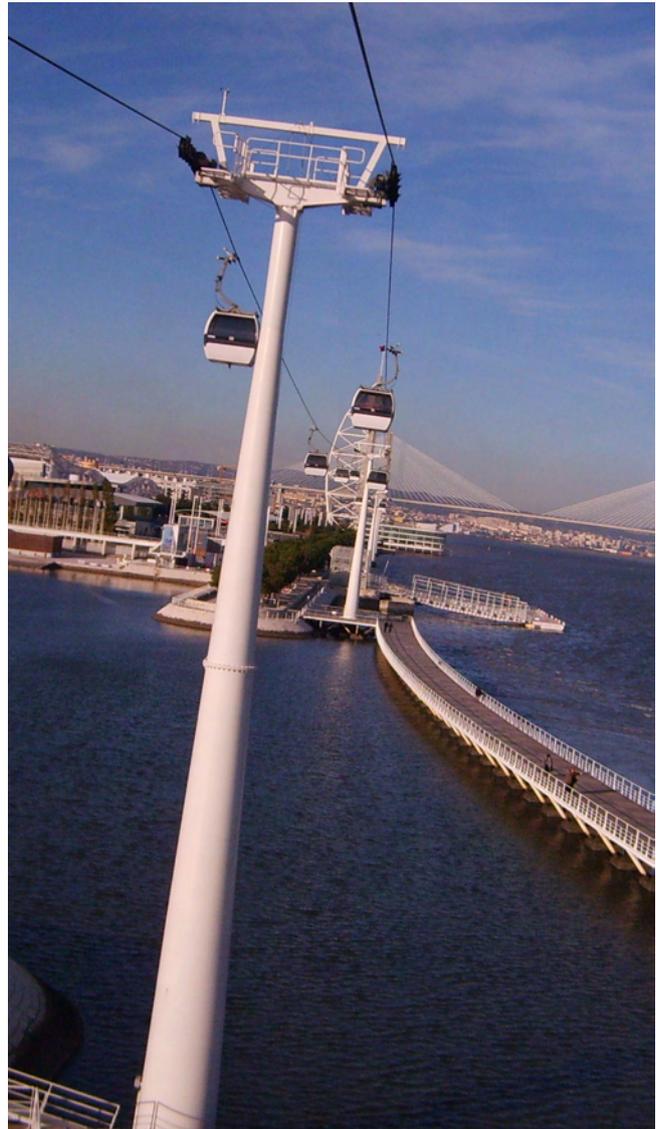
Alla promozione di questo ultimo sono dedicate la maggior parte delle azioni previste dal programma Marco Polo II tra cui quella "Autostrade del mare" con la quale si intende trasferire direttamente il traffico merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio o ad una combinazione di trasporto marittimo a corto raggio con altre modalità in modo da ridurre la lunghezza dei percorsi stradali.

Nato come prosecuzione del Marco Polo I, il nuovo programma 2007-2013, con una dotazione finanziaria complessiva pari a 450 milioni di euro, si pone come obiettivo il miglioramento delle prestazioni ambientali del trasporto merci e il potenziamento del trasporto intermodale come strategia per la sostenibilità, punto quest'ultimo al quale è dedicata un'altra specifica azione del programma.

Al trasporto merci e persone, ma stavolta con la finalità di incrementare la cooperazione transfrontaliera è invece dedicata una delle misure del programma ENPI (European Neighbourhood and Partnership Instrument).

Nello specifico vengono promosse sia iniziative tese a ridurre gli ostacoli di tipo amministrativo e burocratico per la circolazione di merci e di persone al fine di migliorare le condizioni socio-economiche degli Stati membri e dei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo che altre iniziative mirate al miglioramento delle connessioni e della competitività delle strutture logistiche e dei trasporti.

La scadenza per la partecipazione alla call 2009 è prevista per il 20 ottobre ([www.enpicbmed.eu](http://www.enpicbmed.eu))



**The future of Trans-European Transport Networks**  
Workshop 2: Waterborne Freight Transport - Motorways of the Sea, Ports, Inland waterways.  
Napoli, 21-22 Ottobre, 2009  
Tutte le info sul sito: <https://www.ten-t-days-2009-naples.eu>



**The 5th PorTech Summit 2009**  
HongQiao, China  
28-30 Ottobre 2009  
Tutte le info sul sito: [www.globaleaders.com/en/2009/portech/Program.asp?action=1](http://www.globaleaders.com/en/2009/portech/Program.asp?action=1)



**Managing Carbon Emission and GHG in Shipping**  
London, 09 - 10 November 2009  
Tutte le info sul sito: [www.lloydsmaritimeacademy.com/lma/product/1246439920004/managing-carbon-emissions-and-ghgs-in-shipping/brochure.htm](http://www.lloydsmaritimeacademy.com/lma/product/1246439920004/managing-carbon-emissions-and-ghgs-in-shipping/brochure.htm)

**Politiche di sostenibilità per le attività portuali**

Una delle più importanti iniziative promosse recentemente in termini di sostenibilità e destinate alla promozione di best practises in campo ambientale è frutto della sinergia tra i promotori del portale GreenPort, punto di incontro e di discussione per gli operatori portuali in termini di sicurezza, salute e ambiente e la fondazione no profit Ecoport creata nel 1999 da una collaborazione di otto porti con lo scopo di scambiare esperienze e proporre soluzioni compatibili dal punto di vista ambientale.

Le due organizzazioni hanno infatti optato per la fusione delle loro rispettive conferenze annuali in un unico evento che si è tenuto per la prima volta ad Amsterdam nel 2008. A seguito del grande successo riscosso, l'iniziativa GreenPort è stata riproposta lo scorso febbraio a Napoli con il tema "Bilanciamento tra sfide ambientali e Domanda Economica". In occasione di quest'ultima manifestazione è stata lanciata l'iniziativa ESPO/ECOPORTS "Port Environmental Review" consistente nella redazione di un documento nel quale venga ritratto lo stato di fatto ambientale dei Porti e della catena logistica, sia in termini di caratteristiche intrinseche che di politiche di gestione.

Esperienze precedenti in tale direzione erano state condotte dalla sola ESPO (European Sea Ports Organisation) rispettivamente nel 1996 e nel 2004.

Il questionario, da compilare in forma anonima dagli operatori portuali, è articolato in quattro parti.

La prima è dedicata alla descrizione del porto in termini di posizione (estuario, insenatura, ecc.) e di tipologia.

La seconda parte è relativa agli aspetti ambientali.

Viene infatti richiesto di esprimersi sull'importanza di alcune tematiche inerenti la gestione delle attività e di fornire anche un valore numerico per una classifica delle priorità.



La terza parte costituisce il fulcro dell'indagine considerato la sua specificità in campo tecnico.

Agli operatori viene infatti richiesto di esprimersi sulle politiche e sui programmi ambientali, sulla coerenza con la normativa vigente, sulle politiche di informazione del pubblico, sulla presenza di consulenti ambientali, sulle figure interne aventi responsabilità dal punto di vista ambientale, sull'adozione di sistemi di gestione ambientale, sull'identificazione di opportuni indicatori, sull'esercizio di attività di monitoraggio, sull'uso di fonti rinnovabili, ecc.

Infine la quarta parte è dedicata alla pianificazione e allo sviluppo del porto. Le domande formulate sono finalizzate a verificare se sono stati condotti Studi di Impatto Ambientale, se la zona ricade in aree soggette alla Direttiva Habitat, se l'Autorità portuale ha subito restrizioni di sviluppo per effetto di vincoli presenti in altri strumenti urbanistici, ecc.

Scopo ultimo di tale raccolta di informazioni è la definizione delle priorità europee nella gestione ambientale del settore portuale e l'aggiornamento degli indicatori prestazionali europei.

Il prossimo evento Green Port è previsto il 24 -25 Febbraio 2010 a Stoccolma con il titolo "Balancing Environmental Challenges with Economic Demands".

**Progettazione urbanistica dei fronti urbani  
sull'acqua o waterfront e degli approdi  
diportistici attrezzati 2010**

Corso di perfezionamento post-laurea  
Firenze, Marzo 2010 - Dicembre 2010  
tutte le info sul sito: [http://www.unifi.it/bu/9\\_2009/cp\\_dr1071\\_09\\_0910\\_280110.pdf](http://www.unifi.it/bu/9_2009/cp_dr1071_09_0910_280110.pdf)

**TOC AMERICAS 2009****Exhibition**

Buenos Aires, Argentina  
9-11 Novembre, 2009

Tutte le info sul sito: <http://www.tocevents-america.com>



### Interventi di integrazione mare-città a Salerno: il progetto Porta Ovest e il nuovo waterfront

Tra i numerosi progetti in via di realizzazione finalizzati a migliorare l'integrazione tra l'ambito prettamente urbano e quello portuale, va sicuramente segnalato il progetto Salerno Porta Ovest. Nato come sviluppo di un concorso di idee, il progetto ha come principale obiettivo la ridefinizione dei collegamenti stradali tra il porto, la città, le autostrade e la costiera amalfitana. La priorità assoluta degli interventi previsti è infatti il miglioramento dei collegamenti tra il porto di Salerno e le reti autostradali in modo da separare il traffico urbano da quello portuale.

La città di Salerno, così come altre (Napoli, Bari, ecc) rappresenta infatti un caso di "porto urbano" in cui i mezzi pesanti sono costretti ad attraversare il traffico cittadino prima di arrivare all'imbarco anche a causa di una carenza dal punto di vista infrastrutturale ossia della presenza di una rete di trasporto (viaria, ferroviaria, ecc) che non sempre riesce a servire in maniera adeguata il porto determinando così rilevanti rallentamenti nello smistamento di merci e mezzi. Il progetto risponde a questa carenza proponendo un raddoppio del sistema di viabilità e l'utilizzo di alcune cave dismesse situate a circa 200 m dall'uscita dell'autostrada. In particolare, l'interno di una di queste cave è destinato alla realizzazione di un transit point (località Cernicchiara) ossia di una sorta di grande terminal all'interno del quale è prevista una zona di accoglienza per tutti i traffici pesanti in ingresso e in uscita dal porto. In tale modo si dovrebbe infatti agevolare la gestione dei flussi e prevenire fenomeni di intasamento della viabilità ossia di attesa ai varchi di accesso al porto. Tale centro di transito dovrebbe poi assumere anche il ruolo di check in per tutti i camion destinati alle Autostrade del mare. Il progetto non si limita solo ad esaminare i collegamenti con il porto pur rappresentando lo



studio di tale sub-ambito l'intervento più consistente dal punto di vista strutturale sia per la complessità del territorio interessato che per i vincoli presenti. Sono infatti stati sviluppati altri due sub-ambiti: - "Collegamenti infrastrutturali con il Centro Storico" finalizzato a ridurre l'attuale isolamento della città da monte. Tale sub-ambito è direttamente collegato agli interventi previsti in relazione al porto in quanto la realizzazione di nuovo collegamento porto-Cernicchiara consentirà di restituire ad un tratto di strada statale la sua funzione panoramica con ampi percorsi pedonali e collegamenti con le parti alte del Centro Storico; - "Risoluzione del nodo di collegamento SS18 sull'asse di Via Gatto e riqualificazione ambientale e architettonica del viadotto esistente.

Nel mese di luglio, un finanziamento di oltre 146 milioni di euro è stato autorizzato dall'Autorità di gestione dei programmi europei e nazionali, facente capo al Ministero delle Infrastrutture, e destinato alla realizzazione del progetto. In tale modo, l'Autorità Portuale di Salerno risulta beneficiare del contributo più alto concesso alle Autorità Portuali dell'Italia meridionale eleggibili per i fondi PON.

Altro rilevante intervento di trasformazione urbanistica della città è rappresentato dalla realizzazione del waterfront. Negli scorsi giorni hanno infatti avuto inizio i lavori di restyling di Piazza Libertà di fronte alla spiaggia di Santa Teresa.

Il progetto firmato dall'architetto Bofill prevede la realizzazione di una piazza monumentale semicircolare, una passeggiata a mare con negozi ed attività per il tempo libero, parcheggi sotterranei ed il "Crescent", dibattito edificio colonnato ad anfiteatro destinato ad ospitare negozi, uffici ed abitazioni ma soprattutto l'Archivio dell' Architettura Contemporanea, il tutto a pochi passi dalla Stazione Marittima di Zaha Hadid in fase di completamento.

L'obiettivo dichiarato di questo intervento di riqualificazione urbana e ambientale è quello di conferire una fruibilità alla linea di costa non solo alla cittadinanza come luogo di incontro e aggregazione sociale ma anche ai flussi di visitatori generati, in entrata e in uscita, dalla contigua Stazione Marittima.

L'intervento ha richiesto una ridefinizione della viabilità che, raccordata alla viabilità esistente, è configurata come corona circolare all'intorno della piazza e convoglia i flussi veicolari verso il parcheggio sottostante la piazza stessa.

Si prevede che la Piazza della Libertà, così configurata, diventi di esclusiva fruizione per la mobilità sostenibile interna alla città e ai flussi (marittimi) di visitatori, la cui entità è connessa anche al crescente sviluppo delle Autostrade del Mare, dell'attività crocieristica e del notevole fenomeno di diportismo.

#### Referenze immagini

Le immagini di Lisbona a pag. 107 e 108 e di Ancona a pag. 109 sono dell'autore. L'immagine del progetto di piazza della Libertà a Salerno a pag. 110 è tratta dal sito web <http://www.comune.salerno.it>.