



Pratiche urbanistiche

Pianificazione integrata porto-città in piani e progetti urbanistici

Integrated Planning Port-City into Urban Plan and Projects

a cura di **Fiorella de Ciutiis**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fiorella.deciutiis@unina.it

In questo numero

Negli ultimi anni, nelle politiche e nelle strategie di pianificazione della città e delle aree portuali sembra essere cresciuta la consapevolezza della necessità di una pianificazione integrata.

Da un lato, infatti, le amministrazioni locali hanno di frequente riscoperto il legame tra città e porto, promuovendo una pluralità di iniziative tese al recupero del fronte a mare (soprattutto in occasione della dismissione di spazi ed edifici portuali più a ridosso della città).

Dall'altro, la Legge n. 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" ha attribuito ai Piani regolatori portuali una nuova prospettiva, ridefinendo il ruolo del porto non

più come semplice scalo terminale, ma come "nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante".

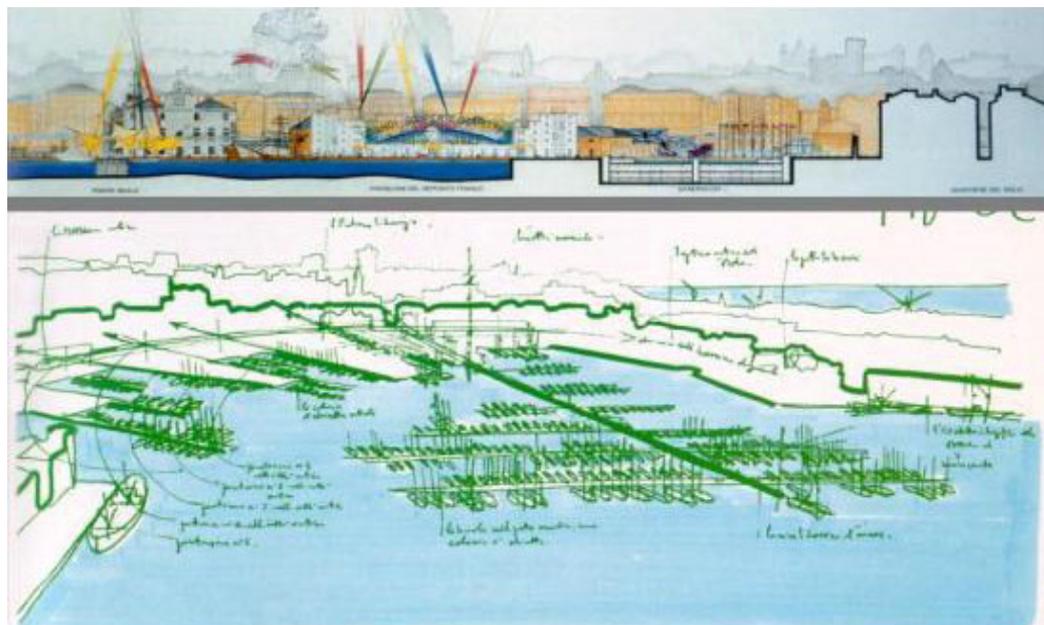
La diversa velocità di trasformazione delle aree portuali rispetto a quelle urbane e la storica dicotomia tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali sono probabilmente le principali cause che hanno condotto alla realiz-

zazione di sistemi portuali chiusi e separati dalla città e dai contesti urbani circostanti e alla formazione di spazi poco fruibili di scarsa qualità fisica e ambientale.

Alla pianificazione è invece oggi demandato il compito di ricomporre i legami tra porto e città in un sistema a rete, restituendo qualità funzionale, urbana e ambientale agli spazi di transizione e alle direttrici che garantiscono l'accesso al porto.

In tal senso, costituiscono un esempio i Piani regolatori del porto di Genova e Palermo e il progetto di riqualificazione urbana e del waterfront di Siracusa, in cui le scelte strategiche puntano a ricomporre le relazioni tra porto e città.

La ricomposizione del legame porto-città è stato un principio alla base già dei primi interventi di valorizzazione dell'area del Porto Antico, a Genova, su progetto di Renzo Piano del 1984.



Il Piano regolatore del porto di Genova

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Genova è stato approvato nel 2001 (Deliberazione di Consiglio Regionale n. 61/01) e si presenta come strumento coerente con le previsioni della legge di riforma dei porti (legge n. 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale"). Detta legge di base sul principio che i piani urbanistici e gli strumenti di pianificazione dei porti siano coerenti e condividano lo stesso modello di sviluppo.

A tal fine, per disegnare il nuovo assetto del porto genovese, su proposta dell'Autorità Portuale, è

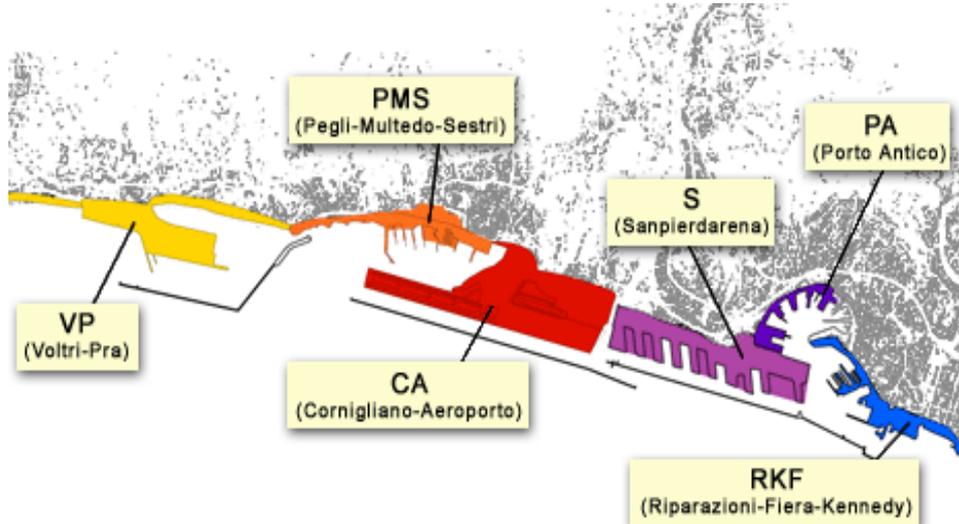
stata istituita nel 1996 un'agenzia per la gestione e l'integrazione di contributi e istanze provenienti da Autorità Portuale, Amministrazione comunale, Università, con il supporto e l'esperienza di consulenti internazionali.

Si sono, così, poste le basi per la redazione del nuovo Piano Regolatore portuale, inteso come strumento rivolto non solo a soddisfare le previsioni di traffico e di conseguenza a disegnare un idoneo assetto territoriale, ma finalizzato anche a governare le relazioni tra il porto e la città.

Il Piano Regolatore Portuale si articola in 3 parti differenti e tuttavia strettamente correlate tra loro.

Nella prima è definito lo scenario evolutivo del commercio internazionale, delineando lo sviluppo dei traffici marittimi ed il ruolo del Porto di Genova.

La seconda, invece, riguarda il livello strutturale di massima, contenendo indicazioni relative alle scelte territoriali proposte dal piano, in larga parte orientate all'assetto funzionale ed infrastrutturale. A tal proposito, il Piano individua tre principali componenti funzionali, intorno alle quali definisce le scelte di base: le componenti commerciali (container, rinfuse liquide e solide, merci convenzionali),



Il Piano articola l'area di sua competenza secondo tre principali destinazioni funzionali (commerciale, industriale, traffico passeggeri) individuando, inoltre, le zone da dedicare a usi urbani prevalentemente nelle aree di confine porto-città.

quelle industriali (siderurgia, porto petroli, costruzione e trasformazione navale), e quelle legate al traffico passeggeri (traghetti, crociere). La terza parte, infine, riguarda il livello localizzativo di dettaglio. A tal fine il Piano individua sei Aree territoriali: Voltri - Prà, Pegli - Multedo - Sestri, Cornigliano - Aeroporto, Sampierdarena, Porto Antico, Riparazioni Navali - Fiera - Piazzale Kennedy, a ognuno dei quali è assegnata una "funzione prevalente", che ne definisce l'uso del suolo determinando i caratteri fondamentali, e "funzioni ammesse", che ne completano l'assetto.

Ciascun area territoriale è ulteriormente suddivisa in Ambiti, scendendo così ad una scala di maggior dettaglio e stabilendo le linee di indirizzo relative alle trasformazioni fisiche del territorio.

Per ogni Ambito, infatti, il Piano definisce disposizioni sui principi insediativi e su misure e quantità per gli spazi aperti, le infrastrutture e gli spazi occupati da volumi. Per questi ultimi, inoltre, sono previste ulteriori specificazioni contenute nelle Unità di Intervento, dedicate a regolare gli interventi architettonici, attraverso la disciplina di allineamenti, altezze, volumi e criteri ai quali informare i progetti esecutivi.

In estrema sintesi, la scelta di fondo del Piano è volta a preservare la compresenza di tutti i settori di attività, adottando misure differenziate per le diverse specializzazioni. Accanto alle aree dedicate alle funzioni portuali, il piano inoltre individua alcune aree dedicate a usi urbani localizzate prevalentemente nelle zone di confine tra porto e città.

Tra queste, l'antica darsena, destinata ad un'operazione di riqualificazione per l'insediamento di funzioni urbane e l'area della fiera, per lo sviluppo delle funzioni espositive e nautiche.

Tra le aree che il Piano regolatore del porto di Genova propone di destinare a usi urbani:

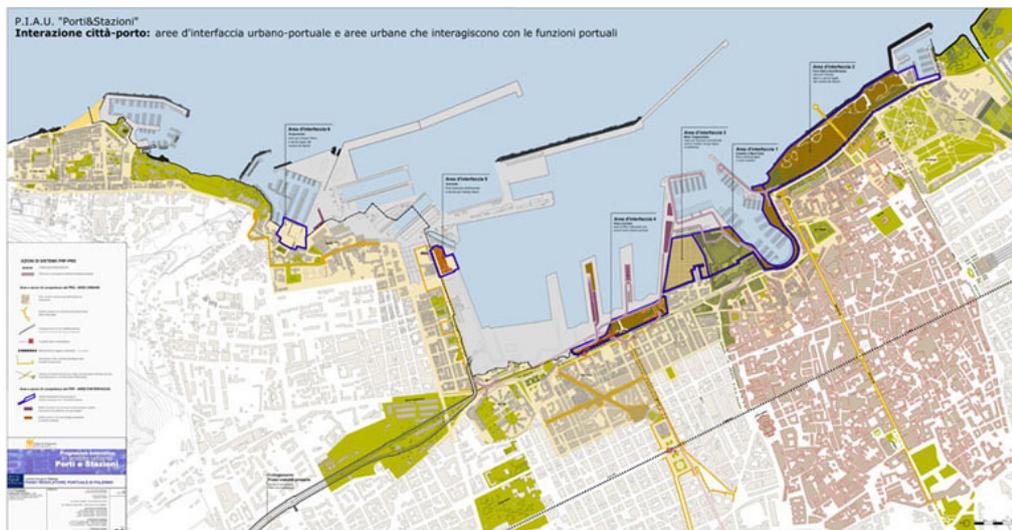
- l'antica darsena, destinata ad un'operazione di riqualificazione per l'insediamento di attività turistiche, per il tempo libero, terziarie e commerciali
- l'area della fiera, per lo sviluppo delle funzioni espositive e nautiche

Il Piano regolatore del porto di Palermo

Il Piano regolatore del porto di Palermo, presentato alla città nel luglio 2008, è stato redatto dall'Autorità Portuale in collaborazione con un gruppo di consulenti e giovani professionisti. Il Piano è il prodotto di processo pianificatorio avviato nel 2006 con la redazione di un Masterplan nel quale sono definite le linee guida generali del nuovo rapporto tra la città e l'area portuale. Obiettivo generale è il riordino e la razionalizzazione delle principali funzioni portuali al fine di migliorare l'uso e la funzionalità degli spazi e consentire una maggiore apertura del porto alla città.

Il Piano, infatti, pone particolare attenzione ai rapporti tra porto e città. La città di Palermo si è sviluppata intorno al suo porto avvolgendolo completamente. Partendo da questa configurazione, il Piano quindi individua un'estesa "zona di interfaccia città-porto", definendo alcune di queste aree "innesti" di ricucitura con i tessuti urbani adiacenti ed altre "assi di penetrazione", e ridefinisce l'accessibilità rendendo i varchi di accesso più permeabili. In altre parole, il nuovo Piano regolatore del porto non solo punta alla riqualificazione dell'intera fascia di interfaccia città-porto recuperandola alla fruizione urbana, ma ridisegna anche l'assetto di quelle aree di connessione tra gli spazi portuali a maggior vocazione urbana (porto liquido) ed i tessuti urbani più interni alla città, aumentando le aperture della città sul porto con nuovi affacci sull'acqua. A tal proposito, il Piano individua quelle aree di "interfaccia città-porto" definendone nuovi assetti e funzioni nel rispetto delle funzioni portuali. Ai fini di una più efficace pianificazione degli spazi del porto e delle aree di interfaccia città-porto,

Il Piano individua zone di interfaccia porto-città da destinare ad attività culturali, ricettive e per il tempo libero.



I principali obiettivi del Piano regolatore del porto di Palermo sono:

- il potenziamento del porto commerciale, con l'ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio
- l'individuazione di soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità
- il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività legate alla nautica da diporto e al tempo libero
- il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine
- una forte integrazione degli spazi di confine tra porto e città e la realizzazione di nuovi innesti

il Piano propone un'articolazione dell'area portuale in tre grandi aree funzionali:

1. il "porto liquido", completamente integrato nel tessuto urbano (Sant'Erasmus, Foro Italico, Molo Sud e Cala). Le principali funzioni previste in queste aree sono legate alla nautica da diporto e ad attività culturali e per il tempo libero, ad attività ricettive e di terziario avanzato. In queste aree, inoltre, trova collocazione il Parco Archeologico del Castello a Mare.
2. il "porto permeabile", che ospita le attività di crocieristica e il traffico passeggeri. Quest'area ha una un'elevata esigenza di interscambio con la città e con il sistema stradale e definisce il passaggio tra le attività portuali dedicate ai passeggeri e le nuove attività culturali, residenziali e commerciali di qualità ospitate nelle aree di interfaccia porto-città.

3. il "porto rigido", che coincide con la "macchina portuale", protetta nel suo perimetro per garantire l'efficienza delle attività portuali e la sicurezza.

In conclusione, il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo si pone come strumento innovativo per la pianificazione delle aree portuali (in accordo con i principi della legge 84/1994) configurando una azione su due livelli, da un lato potenziando le funzioni portuali e dall'altro ridefinendo il ruolo del waterfront urbano.

