

ISSN 1970-9870 Volume 2 - Numero 3 - settembre 2009

03.09



PORTO, MARE E CITTA'

TEMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab



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

TeMA
03.09

TeMA

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

Volume 2 | Numero 3 | settembre 2009



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 settembre 2009

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 Porto, mare e città <i>Rocco Papa</i>	5	EDITORIAL PREFACE Sea and the City <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE		RESEARCHES
Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità <i>Città d'Acqua</i> <i>Oriana Giovinazzi e Marta Moretti</i>	7	Port Cities and Urban Waterfronts: Transformations and Opportunities <i>Città d'Acqua</i> <i>Oriana Giovinazzi e Marta Moretti</i>
La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania <i>Giuseppe Mazzeo</i>	17	The Sea Resource in the Mobility of Goods and People in the Campania Region <i>Giuseppe Mazzeo</i>
Autostrade del Mare: non è solo una questione di acqua <i>Rosa Anna La Rocca</i>	27	Motorways of the Sea: It is not only a Matter of Water <i>Rosa Anna La Rocca</i>
Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa <i>Daniela Giampaola</i>	37	Archaeology and the City: the Waterfront Redevelopment <i>Daniela Giampaola</i>
SPERIMENTAZIONI		APPLICATIONS
Il Progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli <i>Robert Leonardi</i>	47	The Waterfront Project in Naples <i>Robert Leonardi</i>
Le vie del mare: i servizi di trasporto marittimo per la fruizione della costa <i>Enrica Papa</i>	53	Sea Transport Services in Italy <i>Enrica Papa</i>
CONTRIBUTI		FOCUSES
Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale <i>Roberto Gianni</i>	59	The Waterfront of Naples in the New Master Plan <i>Roberto Gianni</i>
Progetto e infrastruttura: le trasformazioni dell'interfaccia città-porto-canale di Senigallia <i>Antonella Falzetti</i>	67	Design and Infrastructure: the Transformations of Senigallia's Interface among Town, Port and Canal <i>Antonella Falzetti</i>
Fiumicino: nuova città portuale e porta di Roma <i>Luciano Fonti, Diana Masiello e Clorinda Pagano</i>	75	Fiumicino: New Port City and Gateway of Rome <i>Luciano Fonti, Diana Masiello e Clorinda Pagano</i>

OSSERVATORI

Web

a cura di Cristina Calenda

Progetti di riqualificazione dei waterfront

Pubblicazioni

a cura di Andrea Salvatore Profice

Un porto globale per una città globale

Normativa

a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda

La gestione dei porti e del trasporto marittimo

Pratiche urbanistiche

a cura di Fiorella de Ciutiis

Pianificazione integrata porto-città in piani e progetti urbanistici

Napoli 2011

a cura di Daniela Cerrone

Strategie per la riconquista di un rapporto interrotto

News ed eventi

a cura di Floriana Federica Ferrara

La nuova portualità tra sostenibilità ed intermodalità

AUTORI

Profili degli autori

REVIEWS

Web

ed. Cristina Calenda

Waterfront Requalification Projects

Book Review

ed. Andrea Salvatore Profice

A Global Port for a Global City

Laws

eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda

The Ports and Sea Transport Management

Urban Practices

ed. Fiorella de Ciutiis

Integrated Planning Port-City into Urban Plan and Projects

Naples 2011

ed. Daniela Cerrone

Strategies for an Interrupted onnection

News and Events

ed. Floriana Federica Ferrara

Ports, Sustainability and Intermodality

AUTHORS

Authors' Profiles



Porto, mare e città

Sea and the City

Rocco Papa

Laboratorio - Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: direttoreresponsabile@tema.unina.it; web: www.dipist.unina.it

Questo numero di TeMA propone un approfondimento sul rapporto tra la città e il mare. L'idea guida è quella di considerare i waterfront urbani e i nodi portuali come aree di confine e allo stesso tempo di cerniera tra le aree metropolitane e il mare. I fronti marittimi urbani e le aree portuali, proiettati sul mare e parte integrante del contesto territoriale in cui sono localizzati, "aree sensibili" sia in termini fisico-funzionali che di pianificazione e gestione.

Questo numero affronta in particolare il ruolo delle zone portuali come luoghi di contatto tra la città e il mare sia per la localizzazione strategica delle aree dedicate alle attività portuali che, di fatto, separano la città dal mare, sia per lo scambio continuo di persone e merci.

I legami tra la città e il porto sono in sintesi di tipo fisico (vicinanza e localizzazione), di tipo funzionale-economico (scambio di persone e merci tra le attività portuali e le attività urbane).

L'approccio con cui si affronta il tema proposto può ricondursi ad un'ottica congiunta e integrata tra le politiche territoriali e la mobilità di persone e merci via mare. Il punto di partenza è considerare gli hub portuali come grandi attrattori e generatori di spostamenti di persone e merci via mare e come luoghi da ricucire e integrare nella realtà urbana. Il rapporto tra il territorio e il mare viene affrontato sia alla scala globale esaminando le interazioni tra le trasformazioni delle aree metropolitane e i flussi di mobilità terra-mare, sia alla scala locale attraverso lo studio delle relazioni fisiche e funzionali tra l'area portuale e le città.

Partendo dall'ipotesi che esiste ancora una separazione tra la città e il mare, i diversi articoli, con approcci differenti, sono orientati a definire metodi, strategie ed azioni per interpretare e governare le interazioni tra il territorio ed il porto, inteso sia come spazio fisico, che come motore economico.

In particolare il tema viene essere affrontato nelle diverse sezioni della rivista, da tre principali prospettive: la relazione fisica, la relazione funzionale e la relazione di tipo gestionale tra aree portuali, fronti marittimi urbani e città.

Nell'articolo presentato da Città d'Acqua viene affrontata la relazione fisica tra città e porto alla scala urbana (organizzazione degli spazi, permeabilità delle barriere fisiche tra porto e città, localizzazione dell'area portuale rispetto alla morfologia



urbana), evidenziando, attraverso l'analisi di casi-studio selezionati, come una convivenza sostenibile tra porto e città sia un forte potenziale per impatti positivi alla scala urbana e territoriale.

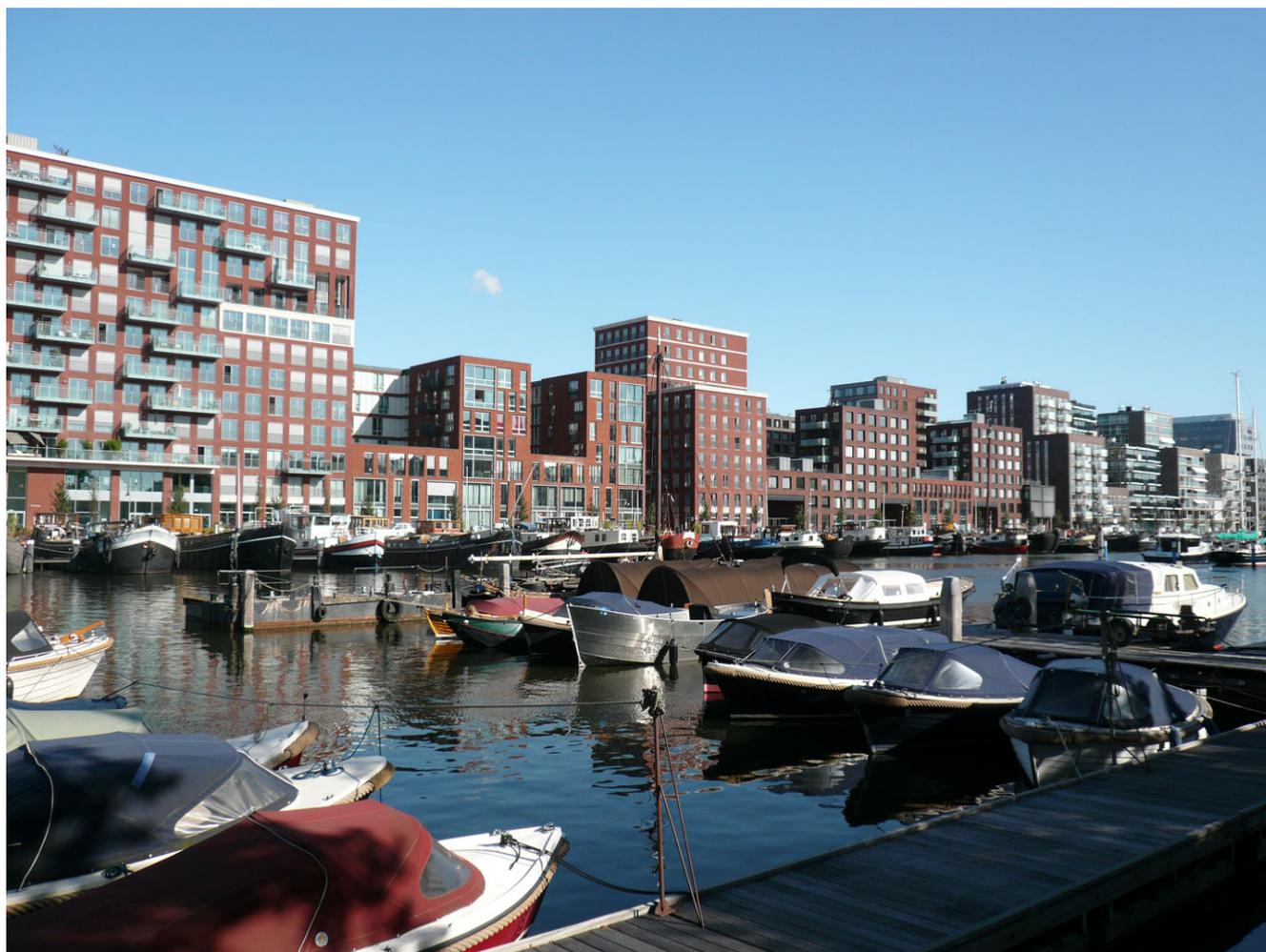
Il tema viene sviluppato nella sezione contributi, in cui tre articoli sono dedicati allo studio di tre casi significativi italiani: la riqualificazione della linea di costa di Napoli, nell'articolo di Roberto Gianni, le trasformazioni della città-porto-canale di Senigallia, nell'articolo di Antonella Falzetti e la nuova città portuale di Fiumicino, nel contributo di Luciano Fonti, Diana Masiello e Clorinda Pagano.

Un approfondimento sulla città di Napoli è inoltre affrontato nell'articolo di Daniela Giampaola, che ricostruisce la storia del paesaggio costiero di Napoli attraverso gli ultimi ritrovamenti archeologici nel corso dei lavori delle linee 1 e 6 della metropolitana.

La relazione funzionale tra città e porto, ovvero lo studio delle interazioni tra le autostrade del mare e la loro influenza sul sistema urbano e regionale (il porto come motore dell'economia regionale e le trasformazioni metropolitane conseguenti ai flussi di persone e merci), viene affrontato negli articoli di Giuseppe Mazzeo e di Rosanna La Rocca.

In particolare nel secondo contributo si sviluppa una riflessione sulle possibilità offerte dalla realizzazione delle Autostrade del Mare per la riconfigurazione del sistema porto-città, mentre il primo contributo propone un approfondimento del caso di studio della Regione Campania e dei processi di pianificazione sul rapporto tra mare e terra. Una terza prospettiva con cui viene affrontato il tema mare-città è quello gestionale. Nell'articolo di Robert Leonardi, attraverso l'esplicitazione del caso studio della riqualificazione del Waterfront di Napoli, vengono messi in luce alcuni aspetti gestionali per la trasformazione delle aree portuali. Nell'articolo di Enrica Papa vengono infine analizzati i servizi di trasporto marittimo come esempio di governo integrato e sostenibile trasporti-territorio.

Nella sezione Osservatori come è consuetudine della rivista vengono presentati siti web con progetti di riqualificazione dei waterfront urbani, pubblicazioni sul tema dei porti globali, diverse pratiche di integrazione porto-città in piani e progetti urbanistici, un approfondimento sulla città di Napoli, un approfondimento normativo sulla gestione dei porti e del trasporto marittimo e la segnalazione di news ed eventi sul tema della portualità intermodale e sostenibile.





Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità

Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities

Oriana Giovinazzi*, Marta Moretti**

* Progetti di Ricerca
Centro Città d'Acqua, Venezia
e-mail: oriana.giovinazzi@tiscali.it; web: www.citiesonwater.com

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

Introduzione

In anni recenti, le città hanno subito, a livello internazionale, mutamenti radicali –fisici e concettuali– del modo di abitare e vivere un territorio. Sono mutati i modi di attraversare il tessuto urbano e i sistemi di relazione, il concetto di confine ha perso progressivamente significato, sono cambiati i rapporti tra spazi pubblici e privati, i luoghi di incontro tradizionali sono diventati spazi indefiniti e i grandi contenitori spazi della nuova socialità.

La città del XXI secolo, complessa e stratificata, trasforma forme, strutture e usi assumendo configurazioni tendenzialmente aperte, ma spesso indefinite, e propone nuove immagini in risposta all'emergere di fenomeni sociali e culturali che stanno modificando rapidamente i processi economici, l'assetto spaziale, la pratica dei luoghi.

Essa può essere letta come un insieme di "frammenti", di sistemi di relazione, di forme d'uso e di presenze diversificate combinate secondo modalità ricorrenti o inedite, dove passato e contemporaneo convivono, e dove la cultura antica si coniuga con nuove forme di fruizione; dove l'evoluzione del tessuto urbano avviene per integrazioni, sostituzioni e connessioni, spesso su aree dismesse e su vuoti urbani. La necessità progettuale di ripensare "nuovi" luoghi e ambiti territoriali, che sappiano interpretare in termini contemporanei valori storici e identità multiple, appare evidente. Il cambiamento ha interessato anche la relazione tra la città e il porto generando un fenomeno urbano contemporaneo tra i più diffusi, il *waterfront redevelopment*, che ha prodotto episodi di grande interesse e di notevole successo. Qui, i temi dell'architettura e del progetto urbano sperimentano modalità innovative di interpretazione dello spazio, ma si muovono di pari passo con quelli dello sviluppo economico e sociale, della tutela delle risorse e del patrimonio culturale. Capaci di intercettare risorse e flussi, di sfruttare opportunità per generare nuove economie e dinamiche di sviluppo

In the wide and complex panorama of urban transformation, *waterfront revitalisation* is one of the most interesting phenomena of urban renewal of the last decades, bringing 'cities on water' around the world to a new leadership.

After years of oblivion, the presence of the natural element – water – have shown to be of great appeal as an attractive pole for the quality of every day's life.

In particular, the visual contact with water together with pedestrian paths along the waterfronts and the implementation of waterborne transports, where possible, are giving an added value to these areas, becoming even more interesting in terms of Real Estate. Now spread out and developed at a global dimensions, involving both, big cities but also medium and small-scale cities at all latitudes and in all continents, waterfront regeneration is in many cases the starting point for the regeneration of the city itself and of its relocation in the international context.

Under this point of view, marine, port and fluvial cities can be considered *laboratories* for the process of urban renewal in terms of residential, transports, public spaces and quality of the environment, in view of both, the broad range of cases and the quality of the results.

In light of its 20-year long activity in terms of monitoring and studying best practices in the field of waterfront revitalisation, the Centre Cities on Water carried-out an international overview, developing a comparative analysis of the key element for the success of these operation.

To this regards, a selection of case-studies has been identified at international level, according to the main 'ingredients' for a sustainable cohabitation between ports and cities and for a lasting success in waterfront regeneration processes.

Water quality, public and free access and to water, public spaces, gradual and flexible development and shared participation in the entire process as well as a mix of functions and uses and the collaboration between public and private entities are some of the key aspects that needs to be taken into account in new interventions.

These elements, summarised in the *10 Principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas*, elaborated years ago by the Centre Cities on Water, together with the German company Wasserstadt (Berlin), can be the hinge for a wide and shared transformation process as well as the key for a positive impact at urban and territorial scale.

territoriale, i waterfront interagiscono con il paesaggio contemporaneo in modo innovativo.

Essi infatti possono raccontare l'evoluzione di città e territori, favorire la comprensione delle trasformazioni più recenti e stimolare la creazione di scenari futuri. Si tratta di luoghi in costante evoluzione, in cui risorse e opportunità possono suscitare nuove rappresentazioni dell'immaginario e diventare progetto, generando forme urbane, relazioni, nuovi paesaggi e simboli all'interno di rinnovate dinamiche di mercato ed esigenze sociali nel rispetto delle preesistenze e dell'identità locale. Se da un lato la città-porto è espressione del mutamento –mutamento che si traduce in modo concreto in metodi e strumenti del progetto urbano, dell'architettura, dell'innovazione e delle moderne tecnologie– è dall'altro un luogo di conservazione della memoria e di tutela del patrimonio storico. È il risultato di un lungo processo di sedimentazione selettiva che ha prodotto sintesi originali proprio contaminandosi con il preesistente.

Nella città contemporanea che muta quindi, l'interfaccia tra terra e acqua è identificabile piuttosto come area di transizione specialistica dotata di autonomia e in costante evoluzione. Una nuova centralità urbana caratterizzata dal persistere di situazioni consolidate e di equilibri da ridefinire, da interazioni e conflitti: rapporti tra diversi attori, livelli di competenza e settori disciplinari molteplici, vincoli che rendono difficoltoso un approccio integrato, pluralità di interpretazioni e di rappresentazioni, interessi specifici e contrastanti.

Ricchezza e potenzialità del waterfront

Se il waterfront appare come una realtà urbana complessa e problematica, è altrettanto evidente la sua ricchezza in termini di risorse e di potenzialità. Spazio di relazione con la città storica, luogo scenografico di grande visibilità, ambito di interazione tra due diversi sistemi –terra e acqua– il waterfront urbano esercita da sempre un'attrazione particolare, non solo in termini di valore immobiliare, ma anche dal punto di vista socio-culturale e paesaggistico.

Da luogo di grandi traffici e di sviluppo economico, ad area urbana prima degradata e inaccessibile e poi tra le più pregiate della città spesso oggetto di nuova urbanizzazione, l'ambito urbano-portuale ha visto crescere nel tempo l'attenzione all'identità storica e culturale, come all'ambiente naturale e al paesaggio, fino ad arrivare a rappresentare



Banchina del porto di Riachuelo, a Buenos Aires, inizi del XX secolo.

un'importante occasione per molte città a livello internazionale per delineare, promuovere e implementare il loro sviluppo a livello locale, e non solo.

Sono infatti numerose le esperienze in cui è stato assegnato al waterfront un valore trainante nella prospettiva dello sviluppo urbano e territoriale. La maggior parte delle operazioni di riqualificazione più recenti hanno determinato innanzitutto una "ri-conquista" da parte della collettività delle zone affacciate sui fronti d'acqua.

La storia urbana degli ultimi decenni, tanto in Europa che nel contesto internazionale, ha portato all'attenzione di studiosi, operatori e amministratori, le vicende di questa "parte" di città, il waterfront, stretta tra il tessuto urbano e l'acqua (sia essa di fiume, di mare o di lago), divenendo un tema centrale della pianificazione e elemento paradigmatico delle politiche per la trasformazione e la riqualificazione dei tessuti urbani.

I 10 Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfront Urbani

Nell'ambito della ventennale attività di ricerca e monitoraggio sul tema *del waterfront redevelopment* condotta dal Centro Città d'Acqua di Venezia, è stato possibile costruire un quadro sullo stato dell'arte a livello internazionale, oltre a delineare un primo bilancio che, partendo da diversi contributi disciplinari e con differenti punti di vista (economico, urbanistico, geografico, immobiliare, sociale, etc.), potesse mettere in evidenza gli elementi di forza in questi processi di trasformazione.

Tale studio si è tradotto nell'identificazione di alcune "best practice" che potrebbero essere assunte quale indicazione



Il waterfront di Aker Brigge, zona dei vecchi cantieri navali, nel centro storico di Oslo.

per la pianificazione del *waterfront redevelopment*: i 10 *Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfront Urbani*. Sviluppati in particolare in collaborazione con la società Wasserstadt GmbH di Berlino, tali principi sono stati presentati e approvati nel contesto delle iniziative di URBAN 21 (Berlino 2000), in coincidenza con l'EXPO 2000 World Exhibition di Hannover, e poi fatti propri da numerosi soggetti che operano a livello internazionale su questi temi. Recentemente rivisitati, essi sono ancora oggi un valido riferimento per nuovi interventi in questo campo:

Garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente

La qualità dell'acqua in un sistema di corsi d'acqua, fiumi, canali, laghi, baie e mari è un pre-requisito per tutti gli interventi sul waterfront. Le amministrazioni sono responsabili del recupero delle rive abbandonate e del disinquinamento dell'acqua.

I waterfront sono parte del tessuto urbano esistente

I nuovi interventi sul waterfront dovrebbero essere concepiti come parte integrante della città esistente e del territorio, contribuendo alla vitalità e allo sviluppo locale. L'acqua è parte del paesaggio e dovrebbe essere utilizzata anche per funzioni specifiche come il trasporto, il tempo libero, la cultura.

L'identità storica dà carattere al luogo

Il patrimonio collettivo di eventi, paesaggi, natura rappresentato da acqua e territorio dovrebbe essere sfruttato per attribuire carattere e significato alle operazioni di recupero del waterfront.

La tutela del passato e delle tradizioni locali è un elemento importante del recupero.

I progetti sostenuti da partnership pubblico-private procedono più rapidamente

I nuovi programmi di sviluppo per i waterfront dovrebbero essere proposti in un'ottica di partnership tra pubblico e privato. Gli enti pubblici sono chiamati a svolgere un ruolo di coordinamento delle politiche di intervento, del progetto e degli aspetti organizzativi e gestionali; devono assumere decisioni rapide e definite, devono garantire la qualità progettuale degli interventi e l'equilibrio sociale. Gli operatori privati dovrebbero essere coinvolti fin dall'inizio nel processo decisionale, per assicurare la conoscenza dei mercati e per accelerare l'intervento.

Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità

Le città dovrebbero trarre vantaggio dallo sviluppo sostenibile dei waterfront, non solo dal punto di vista ecologico-ambientale ed economico, ma anche sociale. Le Amministrazioni Pubbliche come la collettività locale dovrebbero essere informate e coinvolte già nelle fasi iniziali dei processi e partecipare alle decisioni.

Il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine

I waterfront hanno bisogno di un recupero graduale, necessario affinché non solo l'area oggetto della trasformazione, ma l'intero ambito territoriale interessato dagli interventi possa trarre beneficio dalle loro potenzialità. Caratterizzata dal coinvolgimento di settori disciplinari diversi (ingegneria, pianificazione territoriale, architettura, cultura, arte, ambiente), dalla presenza di molti attori e da tempi di "assimilazione" piuttosto lenti, la rivitalizzazione degli ambiti territoriali sull'acqua necessita di processi a lungo termine e di progetti basati su criteri di flessibilità e versatilità. L'Amministrazione Pubblica deve dare il suo contributo a

Dare priorità al mix delle funzioni

I waterfront dovrebbero valorizzare la presenza dell'acqua offrendo una varietà di funzioni culturali, ricreative, didattiche, commerciali e insediative, dando priorità a destinazioni d'uso che necessitano e valorizzano la presenza dell'acqua.

L'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile

I waterfront dovrebbero essere accessibili sia visivamente che fisicamente ai residenti e ai visitatori di ogni età e classe economica. Gli spazi pubblici dovrebbero essere costruiti con livelli qualitativi alti per consentirne un uso intensivo.

livello politico per assicurare che obiettivi di programmi di intervento siano realizzati indipendentemente dalla situazione economica e da interessi particolari.

La rivitalizzazione è un processo continuo

L'estensione e la complessità del territorio sul quale si interviene per restituire ad un uso pubblico il fronte d'acqua e una nuova immagine urbana comportano necessariamente processi di riqualificazione e sviluppo continui. Pertanto i progetti dovrebbero essere in grado di adeguarsi nel tempo all'evoluzione dei mercati e alle esigenze della società, quindi essere "aperti" (versatili) e flessibili nelle diverse parti rispetto ad eventuali cambiamenti, rinunciando all'idea di soluzioni spaziali e funzionali permanenti.

Gli strumenti urbanistici che regolano il territorio dovrebbero fare riferimento all'analisi dettagliata degli spazi e delle funzioni presenti sul waterfront. Per garantire un sistema di crescita sostenibile si dovrebbe attribuire alla gestione delle attività diversificate distribuite lungo il fronte d'acqua la stessa importanza che si attribuisce alla realizzazione degli interventi.

I waterfront traggono beneficio dagli scambi culturali internazionali

Il recupero dei waterfront è un processo particolarmente complesso in quanto coinvolge figure professionali ed esperti appartenenti a campi disciplinari diversi. Lo scambio di conoscenze all'interno di una rete internazionale, nazionale o locale fra operatori coinvolti a vari livelli e titoli nei progetti di riqualificazione dei waterfront può offrire un contributo utile per l'individuazione di esperienze già realizzate o in corso di opera.

La letteratura specializzata dedicata a queste tematiche e le esperienze già realizzate permettono di imparare dalle "best practices"; le occasioni di scambio culturale a livello

internazionale rappresentano una preziosa opportunità in termini di conoscenza sia teorica che pratica.

Esperienze internazionali

Per descrivere alcuni dei più frequenti processi innovativi e conservativi che avvengono sull'interfaccia città-porto sono state identificate alcune esperienze che, proprio a partire dalla ricerca di caratteri specifici, di elementi di continuità e di immagini contemporanee, hanno permesso di restituire una sintetica interpretazione del fenomeno. La selezione ha individuato in particolare quei casi nei quali gli interventi di *waterfront redevelopment* hanno acquistato un particolare significato, a volte di autentico "modello" a cui far riferimento in altre operazioni, adeguandolo ovviamente alle condizioni del contesto.

Nel processo di valorizzazione delle aree di waterfront, infatti, gli spunti e i suggerimenti spesso vengono raccolti dalle esperienze più note e di maggior successo; tuttavia non sempre questi "modelli" sono esportabili, se non per singole componenti o aspetti.

La qualità dell'acqua e dell'ambiente in contesti residenziali e spazi pubblici

La città di Berlino mostra tradizionalmente una forte relazione con l'elemento "acqua", divenuta parte integrante di un tessuto urbano caratterizzato dalla presenza di un esteso sistema di laghi, rive e canali. La Wasserstadt GbM, società pubblico-privata costituita tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 con l'obiettivo di gestire lo sviluppo della città affacciata sull'acqua, ha puntato a rendere appetibili le aree urbane con un progetto per la realizzazione di spazi pubblici, percorsi pedonali, parchi urbani, aree verdi e complessi

Veduta del Victoria & Alfred waterfront, a Cape Town.



residenziali, particolarmente orientato all'acqua e al paesaggio, alla tutela delle risorse e dell'identità locale. La riqualificazione del waterfront è avvenuta a partire dalla realizzazione di due progetti di sviluppo urbano che hanno interessato i centri urbani affacciati sulle rive dell'Haven e della Spree, sul lago di Spandau e sulla baia di Rummelsburg, due zone, che comprendono l'ex-area industriale, portuale e militare, estese su una superficie di 336 ettari.

Le architetture sull'acqua sono state realizzate in sintonia con questo straordinario paesaggio, dove è possibile vivere in "case galleggianti" esclusive e in un contesto



Porto e città a Rotterdam.

di grande tranquillità. La qualità del dialogo che il territorio e il progetto hanno con l'elemento "acqua" ha reso gli spazi del riverfront più attraenti e ne ha garantito lo sviluppo sostenibile, ripristinando l'equilibrio tra costruito e natura. I diversi modi di utilizzare l'acqua sono diventati priorità e parte integrante delle proposte progettuali, una risorsa fondamentale nella promozione degli interventi sul territorio.

Il porto in città

Rotterdam rappresenta uno dei migliori esempi del modo in cui la ristrutturazione delle funzioni e delle strutture portuali può procedere di pari passo con la rivitalizzazione del centro urbano, il recupero delle aree di waterfront può ridefinire la relazione tra il tessuto urbano e il fronte d'acqua, l'insediamento di nuove funzioni e servizi può garantire la fruibilità delle aree. L'utilizzo ottimale delle opportunità offerte dalla localizzazione sull'estuario del fiume Rhin ha permesso alla città di diventare uno dei principali scali a livello mondiale. In questa esperienza è difficile distinguere il porto dalla città e la ricerca di un accordo tra le esigenze legate alla crescita economica e allo sviluppo tecnologico, e quelle legate agli spazi urbani e agli aspetti ambientali ha dato ottimi risultati, grazie ad una grande capacità di "adattamento istituzionale" e ad una pianificazione "innovativa" basata sul coordinamento delle politiche, sulle procedure partecipate nei processi decisionali, sulla cooperazione tra enti e soggetti diversi. Con il progetto redatto dalla Municipal Port Authority per il Porto 2010 sono state fissate delle priorità di sviluppo, fornendo indicazioni e proposte concrete a partire da un quadro previsionale. Nell'area Kop van Zuid il progetto

finanziato dal governo olandese prevede il collegamento degli ambiti urbani disposti lungo il fiume Maas e tra le due rive, il rafforzamento della centralità del corso d'acqua rispetto al tessuto urbano, lo sviluppo economico verso il fiume e la realizzazione di nuovi quartieri. Il recupero di una superficie di 202 ettari con uffici, unità abitative, aree commerciali, zone ricreative, spazi didattico-formativi ha consentito di trasformare un'area particolarmente degradata in un quartiere capace di attrarre in pochi anni imprese, residenti e turisti, attraverso la progettazione integrata e il coordinamento tra diversi gruppi di lavoro. Nel progetto per il Waterstad –che prevede la realizzazione di un complesso commerciale e per il tempo libero,

di un teatro, di spazi espositivi, di strutture ricettive, uffici e residenze– il capitale privato e l'attenzione alla tutela del paesaggio marittimo giocano un ruolo fondamentale. Gli Stadhavens, che occupano un'area particolarmente estesa (1.500 ettari) sulle rive del fiume Nieuwe Maas, saranno oggetto nei prossimi anni di un progetto finalizzato all'insediamento di nuovi quartieri residenziali. Il programma di riqualificazione della zona portuale è diventato un progetto integrato di scala urbana, strategico per la città e per i suoi abitanti, perseguito con particolare attenzione agli interessi pubblici e agli obiettivi sociali.

Il recupero del patrimonio e dell'identità portuale

Liverpool è impegnata da alcuni anni in un processo di riqualificazione urbana, guidato da partner pubblici e privati, che ha invertito le tendenze di declino e permesso la rinascita della città. Dimostrazione esemplare di sviluppo sostenibile e di conservazione del patrimonio storico, la città è stata inserita nel 2004 tra i siti del patrimonio dell'Umanità dell'Unesco grazie ai 135 km di costa lungo il fiume Mersey, caratterizzati dalla presenza di un patrimonio naturale e architettonico di interesse internazionale. Importanti investimenti pubblici e privati e azioni congiunte dei due settori sono stati attivati –anche grazie alla designazione di Liverpool Capitale Europea della Cultura 2008– per la gestione di un sistema complesso e flessibile, il potenziamento del settore crocieristico, la costruzione di un polo sportivo e di un centro commerciale, la nascita di nuove riserve naturali e il miglioramento dell'accessibilità pubblica con l'obiettivo di mettere in sinergia una molteplicità di funzioni e di rafforzare l'identità locale.



Liverpool, il Pier Head Waterfront con il Mersey Ferry.

Si tratta di un programma di sviluppo molto ambizioso con investimenti su larga scala che prevede interventi spaziali e funzionali da realizzare entro il 2020 per la riqualificazione e la fruizione pubblica del fronte d'acqua nella tutela del patrimonio marittimo-portuale. I progetti riguardano in particolare la realizzazione di un nuovo terminal crociere, la trasformazione dell'International Garden Festival (20 ettari) in un nuovo polo di attrazione, un progetto urbanistico con adeguati rendimenti finanziari per il patrimonio portuale del Central Docks Site, una nuova destinazione d'uso per i tre magazzini storici dello Stanley Dock Complex, il programma River of Light, che comprende una serie di progetti lungo le rive del Mersey per il collegamento dei due argini. Gli investimenti hanno prodotto ottimi risultati, restituendo una nuova immagine della città.

Il successo del mix funzionale

Il progetto per lo sviluppo urbano di Amsterdam promosso sull'area di Oosterdo –tra il centro storico, il fiume IJ e la stazione centrale– ha l'obiettivo di creare una valida alternativa al centro urbano, dove gli spazi disponibili sono sempre più scarsi, attraverso la rivitalizzazione della zona degradata e la costruzione di un nuovo quartiere dotato di spazi e servizi pubblici, caratterizzato da un alto livello qualitativo dal punto di vista architettonico, tecnologico ed ambientale. Nel 2000 è stato approvato il progetto, individuato con la modalità del concorso, affidato alla società mista Mab formata dalla Bouwfonds Property Finance, il Comune di Amsterdam ed alcune società private. Sull'area acquisita, estesa su 5 ettari, i lavori iniziati nel 2004

dovrebbero portare alla realizzazione in fasi successive di 225mila mq di spazi così ripartiti: hotel e centro congressuale (25.000 mq), immobili residenziali diversificati (336 unità), immobili commerciali (15.500 mq), uffici dotati di estrema flessibilità (80.000 mq), spazi ricreativi e culturali tra cui un conservatorio e una nuova biblioteca pubblica (49.000 mq), una banchina per il diporto nautico e parcheggi. Il progetto, che ha attirato un gran numero di investitori istituzionali e privati, locali e internazionali, dovrebbe avere esiti positivi viste le aspettative derivanti da una situazione del mercato immobiliare, che registra in città un'offerta carente di nuove centralità urbane e di servizi pubblici di standard elevato.

Spazi pubblici e piazze sull'acqua

Bilbao, porto fluviale esteso lungo 20 km senza soluzione di continuità dalla città al mare, è cresciuta nel tempo insieme al porto, senza generare interferenze con le attività urbane. Con lo spostamento del porto dall'interno del corso d'acqua verso l'esterno e la chiusura di alcuni insediamenti industriali è stato possibile recuperare il riverfront ed alcune aree in corrispondenza della foce del Nervion e restituire a residenti e turisti uno scenario straordinario di grande valore pubblico e sociale. La trasformazione delle rive in spazi urbani qualificati, sul quale attestare le funzioni più rappresentative della futura area metropolitana, è l'obiettivo prioritario e condiviso del programma per il rilancio del settore economico-produttivo e per l'incremento dell'accessibilità e della fruizione degli ambiti portuali.

Con il coordinamento del Ministero dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente, è stata costituita nel 1992, la Bilbao Ria 2000, una società di capitale privato partecipata in modo uguale dall'amministrazione spagnola e basca, e costituita da altri enti interessati al programma, con la responsabilità di amministrare e di conferire usi specifici ed assegnazioni urbanistiche ai terreni, di prevedere la cessione, la gestione e la manutenzione futura di aree e strutture. I tempi per la cessione delle aree strategiche, di Abandoibarra e del Canal de Deusto e Zorroza, hanno portato alla previsione di progetti a breve e a lungo termine che, sul margine sinistro, hanno puntato al recupero sociale del tessuto urbano, mentre, sul margine destro, sono stati caratterizzati da una spettacolare operazione urbanistica e da architetture di grande impatto.



Case sull'acqua ad Amsterdam.

I progetti a breve termine consistono nell'integrazione dell'area urbanizzata di Abandoibarra con il tessuto urbano dell'Ensanche e con il resto della città, nella costruzione di un percorso pedonale sull'estuario del fiume e di alcune strutture (Museo Marittimo, Palazzo dei Congressi e della Musica, Parco Ribera, Parco Ametzola, complesso residenziale e commerciale, centro finanziario, etc.); mentre quelli a lungo periodo riguardano l'apertura del Canal de Deusto, l'integrazione della penisola di Zorroza a carattere prevalente industriale e portuale con l'area fieristica e il collegamento dell'isola di Zorrozaurre alle due rive urbane con la costruzione di 7 ponti e di nuovi quartieri residenziali e direzionali.

Concertazione e partecipazione per il futuro delle città-porto
A Marsiglia la concertazione e il dialogo, sia sul piano politico che su quello tecnico, sono stati accompagnati da momenti di riflessione e di confronto costruttivo; la riqualificazione urbana dell'area portuale è avvenuta con il coinvolgimento della comunità attraverso azioni diversificate e un processo capace di mettere in discussione e di valutare attentamente i possibili scenari in termini di sviluppo strategico, per arrivare alla definizione e all'implementazione di un progetto comune per riavvicinare la città al mare. Il porto di Marsiglia è caratterizzato dalla frammentazione degli spazi su una realtà metropolitana dove la città e il porto appaiono nettamente separati

a causa di un processo di specializzazione degli spazi produttivi e commerciali che esclude il centro urbano in crescita continua e disordinata. Nasce negli anni '80 l'idea di una nuova centralità urbana ricomposta attorno agli antichi bacini portuali tra la Joliette e l'Estache, ma la relazione tra città e porto, tra architettura urbana e sviluppo portuale, appare piuttosto complessa. Con l'obiettivo di giustificare e di sostenere una strategia di riconversione del waterfront portuale e di vedere realizzato il

progetto per un tecnopolo dotato di università, laboratori di ricerca e attività legate al settore terziario avanzato, la città sostiene la presenza di ambiti portuali abbandonati e di magazzini in stato di degrado da riqualificare, in netto contrasto con il parere del Porto Autonomo; nel dibattito tra città e porto la comunità marsigliese resta legata all'idea di una città portuale dove il porto si confonde con il centro urbano e con il territorio periferico caratterizzati da limiti indefiniti. Ad anticipare il progetto Euromediterranée sono lo Schéma de Cohérence Marseille 2015, pubblicato nel 1997, il Plan Directeur e il progetto Marseille Port Global, ai quali il Porto Autonomo comincia a lavorare l'anno successivo, in un momento in cui porto e città sembrano avere trovato un accordo, stabilito strategie comuni, condiviso problematiche e soluzioni. Il progetto Euromediterranée rappresenta una grande opportunità per la riqualificazione e la "ricucitura" di un legame strategico sul waterfront tra spazio portuale e spazio pubblico, e l'ambizione di far

Il Museo Guggenheim di Bilbao, affacciato alla riva del fiume Nervión.





Genova, rendering del progetto per la Piazza del Mediterraneo.

“convivere” un porto attivo e una città abitata preservando le risorse storico-culturali e l'identità portuale. L'iter progettuale, articolato su una serie di interventi di iniziativa pubblica e privata, interessa ambiti territoriali diversi, ognuno dei quali assume un ruolo specifico rispetto ad una visione complessiva: il nuovo polo per il terziario avanzato alla Joliette, il centro direzionale e il polo multimodale a Saint-Charles Porte d'Aix, il complesso culturale di Belle-de-Mai, la Cité de la Méditerranée con il museo e il centro di formazione, il polo dedicato al mare, la nuova stazione marittima, le strutture turistico-culturali, gli esercizi commerciali e gli uffici, le aree verdi e gli spazi pubblici.

Progetti flessibili e di lungo periodo per nuovi scenari sul waterfront

Genova, città portuale affacciata su 33 km di costa convive da tempo con l'ambizione di diventare un grande porto a livello internazionale, ma anche con alcune problematiche legate alla morfologia del territorio, al sistema infrastrutturale e ad una complessa relazione con il tessuto urbano interno. È questo il contesto in cui si svolge il processo di riqualificazione urbana che interessa in particolare la Darsena e il Porto Antico con la finalità di legare nuovamente il centro storico genovese all'ambito portuale.

Concessionaria dal luglio del 1995 degli spazi portuali in questione (130mila mq) è la Società Porto Antico, partecipata per il 51% dal Comune, per il 39% dalla Camera di Commercio e per il 10% dall'Autorità Portuale, la cui finalità è di restituire le aree alla città attraverso la realizzazione di iniziative culturali, lo sviluppo di attività congressuali, la costruzione di strutture di interesse generale creando un polo di attrazione turistica. Nel 1992 il Porto Antico ospita le celebrazioni in onore di Cristoforo Colombo e un'esposizione

nell'area portuale dove si svolgono ancora diverse attività; in questa occasione l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale collaborano per la realizzazione di alcuni interventi sull'area compresa tra il Molo Vecchio e Ponte Spinala e su progetto dell'architetto Renzo Piano si provvede alla realizzazione della Piazza delle Feste, al recupero dei Magazzini del Cotone trasformati in centro congressi, alla costruzione dell'Acquario più grande d'Europa e del Bigo che sorregge l'ascensore panoramico. Altri interventi si susseguono negli anni successivi all'evento: la realizzazione di un complesso multifunzionale, di una nuova sede per la Facoltà di Economia e Commercio nel quartiere Scio, di parcheggi interrati e spazi pubblici che completano la passeggiata a mare nel 2000.

Con l'idea di legare fisicamente e funzionalmente la città storica all'acqua, in occasione del G8 del 2001, vengono portate a termine altre opere: il porto turistico, un cineplex, il Museo dell'Antartide, la Città dei Bambini e la Biosfera.

Nel 2004 Genova diventa Capitale della Cultura Europea, un evento che si traduce in nuove opportunità per il recupero del centro storico adiacente all'area portuale (Via San Lorenzo, Via Garibaldi, etc.) e la realizzazione del Museo del Mare e della Navigazione su progetto dell'architetto Guillermo Vasquez Consuegra negli spazi del magazzino portuale Galata. Il recupero del Porto Antico prevede per i prossimi anni la realizzazione su Ponte Parodi –una banchina portuale collocata tra la Darsena e l'Acquario che ha ospitato fino al 2002 un silos granario– di un polo di rilevanza internazionale e di un'architettura di forte impatto, con contenuti culturali e ludici al servizio della città e un nuovo terminal per le crociere su una superficie complessiva di 38.700 mq. La struttura, destinata a diventare una nuova “piazza sull'acqua” è stata progettata dallo studio Van Berkel & Bos nell'ambito di un concorso internazionale bandito nel 2001.

Ad ipotizzare un possibile scenario di lungo periodo per il futuro del porto e della città è stato recentemente l'Affresco di Renzo Piano articolato in tre diverse fasi di trasformazione su un arco temporale di 18 anni per la superficie di 200 ettari di cui la città, secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale, dovrebbe disporre.

Uno sviluppo ininterrotto per 8 km di costa, la realizzazione di due isole artificiali collegate alla terraferma mediante tunnel sottomarini per ospitare il nuovo aeroporto e i cantieri navali, la risistemazione del lungomare che si affaccia sul waterfront urbano dalla Darsena a Boccadasse, la realizzazione di tre nuovi parchi urbani.

Grandi eventi e scambi culturali

Nel quadro delle grandi trasformazioni degli ultimi decenni, un'attenzione particolare va riservata ai grandi eventi temporanei che sono alla base di alcuni tra i più interessanti casi di *waterfront redevelopment*. Tanto in Europa come nel contesto internazionale, i grandi eventi e i relativi effetti sul lungo periodo hanno tramutato alcune città d'acqua in protagoniste indiscusse delle vicende urbane più recenti. L'accesso a consistenti ed eccezionali finanziamenti e risorse, la certezza dei tempi di realizzazione e la straordinaria opportunità, hanno permesso di trasformare occasioni temporanee in acquisizioni durature nel tempo e negli usi. Le città fluviali di Valencia e di Zaragoza sono tra le ultime città d'acqua in ordine di tempo che hanno puntato sulla risorsa acqua e sul marketing territoriale per la loro rinascita. Coniugare turismo e cultura per lo sviluppo locale e per restituire una nuova immagine urbana, proiettata a livello internazionale attraverso una grande manifestazione, è una formula diffusa e ormai consolidata da esperienze di successo.

Valencia ha sfruttato questa grande opportunità, e in occasione della XXXII America's Cup, è stata capace di produrre una vera e propria metamorfosi delle sue rive fluviali rigenerando la trama urbana attraverso alcuni interventi puntuali nel rispetto dell'esistente e riconnettendo la città storica al porto e al mare. Sul waterfront della città sono stati avviati diversi interventi che, nell'ambito di un progetto unitario, hanno permesso il rinnovamento e l'ampliamento dell'area portuale, il recupero dei quartieri degradati e la bonifica di alcune aree industriali dismesse, creando punti di interesse e elementi di attrazione. La progettazione di spazi funzionali diversificati, la riorganizzazione del traffico e della mobilità, la valorizzazione della Darsena Interna hanno

La città di Saragozza, vista dall'area dell'Expo.



Veduta aerea dell'area del progetto Balcón al Mar a Valencia.

generato effetti positivi per lo sviluppo locale. Sono state potenziate le attività nautiche, culturali, commerciali, e realizzati nuovi spazi pubblici, parchi urbani e aree verdi, passeggiate sul waterfront e percorsi ciclo-pedonali. Gli interventi previsti dal progetto sul Balcon del Mar hanno prodotto il rilancio immobiliare delle aree prossime all'acqua, il miglioramento delle infrastrutture di trasporto con interventi sull'aeroporto, sulla linea dell'Alta Velocità e sulle strade di accesso al porto, sul trasporto pubblico e sugli assi di collegamento urbano.

L'esperienza più recente sul waterfront, per quanto riguarda i grandi eventi espositivi a carattere internazionale, è quella di Zaragoza, che ha ospitato negli scorsi mesi l'Expo 2008, dedicata all'acqua e allo sviluppo sostenibile. L'expo è diventata l'occasione per avviare un processo di trasformazione urbana, paesaggistica, sociale e culturale, lungo 12 km di rive fluviali e di restituire la continuità con il tessuto urbano attraverso l'utilizzo di materiali naturali e innovazioni tecnologiche. Destinata a diventare nel prossimo futuro un parco scientifico-culturale e un polo di centralità strategica per lo sviluppo sostenibile, l'area restituirà, insieme ad una nuova unità urbana situata nei pressi della stazione intermodale, la continuità tra le due sponde dell'Ebro e il centro urbano. L'evento ha beneficiato di ingenti investimenti pubblici (stimati in 2.500 milioni di €) ripartiti tra governo spagnolo (70%), governo aragone (15%) e Amministrazione Comunale di Zaragoza (15%) gestiti dalla società EXPOAGUA Zaragoza 2008 SA, a cui è stata affidata l'organizzazione e la promozione della manifestazione. Le strategie di sviluppo economico e urbano sono state orientate

verso la diversificazione produttiva e la crescita economica sostenibile, l'incremento qualitativo e quantitativo (200 opere circa) e le strutture pubbliche, la nuova collocazione a livello nazionale e internazionale della città. L'intero processo è stato caratterizzato dalla creazione del consenso, dalla partecipazione dei cittadini e dai partenariati pubblico-privato con attori provenienti da diversi settori. Inoltre, l'evento è stato anticipato da numerose azioni legate alle infrastrutture e alla mobilità: l'espansione dell'Aeroporto di Zaragoza (36 milioni di €), la nuova Estación Intermodal de Delicias e il miglioramento del sistema viario (80 milioni di €) insieme alla realizzazione di una nuova piazza (16 milioni di €), la costruzione di gallerie tra El Portillo e il quartiere AVE (29.7 milioni di €), la Estación Central de Autobuses (15 milioni di €), il tratto ferroviario tra la strada Iriarte Reinoso e l'Estación Intermodal (20 milioni di €), i ponti di recente realizzazione, gli investimenti nel trasporto pubblico e nel Plan de Movilidad Sostenible, etc. Ad evento concluso, numerosi edifici e attrezzature sono stati riconvertiti, la città ha visto raddoppiare le aree verdi, i percorsi pedonali e ciclabili in tutti i distretti urbani e il processo di rifunzionalizzazione dovrebbe essere completato nel 2011. Grandi progetti commerciali, per dimensione o impatto, si stanno "cristallizzando" sulla spinta degli effetti positivi prodotti dall'Expo. Tra questi, il Terminal Marittimo de Zaragoza (TMZ), nodo e "porta di accesso" della città al mare, direttamente collegata dalla linea ferroviaria con il porto di Barcellona. Si appresta ad accogliere un grande evento, l'Expo 2010, la città di Shanghai, da sempre legata all'acqua e al porto. I recenti piani urbanistici sono orientati a trasformare la città in un grande centro finanziario, commerciale e navale, un nodo economico di livello internazionale strettamente legato allo sviluppo del delta dello Yantze e delle rive fluviale.

È in fase di completamento il progetto per la realizzazione nella periferia urbana di un nuovo porto, in grado di accogliere 25 milioni di container e di disporre di un'area logistica di 13 kmq; l'industria cantieristica navale, insieme ad alcuni magazzini e ad altre attività industriali, sarà spostata su un'isola dello Yantze. A beneficio dei residenti e dei turisti sarà realizzato un lago artificiale di 5,4 kmq e un nuovo paesaggio sull'acqua, che affiancherà il porto nord con i suoi 15 km di waterfront e 30 nuovi attracchi. L'apertura dell'area di Pudong –lungo le rive orientali del fiume Huangpu– costituisce un elemento fondamentale per il futuro della città e una grande occasione di sviluppo per la riqualificazione dello spazio urbano affacciato sul fronte d'acqua e per la tutela di alcuni edifici storici, la costruzione di un sistema ecologico lungo le rive, il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico e della qualità della vita.

Conclusioni

Le trasformazioni prodotte dai nuovi progetti sul waterfront fanno riferimento al territorio come ad un sistema che si costruisce e non si programma, ad una strategia che risponde a rinnovate dinamiche di mercato come ad esigenze urbane e sociali e che porta ad intervenire su diverse scale con una certa sensibilità e concretezza, ma anche con una certa libertà concettuale a partire dall'osservazione di un sito e di un processo urbano. Il progetto urbano sull'interfaccia terra-acqua è spesso rivolto a creare delle relazioni piuttosto che delle forme definite, utilizza strategie flessibili e graduali, spesso articolate con inserimenti successivi e azioni puntuali di dimensione limitata. La "frammentazione" diventa quindi un'opportunità per innescare circoli virtuosi e proporre un programma di interventi sostenibili a diversi livelli (formale, culturale, ambientale, etc.), consentendo di ipotizzare un progetto a diverse velocità ricercando, attraverso la sintesi, nuove logiche e una visione complessiva, interpretando l'identità di un luogo e delle sue preesistenze. La riqualificazione dei waterfront rappresenta una straordinaria opportunità di *coesione* e di *ricucitura* del territorio, dove l'acqua –patrimonio della collettività– può giocare un ruolo di centralità, diventando il motore di uno sviluppo sostenibile, capace di ricreare la relazione tra spazi, usi e visioni, di ricostruire un dialogo tra organizzazione spaziale, funzioni portuali e urbane, aspetti economici, ambientali e sociali.

Riferimenti Bibliografici

- AA.VV. (2004) *Remaking the urban waterfront*, UIL Urban Land Institute, Washington.
- AA.VV. (1996-2001) *Aquapolis*, rivista trimestrale, Marsilio Editore, Venezia (inglese/italiano).
- AA.VV. (2001-2009) *Portus*, rivista semestrale, Edizione RETE – Associazione per la collaborazione tra porti e città, Venezia, (spagnolo/italiano/portoghese/francese con traduzione inglese).
- Breen A., Rigby D. (1996) *The new waterfront. A worldwide urban success story*, Thames and Hudson.
- Bruttomesso R. (a cura di) (2006) *Città-Porto/City-Port*, Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio Editore, Venezia.
- Bruttomesso R. (1993) *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Marsilio Editore, Venezia.
- Carta M. (2008) *Creative City: dynamics, innovations, actions*, List-Laboratorio Editoriale.
- Giovinazzi O. (a cura di) (2007) *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, Edizioni Città d'Acqua, Venezia.
- Hoyle B.S., Husain S.M., Pinder D.A. (1994) *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione dei waterfront*, Mursia, Milano.
- Marshall R. (2001) *Waterfront in post-industrial cities*, Spon Press, New York.

Referenze immagini

Le immagini a pagg. 7, 8 e 9 sono di Rinio Bruttomesso. Le fotografie alle pagg. 11, 12, 13 e 15 sono dell'Archivio Città d'Acqua. L'immagine a pag. 14 è dello studio arch. Ben Van Berkel & Bos.



La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania

The Sea Resource in the Mobility of Goods and People in the Campania Region

Giuseppe Mazzeo

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
ISSM, CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Il processo di pianificazione del sistema portuale

Il sistema costiero campano si sviluppa per 512 chilometri e rappresenta il 6,7% dell'intero perimetro costiero italiano (7.687 chilometri). La sua conformazione è molto varia: a lunghi tratti bassi e pianeggianti seguono tratti molto più articolati, in cui il sistema dei rilievi appenninici arriva direttamente a contatto con il mare. La stessa struttura dei centri urbani costieri risente di tale conformazione, avendo utilizzato in maniera intelligente le migliori localizzazioni per il proprio insediamento. Tale struttura, di formazione secolare e quindi fortemente consolidata, ha avuto nel sistema dei porti un costante fattore di sviluppo e di evoluzione socio-economica, pur in presenza di cambiamenti nel sistema delle funzioni portuali e nell'importanza relativa tra di essi.

Nel sistema portuale campano è possibile individuare una stretta relazione tra morfologia della linea di costa e infrastrutture portuali; ne discende la presenza di installazioni portuali di rilevanti dimensioni laddove le coste hanno reso possibile la realizzazione di infrastrutture in approdi naturali riparati che poi si sono sviluppati ed ampliati, così come l'assenza di approdi lungo la costa nord (tra Formia e Pozzuoli per la costa pianeggiante) e lungo quella sud: tra Salerno e Agropoli lungo la pianura del Sele, oltre Agropoli a causa dello scarso peso demografico dell'area e delle difficoltà di accesso al mare.

Il sistema dei porti, quindi, si sviluppa quasi interamente nella parte centrale della fascia costiera campana e si incentra su quelli di Napoli e Salerno (traffico merci e passeggeri), sul porto di Torre Annunziata (traffico merci), sul porto di Castellammare di Stabia (cantieristica), sul porto di Pozzuoli (merci e passeggeri) e sul sistema di porti, a traffico prevalentemente passeggeri, di Ischia, Casamicciola, Capri, Procida e Sorrento.

Questo complesso sistema portuale presenta molti punti di forza e altrettanti di debolezza e, in una prospettiva di svi-

The 512 kilometers of Campanian coastline represent a share of 6.7% in the whole Italian coastline (7,687 Km). The urban coastal system is a consolidated system; in it the structure of great and little cities and the harbour infrastructures are historically present: it is arguable that in course of time the system of port functions and the relative importance between them has changed, but it isn't changed the number and the location.

The Campanian coastal morphology has made possible the presence of port facilities of significant size, especially where the coast made it possible to create infrastructures in sheltered natural harbors. The harbour system is almost entirely developed in the central stretch of the coastal belt and is based on the ports of Naples and Salerno (freight and passengers), Torre Annunziata (freight), Castellammare di Stabia (shipbuilding), Pozzuoli (freight and passengers), and the system of ports, mainly with passenger traffic, of Ischia, Casamicciola, Capri, Procida, and Sorrento.

This complex port system has many strengths and many weaknesses, but it can give significant results to the asphyxial regional economy, in a perspective of territorial development; in fact some of the planning processes affecting the Region are focusing on possible actions to restore strength to the secular relationship between land and sea, accounted as one of the strong point of relevance in the Campania.

The processes of territorial evolution, although more difficult in this Region than in other areas of Italy, can rely on specific characteristics of great importance, such as the presence of a complex infrastructural system, a remarkable number of ports and related facilities, extensive ground infrastructures.

The importance of a productive use of the maritime resources derives from two considerations: the first is the geographic position of Italy (and inside, Campania) in the Mediterranean and along the routes between Europe and Asia; the second is the impact of the transport of goods and passengers on the territorial and economic Campanian system. Analysis and findings change for the freight or passenger traffic; in the first case become significant the infrastructural capacities, the local production system, and their connections with other production systems outside the Region. In the second case is relevant the enhancement of cultural and environmental system areas and the quality of the tourist and travellers reception.

The paper analyzes the state of the regional port system with the aim of defining an overall picture of the situation and the development processes. In particular it analyzes the role of the regional ports in the local, national and international freight and with a particular attention to the role of local production systems and logistic systems. Another element analyzed is the role of ports in the passenger traffic (local and cruise ship) and the evolutionary hypotheses in the planning process.

luppo territoriale, può incidere in maniera rilevante sull'asfittica economia regionale.

Alcuni dei processi di pianificazione che interessano la Regione sono incentrati sulle possibili azioni necessarie a ridare forza al secolare rapporto tra mare e terra, da ritenere un punto di forza della realtà campana; tali processi, benché in Campania molto più difficoltosi che in altre aree del territorio nazionale, possono contare su rilevanti fattori territoriali e funzionali, quali un sistema di porti e di infrastrutture portuali non secondo ad altri territori ed un sistema infrastrutturale di rilievo nell'entroterra.

L'importanza dell'utilizzazione efficiente della risorsa mare deriva da due considerazioni: la prima è la posizione che l'Italia (e al suo interno, la Campania) occupa all'interno del Mediterraneo e lungo le rotte tra Europa ed Asia; la seconda è l'impatto che lo sviluppo dei sistemi di trasporto merci e passeggeri potrebbe avere sul sistema territoriale regionale e sui processi di diversificazione economica. All'interno della più complessiva analisi dei sistemi portuali è necessario distinguere gli aspetti connessi al traffico merci da quelli connessi al traffico passeggeri.

Nel primo caso assumono rilevanza le dotazioni infrastrutturali, la capacità del sistema produttivo locale, le connessioni tra "sistema Campania" e altri sistemi produttivi esterni alla Regione. Nel secondo caso assume rilevanza l'efficienza del servizio prestato, l'attrattività del territorio e la qualità dell'accoglienza. Sulla base di queste premesse il paper analizza lo stato e le traiettorie evolutive del sistema territoriale campano in relazione all'evoluzione del sistema portuale. In particolare saranno approfonditi aspetti quali:

- il ruolo dei porti campani nel traffico merci nazionale ed internazionale;
- il ruolo dei sistemi produttivi locali, degli interporti e della logistica merci;
- il ruolo dei porti campani nel traffico passeggeri locale e di quello croceristico;
- i caratteri evolutivi previsti dalla pianificazione territoriale in relazione ai processi di espansione del traffico merci e di quello passeggeri.

Il contesto e le performance del sistema portuale campano

L'analisi delle condizioni attuali del sistema portuale campano, all'interno del più complessivo sistema nazionale, dà luogo a considerazioni diverse in rela-

Porti	2004	2005	2006	Δ% 04-06
Rotterdam	8.281,0	9.300,0	9690,1	+17
Amburgo	7.003,5	8.100,0	8.861,8	+27
Anversa	6.063,7	6.482,0	7.013,0	+16
Brema	3.469,1	3.735,6	4.449,6	+28
Algeciras	2.937,4	3.179,6	3.244,6	+10
Gioia Tauro	3.261,0	3.161,0	2.938,2	-10
Valencia	2.145,2	2.409,8	2.612,1	+22
Barcellona	1.916,5	2.070,7	2.318,2	+21
Le Havre	2.131,8	2.100,0	2.113,0	-1
Genova	1.628,6	1.625,0	1.657,1	+2
La Spezia	1.040,4	1.024,5	1.133,7	+9
Costanza	386,3	768,1	1.037,1	+168
Marsiglia	916,3	908,0	941,4	+3
Napoli	347,5	373,6	445,0	+28
Salerno	411,6	418,2	359,7	-13

Fonte: Svimez 2007 in Regione Campania, ACAM, 2008.

Andamento del traffico container nei più importanti porti europei (in migliaia di TEUs).

Ripartizione modale dei traffici terrestri di container in alcuni porti italiani ed europei al 2006.

Porti	Trasporto su gomma	Trasporto ferroviario	Trasporto fluviale
Rotterdam	51%	13%	36%
Amburgo	70%	29%	1%
Anversa	59%	8%	33%
Brema	15%	70%	15%
Felixstowe	79%	21%	=
Le Havre	86%	8%	6%
Zeebrugge	62%	36%	2%
Thamesport	83%	17%	=
Dunkirk	33%	55%	12%
Amsterdam	44%	12%	44%
Genova	73%	27%	=
La Spezia	67%	33%	=
Livorno	77%	23%	=
Napoli	93%	7%	=
Salerno	100%	=	=
Gioia Tauro	43%	57%	=
Taranto	85%	15%	=
Ancona/Falconara	68%	32%	=
Ravenna	79%	21%	=
Venezia	98%	2%	=
Trieste	70%	30%	=
(Italia)	76%	24%	=

Fonte: Logica 2008 in Regione Campania, ACAM, 2008, p. 133

zione al tipo di traffico. Se si parte dal traffico merci e, nello specifico, da quello più dinamico, ossia il traffico container, è possibile verificare come il sistema portuale italiano sia in una posizione decisamente poco brillante. Molti porti europei, infatti, sembrano attrarre più efficacemente il traffico container e lo stesso porto di Gioia Tauro, dopo un avvio promettente, è in sofferenza per la forte concorrenza dei porti spagnoli.

La dimensione del traffico container è funzione di due fattori principali: la capacità di movimentazione delle banchine (a sua volta condizionata dalla superficie delle stesse) e l'uso di efficienti procedure di gestione nella movimentazione dei contenitori. Ne deriva che, a parità di efficacia gestionale, i porti sono condizionati nel loro sviluppo dal livello infrastrutturale che li caratterizza, in particolare dalla dimensione dei piazzali, per cui non è possibile andare oltre una certa dimensione di traffico in assenza di nuovi spazi.

In termini di dotazioni vi sono forti differenze tra i porti italiani, quelli del Nord Europa e alcuni porti del Mediterraneo. Ciò rappresenta un grande fattore penalizzante non solo per i flussi a livello intercontinentale, che presentano un traffico sempre più intenso e navi di sempre maggiori

dimensioni, ma anche per quelli mediterranei, che dovrebbero vedere l'Italia in posizione di assoluta centralità geografica ed economica.

Il problema delle dotazioni interessa in particolare le infrastrutture portuali delle regioni meridionali, nelle quali la debolezza del sistema dei trasporti ha un effetto penalizzante sul trasporto merci, soprattutto in relazione alla distanza che esiste tra di esse e l'Europa continentale (vedi nota 4) e alle difficoltà di attraversamento longitudinale della penisola. Da ciò deriva la necessità di accelerare lo sviluppo del trasporto marittimo nel Mezzogiorno, sia differenziando il tipo di traffico (linee di cabotaggio diffuse in tutte le regioni, grandi porti di *transshipment* lungo le direttrici di traffico trasversali), che puntando sull'effetto di traino dello sviluppo logistico di nodi e di assi, effetto che si può tradurre in attrazione di ulteriori investimenti.

Come già accennato, il sistema dei porti campani si incentra principalmente sui due porti di Napoli e Salerno. Altri porti di minore importanza sono presenti lungo la costa, concentrati principalmente lungo la striscia di costa che va da Pozzuoli a Salerno, mentre nella restante parte della fascia costiera sono presenti solo approdi di piccole dimensioni.

L'area orientale del Porto di Napoli è interessata da estesi progetti di trasformazione relativi da un lato all'incremento delle aree di stoccaggio dei container (Terminal di Levante), dall'altra alla creazione del nuovo porto turistico di Vigliena, al quale è demandato anche l'avvio del processo di riqualificazione dell'area alle spalle della linea di costa.



	Napoli	Salerno	Campania	Mezzogiorno
Rilevazione 2007	169,94	58,82	77,85	105,68
Rilevazione 2001	132,56	61,13	64,85	107,73

Fonte: Istituto Tagliacarne, www.tagliacarne.it (settembre 2008)

Indice di dotazione dei porti delle province campane e dei relativi bacini d'utenza (base Italia: 100).

Ne discende che l'indice di dotazione delle attrezzature portuali, come definito dall'Istituto Tagliacarne, si riferisce alle sole province di Napoli e Salerno. Nel periodo 2001-2007 tale indice è cresciuto da 132,56 a 169,94 per Napoli, mentre è diminuito da 61,13 a 58,82 per Salerno, con un valore complessivo per la Regione che è passato da 64,85 a 77,85. Nel confronto con il resto nel Mezzogiorno si rileva una deficit infrastrutturale significativo: il Sud, secondo l'indice Tagliacarne, aveva una dotazione pari a 107,73 nel 2001, sceso a 105,68 nel 2007; si rileva, quindi, che mentre l'indice meridionale perdeva 2 punti nel periodo considerato, quello campano aumentava di ben 13 unità, merito soprattutto dell'indice relativo alla provincia di Napoli.

Passando dagli indici aggregati del Tagliacarne ai dati dimensionali effettivi si rileva, secondo i dati pubblicati da Regione Campania e ACAM (2008), che la dimensione delle infrastrutture portuali campane, espressa in lunghezza complessiva degli accosti e in superficie dei piazzali per le merci, risulta, nei porti di Napoli e Salerno, più bassa rispetto ad altre infrastrutture portuali italiane. Il porto di Napoli ha una lunghezza di accosti pari a circa 12,5 km contro i 25 km di Livorno, i 23 di Genova, i 20 di Ravenna o i 16,7 di Trieste. Allo stesso modo la superficie dei piazzali assomma a 450.000 mq, a fronte dei 3.100.000 di Taranto, dei 2.100.000 di Trieste e di Ravenna o dei 1.400.000 di Genova.

Il superamento del deficit infrastrutturale discende sia da un ampliamento delle aree portuali che da una più spinta integrazione intermodale; ma anche in questo settore la situazione di partenza non è positiva: i porti di Napoli e Salerno hanno a disposizione 1 binario ferroviario, mentre il porto di Trieste ne ha 39, Genova 23, Livorno 12, Taranto 8. La situazione si modifica notevolmente quando si passa dal traffico merci a quello passeggeri. Come già detto, in questo campo il sistema portuale campano è caratterizzato, oltre che dai porti di Napoli, Salerno e Pozzuoli, anche da altre infrastrutture portuali localizzate in centri turistici posti sulle isole del Golfo di Napoli o sulla costiera amalfitano-sorrentina. Nel 2006 l'insieme del sistema portuale campano ha imbarcato e sbarcato 21.800.000 passeggeri,

con un aumento del 17% rispetto al 2005, valori che posizionano questo sistema ai vertici del traffico passeggeri mondiale e al primo posto di quello nazionale. Tale andamento è dovuto sia al traffico passeggeri di breve raggio che al traffico per altri porti nazionale che, infine, per l'incremento del traffico crocieristico. Per quest'ultima tipologia,

imbarchi e sbarchi nel 2007 hanno raggiunto a Napoli gli 1,15 milioni di movimenti, con una crescita del 184% rispetto al 2000.

Evoluzione dell'infrastruttura portuale e rapporto con la città e il territorio

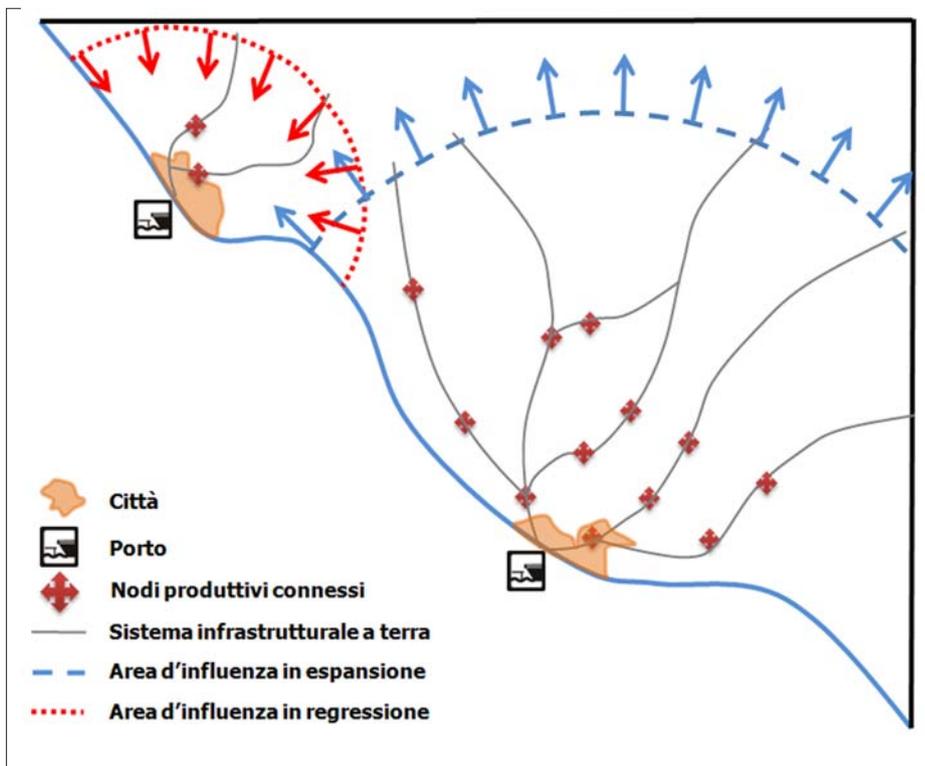
Negli ultimi anni si è assistito ad un processo espansivo nella dimensione e nell'importanza del traffico marittimo, dovuto sia alle innovazioni introdotte nei sistemi di produzione, che ai processi di liberalizzazione del commercio mondiale, che al mutamento degli scenari economici internazionali con la conseguente dislocazione dei centri di produzione e il peso sempre maggiore delle economie dei paesi emergenti.

Tale evoluzione ha condotto ad un ampliamento del numero e della complessità dei fattori coinvolti nel processo di produzione del servizio portuale, al punto da trasformarne il ruolo storico e da imporne altri del tutto nuovi. In letteratura scientifica ciò ha portato ad un approfondimento sulla evoluzione dell'infrastruttura porto e ad una periodizzazione in fasi temporali di questa evoluzione. Secondo questa periodizzazione oggi saremmo ai porti di "terza generazio-

Il traffico passeggeri complessivo (arrivi e partenze) nei principali sistemi portuali internazionali (2006).

Sistemi portuali	Anno	Passeggeri
Dover (GB)- Calais (F)	2007	26.546.000
Hong Kong - Macao	2007	26.073.000
Helsinborg (S) – Helsingor (DK)	2004	23.419.000
Paloukia Salaminas – Perama (GR)	2004	23.136.000
Golfi di Napoli e Salerno	2007	21.733.000
Stretto di Messina	2006	21.503.000
Rio – Antirio (GR)	2004	18.210.000
Rodby (DK) – Puttgarden (D)	=	13.488.000
Pireo (GR)	2004	10.584.000
Helsinki (FIN)	2004	8.747.000
Stoccolma (S)	2004	7.823.000
Algeciras (ES)	2004	4.605.000

Fonte: Regione Campania, ACAM, 2008 su elaborazioni CESIT



Il processo di evoluzione delle infrastrutture portuali è connotato da una sempre maggiore connessione con una serie di infrastrutture nodali e lineari poste a terra, a formare un sistema complesso di cui è parte rilevante anche la qualità del territorio.

ne" (Siviero 2002), sulla base di una evoluzione temporale e funzionale che si riporta di seguito e che suddivide tale evoluzione in tre periodi:

- la prima generazione è rappresentata dai porti intesi come semplice infrastruttura per la movimentazione, in entrata e in uscita, delle persone e delle merci necessarie all'economia della città e dell'hinterland;
- la seconda aggiunge alle attività di carico e scarico ulteriori attività di tipo industriale e commerciale che utilizzano la prossimità localizzativa per incrementare il proprio bacino di mercato;
- la terza generazione trasforma il porto in una vera e propria piattaforma logistica che viene incontro ai processi di produzione su larga scala, offrendo servizi che si sviluppano anche oltre i suoi confini fisici ed in stretta connessione con la rete di elaborazione e trasmissione di informazioni su scala mondiale.

A partire dalla affermazione del terzo modello i porti diventano nodi di un rete e a questa visione di rete si appoggia anche l'azione della Comunità Europea.

Il Parlamento e il Consiglio dell'UE hanno approvato il 29 aprile 2004 una proposta di direttiva della Commissione (Decisione 884/2004/CE)¹ che prevede l'inserimento dei porti nelle reti di trasporto trans-europeo (*Trans-European Networks -TENs*), al fine di collegarli con le principali strade, ferrovie e vie d'acqua (Bröcker *et alia* 2003).

I porti vengono così a beneficiare dei finanziamenti previsti per i TENs.

In base al testo approvato possono essere inclusi nelle reti di trasporto transeuropeo: i porti marittimi internazionali che hanno un traffico annuo di almeno 1,5 milioni di tonnellate di merci o 200.000 passeggeri e con collegamenti terrestri con le TENs; i porti di navigazione interna con un traffico annuo di almeno 0,5 milioni di tonnellate di merci o un traffico passeggeri compreso tra 100.000 e 199.999 unità, dotati di collegamenti terrestri con le TENs e di infrastrutture intermodali e dedicate al cabotaggio; i porti regionali, cioè quelli delle isole o che sono situati in regioni remote e offrono collegamenti con queste aree o con le regioni centrali dell'Europa.

L'evoluzione funzionale della struttura portuale, così come definita in precedenza, rap-

presenta un fattore rilevante anche per l'intorno portuale, inteso sia come città in cui è posizionato un porto che come territorio circostante (Musso *et al.* 2000).

Questa influenza può essere percepita (ed eventualmente, misurata) in relazione all'evoluzione dei flussi di traffico da e per una struttura portuale e in relazione all'impatto sul sistema economico territoriale. Una struttura portuale ben organizzata rappresenta un attrattore terminale di flussi di merci e persone che si spostano da altri terminali ritenuti non più efficienti in termini di costi, di produttività o di localizzazione; essa rappresenta anche il polo in cui si formano flussi in precedenza non esistenti o che si riteneva non potessero interessare quello spazio territoriale; essa rappresenta, infine, un rilevante fattore di evoluzione dei processi di sviluppo, capace di alterare il peso dei diversi settori economici, incrementando quelli a diretto contatto con il terziario, il commercio e la movimentazione.

Lo stesso territorio può essere interessato in modo più o meno diversificato: alcuni porti restano cattedrali nel deserto, pur movimentando impressionanti quantità di merci, altri sono invece in continua simbiosi con il territorio intorno ad essi.

A questo proposito un fattore per individuare il livello di predisposizione ad uno sviluppo integrato è dato dalla presenza di una robusta rete di infrastrutture terrestri: collegamenti stradali, collegamenti ferroviari, interporti,

strutture produttive di rilievo rappresentano elementi strategici per l'estensione dell'influenza delle infrastrutture portuali e per la creazione di sistemi reticolari di terza generazione.

La stessa efficienza ed immagine della città rappresenta un fattore importante in una fase in cui tra città e infrastruttura portuale si vengono a ricreare connessioni forti.

L'attrattività e la qualità urbana non possono che essere fattori positivi del processo di evoluzione e di rafforzamento del porto e della sua economia, anche in relazione alla complessificazione delle funzioni che si svolgono in essi, alla loro connessione e alla valutazione di qualità da parte degli utenti. Tale complessificazione, però, rischia di scontrarsi con un altro elemento, ossia con la tendenza alla costruzione di grandi piattaforme specializzate, spesso distanti dai centri portuali tradizionali, che tendono ad assorbire grandi flussi di traffico e a deviarli dai porti storici.

Ne deriva la necessità di integrare sempre di più porto, città e territorio, sia sviluppando i sistemi di comunicazione intermodali, che le strutture di movimentazione specializzate, che le infrastrutture in qualche modo connesse con il movimento delle merci, quali interporti, sistemi produttivi, aree aeroportuali, centri di telecomunicazione e così via, senza dimenticare il valore aggiunto dato dal sistema delle professionalità presenti nelle strutture portuali urbane.

La programmazione territoriale nell'intesa istituzionale per la Regione Campania

L'Intesa Istituzionale Quadro firmata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 18 dicembre 2001 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania definisce prioritari i sistemi portuali di Napoli e Salerno e gli interventi finalizzati alla realizzazione e all'adeguamento della rete dei collegamenti sia stradali che ferroviari essenziali alla piena funzionalità dei due porti. L'intesa individua, inoltre, una serie di progetti strategici da realizzare nelle due infrastrutture.

Per il porto di Napoli si definiscono prioritari gli interventi di riqualificazione urbana nelle aree di connessione tra il porto e la città (waterfront ed aree retrostanti), le azioni di adeguamento e potenziamento degli accessi stradali e ferroviari alle darsene commerciali e il potenziamento delle infrastrutture necessarie a sviluppare le "vie del mare". Per il porto di Salerno gli interventi prioritari riguardano la realizzazione della stazione marittima, la costruzione del collegamento ferroviario in galleria con la stazione ferroviaria di Salerno, l'adeguamento ed il potenziamento della viabilità e dei varchi di accesso.

Per quanto concerne gli altri porti campani non ricadenti nelle circoscrizioni delle Autorità Portuali di Napoli e Salerno, l'intesa ipotizza che il trasferimento al demanio regionale

possa semplificare gli interventi finalizzati al loro sviluppo. Per le azioni inserite nell'intesa si ipotizza un costo complessivo pari a 490 miliardi di lire (250.000.000 di euro).

Il Piano Territoriale Regionale e i porti campani

Le reti di interconnessione e la pianificazione regionale dei trasporti² rappresentano un fattore importante nella struttura del Piano Territoriale Regionale approvato con L.R. 13 del 13 ottobre 2008.

Due sono le direttrici di fondo previste per il settore portuale:

- attuazione del processo di pianificazione continua dei sistemi di trasporto regionale, attraverso azioni che superino la separazione della componente trasportistica da quella relativa alle politiche di sviluppo territoriale e tendano alla loro integrazione;
- costruzione di un progetto che porti alla creazione di un sistema integrato di servizi di trasporto e che sia idoneo a soddisfare la domanda con adeguati livelli prestazionali, anche attraverso l'individuazione di nuove infrastrutture ritenute necessarie.

Per quanto concerne le infrastrutture puntuali per la mobilità (tra le quali rientrano quelle portuali) il PTR classifica cinque classi di impianti in relazione alla loro specifica valenza territoriale ed operativa. Le classi sono:

1. impianti di scala intercontinentale: operano a scala nazionale, europea ed intercontinentale e comprendono i porti e gli aeroporti;
2. impianti di scala europea: operano a scala sovranazionale ed europea e coincidono con gli interporti;
3. impianti di scala nazionale: operanti a scala regionale, sovranazionale e nazionale; sono costituiti dagli autoporti, dalle stazioni di posta o relais e dalle aree a servizio dell'autotrasporto;
4. impianti di scala regionale: comprendono le piattaforme logistiche per la distribuzione regionale e provinciale;
5. impianti urbani: sono le piattaforme logistiche per la distribuzione urbana.

All'interno degli impianti a scala intercontinentale i porti hanno un ruolo importante sia per il riequilibrio della distribuzione modale del trasporto merci, sia nel processo di sviluppo della catena logistica (Forte 2005).

Per essi si prevede il completamento degli interventi di grande infrastrutturazione, tra cui quelli di collegamento con la rete stradale e ferroviaria primaria e secondaria, il riassetto gestionale del sistema di manovra ferroviaria nei porti, la delimitazione dei recinti doganali e la realizzazione delle aree di stoccaggio e movimentazione, con particolare attenzione alle questioni connesse alla sicurezza. In questo modo sarà possibile destinare i porti ad una serie di funzioni innovative, quali: a) integrare gli interporti nella loro funzione di nodi intermodali a scala nazionale; b) supportare le autostrade

del mare; c) supportare il traffico container e feeder; d) rappresentare nodi di scambio mare/terra.

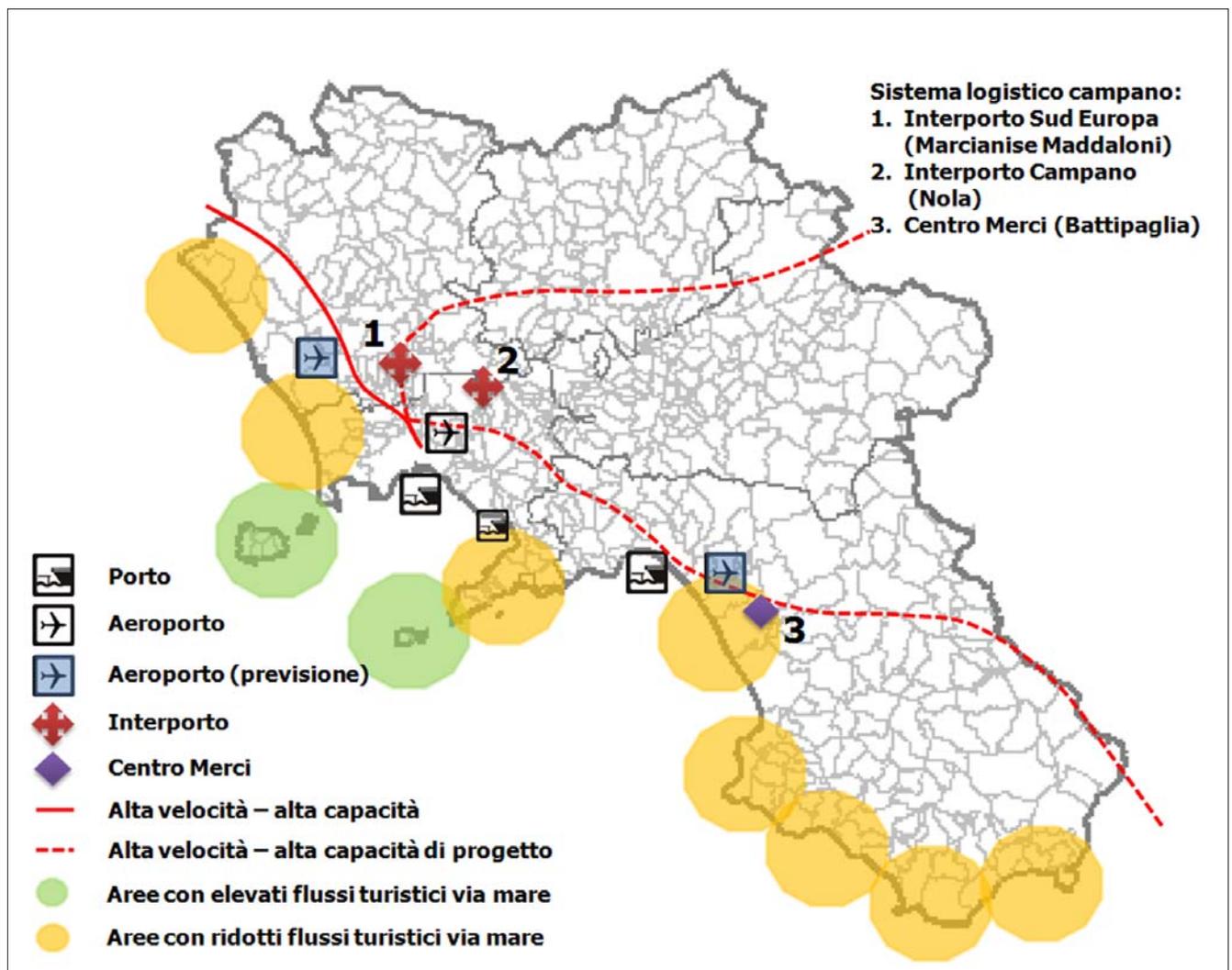
Principali interventi sulle infrastrutture portuali sono la realizzazione di darsene RO-RO (specializzate per il supporto delle rotte utilizzate dalle autostrade del mare) e la realizzazione di banchine LO-LO (*lift on-lift off*); la costruzione di darsene per traghetti misti e l'adeguamento dei fasci dei binari di pertinenza. Il sistema viene messo in relazione con il riassetto complessivo del settore merci che prevede un sistema regionale di centri merci che fa perno su tre porti commerciali, due di livello superiore (Napoli e Salerno) ed uno di livello inferiore (Torre Annunziata), e su due interporti di Nola³ e Marcihanise-Maddaloni⁴; a tale sistema faranno capo altri impianti, sussidiari rispetto a Nola e Marcihanise, ma dotati di funzioni parzialmente autonome per quanto concerne le relazioni commerciali tra le aree di insediamento di queste strutture, il Nord Italia e l'Europa. Si fa riferimento, in particolare, al centro merci di Battipaglia, impianto a servizio

delle attività produttive del territorio provinciale circostante, collegato con gli aeroporti di Capodichino e Pontecagnano e con i porti di Napoli e Salerno.

Per quanto riguarda gli interventi specifici sui due sistemi portuali principali (Napoli e Salerno), il Piano Territoriale Regionale ritiene prioritari quelli contenuti nell'Intesa Istituzionale Quadro, che si è analizzata in precedenza, sottolineando con forza la necessità del collegamento e dell'integrazione dei due porti con le altre reti di trasporto. Oltre a questi il PTR sottolinea la necessità di altri importanti interventi.

Per quanto concerne le infrastrutture interne del porto di Napoli si dovrà intervenire su una serie di moli (Bausan, Flavio Gioia, San Vincenzo e Angioino), sul consolidamento di Immacolatella Vecchia, sull'ammodernamento del Bacino 3 ed sul tombamento e l'assestamento della Darsena di Levante⁵. Quest'ultima opera porterà alla costituzione di un terminal contenitori di circa 250.000 mq con un fronte

La struttura del territorio campano e la distribuzione delle principali infrastrutture portuali in relazione ad alcuni dei nodi e delle reti per il trasporto e la movimentazione di beni e persone.



banchina adeguato per l'attracco di due navi porta-container da 315 metri ciascuna e da 6.000 TEU e più di capacità. In relazione allo sviluppo delle rotte connesse alle "autostrade del mare" si prevedono lavori di sistemazione alla calata Piliero, con un incremento degli ormeggi. Altri interventi previsti riguardano il potenziamento dell'ormeggio della stazione marittima, il consolidamento della banchina Pisacane e Calata Villa del Popolo, i lavori di demolizione del pennello di Levante e del Molo Vittorio Emanuele.

Oltre ai citati interventi infrastrutturali, altri piani di sviluppo e di investimento sono previsti da diversi soggetti, pubblici e

privati, che operano nel porto di Napoli. Co.Na.Te.Co, ad esempio, il maggiore terminal container del porto prevede la completa informatizzazione del servizio di controllo e monitoraggio del traffico e delle giacenze contenitori, la completa recinzione del terminal, la realizzazione di *gate* abilitati al controllo integrale dei transiti e, infine, opere di dragaggio dei fondali prospicienti gli accosti del Molo Bausan. Questa ultima operazione consentirà, in particolare, l'attracco delle navi transoceaniche di stazza maggiore e, quindi, l'utilizzazione dello scalo anche come porto hub.

In una prospettiva di sviluppo dell'intermodalità ferro-mare, il PTR ritiene inoltre necessario aumentare gli spazi portuali dedicati alle operazioni ferroviarie ed alla sosta dei carri, allo scopo di razionalizzare il servizio e rendere più agevoli e veloci il carico e lo scarico dei vagoni.

Per quanto riguarda il porto di Salerno, il Piano Territoriale Regionale prevede progetti di sviluppo che interessano sia il traffico passeggeri che quello commerciale. Per il traffico passeggeri il Piano Regolatore Portuale prevede un ampliamento del Molo 3 Gennaio, del Molo Manfredi (con realizzazione di una nuova stazione marittima e del terminal traghetti) e del Molo di Ponente, con il contemporaneo dragaggio dei fondali.

Per quanto concerne il traffico commerciale si prevede un processo di riorganizzazione della viabilità all'interno delle aree portuali e l'installazione di un pontone lungo il lato di levante del Molo 3 Gennaio in modo da creare un nuovo punto di ormeggio per le navi RO-RO.

Il complesso delle azioni per il porto di Salerno hanno come obiettivi: il potenziamento delle banchine per navi RO-RO; l'ampliamento delle aree di sosta temporanea per tutti i tipi di veicoli; la creazione di percorsi in sicurezza per l'accesso



La nuova stazione marittima del Porto di Salerno. Progetto dell'architetto Zaha Hadid. Rendering.

alle banchine d'imbarco e sbarco, in modo da aumentare l'incolumità dei viaggiatori e del personale di terra e di mare; la creazione di percorsi separati per gli utenti di linee in ambito comunitario e quelli non comunitari, questi ultimi assoggettati ai controlli doganali; l'adozione di misure adeguate per garantire il rispetto dei protocolli internazionali in materia di sicurezza.

L'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci

Le indicazioni contenute nel Piano Territoriale Regionale mettono in evidenza la necessità di pervenire ad una sempre maggiore ottimizzazione della rete di trasporto e distribuzione delle merci in ambito regionale. L'evidenza data a questo argomento ne fanno uno dei principali obiettivi dell'azione della Regione Campania, anche in relazione al contributo che questo processo può dare allo sviluppo economico regionale. Il raggiungimento di questi risultati necessita di un'azione continua e coordinata che si incentri in particolare:

- sulla valorizzazione e sulla riqualificazione delle reti e delle infrastrutture esistenti;
- sulla realizzazione di infrastrutture complementari;
- sullo sviluppo di servizi innovativi;
- sull'incentivazione dell'imprenditoria che porti a nuova occupazione in ambito locale;
- sulla promozione di investimenti in ambito regionale.

Il punto di partenza da cui iniziare questo percorso non viene ritenuto negativo in quanto la Regione presenta una rilevante dotazione infrastrutturale, soprattutto lungo la costa, anche se essa, nel suo complesso, necessita di

interventi di potenziamento e di razionalizzazione. Ad essa si accompagna l'organizzazione e la gestione dei servizi, il cui adeguamento di per sé rappresenterebbe un rilevante passo in avanti nella costruzione del sistema e nella sua ottimizzazione.

A tal fine la Regione Campania si è dotata di un nuovo strumento, ossia di un'agenzia per la promozione della logistica e del trasporto merci. Logica è una società a partecipazione pubblico-privata, costituita nel dicembre 2003 su iniziativa della Regione Campania; ad essa aderiscono le Autorità Portuali di Napoli e di Salerno, gli interporti di Nola, di Marcianise e di Salerno/Battipaglia, l'aeroporto di Capodichino, la Federazione Regionale degli industriali della Campania, la ConfAPI Campania e l'Unione Regionale delle C.C.I.A.A. della Campania. A tali soggetti potranno in seguito aggiungersene altri, quali i gestori degli impianti in via di realizzazione (Aeroporto di Pontecagnano, Aeroporto di Grazzanise, ecc).

Logica è uno strumento operativo che dovrà essere utilizzato nelle fasi di identificazione delle criticità di sistema, nella concertazione delle scelte e delle strategie di sviluppo, nel monitoraggio degli interventi e nella promozione del sistema logistico regionale. La filosofia di intervento discende dall'impostazione della Legge Regionale di "Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania" (L.R. n. 3 del 28/03/2002).

Le funzioni primarie assegnate a Logica sono tre: di "facilitatore" delle scelte di piano e della loro condivisione; di "osservatorio" sull'attuazione degli interventi del piano; di "agente di sviluppo" del territorio regionale quale area di attrazione di investimenti.

Nello svolgimento di tali funzioni, Logica si configura come strumento di raccordo tra i soggetti pubblici, il cui scopo è la programmazione di settore e la pianificazione territoriale, e gli operatori privati che devono operare concretamente sul territorio.

Lo sviluppo del traffico passeggeri

Un capitolo di grande interesse degli strumenti di programmazione regionale è quello relativo al sistema dei servizi di trasporto collettivo a livello regionale e locale; tale sistema, che utilizza due diverse tipologie di vettori (unità veloci per il trasporto passeggeri e navi traghetto per trasporto misto viaggiatori e merci), è incentrato soprattutto sui collegamenti marittimi tra i porti del golfo di Napoli e quelli delle isole di Capri, Ischia e Procida, pur potendosi sviluppare ulteriormente investendo in modo sempre più incisivo la costiera amalfitano-sorrentina, quella cilentana e quella flegrea-domizia fino a Formia, anche ipotizzando per esso un ruolo importante nel decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie della fascia costiera regionale.

Obiettivi del sistema regionale dei collegamenti marittimi, secondo gli strumenti di programmazione della Regione, sono:

- migliorare l'affidabilità e la qualità dei collegamenti con le isole, interessato da flussi pendolari e turistici;
- sviluppare l'integrazione tra vettori e tariffe della rete di trasporto marittimo e di quella terrestre;
- creare nuova accessibilità via mare ai siti archeologici posti nelle aree vesuviana e flegrea;
- realizzare servizi stagionali di collegamento con località turistiche ad accessibilità stradale critica;
- realizzare nuovi collegamenti anche pendolari su distanze medie e brevi.

Tra gli strumenti da sviluppare per ampliare l'offerta è da citare quello del servizio stagionale del metrò del mare, al quale attualmente sembra essere affidato il compito di testare parte della fattibilità del progetto.

Le strategie di integrazione dei collegamenti marittimi nel sistema regionale dei trasporti sono articolate attraverso tre tipi di intervento:

- interventi strutturali, ossia la trasformazione degli impianti portuali in stazioni di interscambio con adeguate attrezzature per l'intermodalità. A questo scopo è necessario incrementare la velocità e la fluidità delle operazioni di attracco, di carico e di scarico, anche con una più spinta compartimentazione tra le diverse tipologie di vettore e di traffico, oltre che la veloce connessione con la rete di trasporto regionale a terra;
- interventi organizzativi, ossia una gestione coordinata dei diversi vettori di trasporto terrestre e marittimo al fine di consentire un regolare afflusso e deflusso nei porti da parte dell'utenza;
- interventi tariffari, ossia l'emissione e l'utilizzo di un unico biglietto integrato terra-mare.

Considerazioni conclusive

Il sistema portuale campano può avere un ruolo traino nella ripresa economica regionale. Esistono però una serie di vincoli che devono essere superati e la cui risoluzione può accelerare i processi di evoluzione territoriale.

Da un lato i porti campani soffrono di deficit di spazi da dedicare alle diverse componenti di traffico: i porti più importanti, infatti, sono circondati da sistemi urbani compatti, inseriti in ambiti territoriali congestionati difficilmente scardinabili. D'altra parte essi sono poco accoglienti per il traffico passeggeri, mancando spesso dei più elementari servizi. La sfida è quella di crescere nel traffico merci individuando le migliori modalità per continuare lo sviluppo senza peggiorare la qualità dell'intorno e di crescere nel traffico passeggeri trasformando gli scali in luoghi di benvenuto e in vetrina delle potenzialità del territorio campano.

Note

- ¹ La Decisione aggiorna la precedente n. 1692/96 sulle linee guida comunitarie per lo sviluppo delle TENs.
- ² Scrive Fubini (2003, 107). "Territorial planning is one of the most contradictory events of planning history: in fact, on one hand, the long standing planning tradition focuses on the procedures, practice, and notions leading to the plan as a framework that gives territorial transformation projects consistency and rationality. Such procedures are outdated and refer to an authoritative approach to local administration: practices are often useless and rhetorical. On the other hand, investments on territorial projects appear to be mixed bag without one rational framework to inform them". Le considerazioni di Fubini meritano ulteriori approfondimenti.
- ³ L'Interporto Sud Europa nasce a seguito dell'emanazione della legge 245 del 1984 che individua i siti di importanza nazionale nel settore logistico. Uno di essi è quello posto a cavallo tra i comuni di Maddaloni e di Marcanise, all'incrocio tra due autostrade (A1 e A30). A servizio dell'interporto è stato realizzato il più grande terminal intermodale ferroviario del Sud. Le merci hanno origine/destinazione nel porto di Napoli, nell'aeroporto di Capodichino e in altri siti di rilevanza logistica (porti di Gioia Tauro, di Bari, di Salerno, di Civitavecchia). Si estende su 4.000.000 di mq ed è dotato di magazzini (per 180.000 mq), terminal intermodale (500.000 mq, 7 binari di presa e consegna), centro commerciale e centro direzionale. Il polo logistico è in via realizzazione o di progettazione. L'interporto ha attirato numerosi carrier internazionali. Nell'area è stato realizzato il centro commerciale "Campania", esteso su 1.000.000 di mq, che utilizza l'interporto come base logistica. In esso,

inoltre, è presente una seziona doganale. Nel 2005 sono state movimentate 2.000.000 tonnellate di merce (Ricciardi 2008).

- ⁴ L'Interporto Campano nasce nel 1987 su iniziativa del Gruppo CIS, che ha partecipazioni nella GESAC (Aeroporto di Capodichino), nella Terminal Napoli (crociere) e nella società Vulcano Buono. Il CIS è il più grande centro meridionale "business to business". Esteso su 3.000.000 di mq è dotato di circa 400.000 mq di magazzini, di 225.000 mq di terminal intermodale, di 200.000 mq di magazzini frigoriferi. L'interporto è dotato di dogana e di collegamento ferroviario merci con Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Salerno. Via Milano le merci raggiungono Monaco in 3 giorni, Amburgo in 4 giorni, Oslo in 5 giorni. Il polo del freddo è leader nel Mezzogiorno per i prodotti freschi, in particolare ortofruttili. Nel 2005 sono state movimentate 4.400.000 tonnellate di merce (Ricciardi 2008).
- ⁵ Il progetto del nuovo Terminal di Levante è tra i maggiori interventi previsti nel Porto di Napoli. L'obiettivo è realizzare circa 260.000 mq di nuovi piazzali per la movimentazione dei container, raddoppiando l'attuale offerta di 300.000 mq. La realizzazione dell'intervento completa la destinazione della zona orientale del Porto a tale funzione: la movimentazione container, infatti, si svolge attualmente dal pontile Flavio Gioia a Calata Pollena saturando tutti gli spazi a disposizione (Ricciardi, 2009). Il nuovo terminal avrà una banchina lunga 672 metri, con fondale di 14 metri incrementabile a 17. Potranno attraccare 2 navi da 6.000 TEU (le più grandi operativa oggi a Napoli) o 1 da 11.000 TEU (le più grandi oggi in attività). Il terminala sarà diviso in 4 distinte aree funzionali: l'area di banchina per il carico e lo scarico, l'area di stoccaggio dei container, l'area uffici, accessi e parcheggi e lo scalo ferroviario. La realizzazione del nuovo terminal necessita del riempimento di un'area attualmente occupata dal mare con il trasferimento di parte della colmata di Bagnoli, di cui si prevede lo smantellamento.

Riferimenti bibliografici

- Bröcker J., Capello R., Lundquist L., et al. (2003) *Territorial Impact of EU Transport and TEN Policies*, Second Interim Report of Action 2.1.1 of the European Spatial Planning Observation Network ESPON 2006, http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/243/239/file_377/2.ir_2.1.1.pdf, 22/09/2009.
- Eurostat (2007) *Panorama of Transport*, Luxembourg.
- Forte E. (2005) *Logistica Economica e Distretti Produttivi della Regione Campania*, progetto di ricerca finanziato ai sensi della L.R. n. 5 del 28/03/2002, draft.
- Fubini A. (2003) "Territorial Planning by infrastructural projects", *Scienze Regionali*, 3, 107-116.
- Istituto G. Tagliacarne (2008) *Atlante della Competitività delle Province e delle Regioni*, www.tagliacarne.it.
- Musso E., Benacchio M., Ferrari C. (2000) "The Economic Impact of Ports on Local Economics", *Atti del convegno Seaports in the Context of Globalization and Privatization*, Bremen Universitat, Institut Arbeit und Wirtschaft, <http://www.maritim.uni-bremen.de/ports/>, 18/09/2009.
- Regione Campania (2008) *Piano Territoriale Regionale*, Legge Regionale 13 del 13/10/2008, BURC n. 45 del 10/11/2008.
- Regione Campania, ACAM (2008), *Infrastrutture industria e servizi di trasporto e logistica in Campania. 2007. Secondo rapporto annuale*, Grafica Elettronica, Napoli.
- Ricciardi L. (2008) "Due punti di eccellenza nel territorio", *Porto di Napoli*, V-1, gennaio-febbraio, 2.
- Ricciardi L. (2009) "Al via la realizzazione del nuovo Terminal di Levante", *Porto di Napoli*, VI-1, febbraio-marzo, 3.
- Siviero L. (2002) "Unitizzazione dei traffici marittimi ed innovazione nelle funzioni portuali del Mezzogiorno", *Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali*, Università di Napoli Federico II, 16, maggio.

Referenze immagini

La fotografia a pag. 19 è dell'autore, quella a pag. 24 è tratta dal sito web <http://www.portodisalerno.it>. Gli schemi grafici delle pagg. 21 e 23 sono dell'autore.

Autostrade del Mare: non è solo una questione di acqua

Motorways of the Sea: It is not only a Matter of Water

Rosa Anna La Rocca

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: lamarca@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Il progetto Autostrade del Mare un'alternativa possibile al trasporto su strada

Le Autostrade del Mare si pongono come alternativa al trasporto di merci su gomma nel tentativo di ridurre, oltre ai costi, anche il carico ambientale.

Per la sua posizione geografica l'Italia risulterebbe particolarmente adatta allo sviluppo delle reti di trasporto marittimo potendo trarne positivi effetti economici (CNEL 2006).

Questa visione, però, presuppone che i porti italiani siano in grado di fornire servizi e attrezzature vantaggiosi e competitivi rispetto ad altri porti del Mediterraneo e del Nord Europa. In tale prospettiva, la relazione città-porto si modifica radicalmente: l'attività portuale esigerà spazi sempre più ampi e specializzati che la città dovrà inevitabilmente cedere.

La sfida è sulla capacità di rendere tali spazi *integrati* alle esigenze della vita urbana (Gaimo 2006).

La questione sulla quale conviene riflettere riguarda essenzialmente le ricadute che le scelte legate allo sviluppo della logistica integrata genereranno sul territorio e sulla sua organizzazione.

La possibilità di decongestionare il traffico stradale attraverso il potenziamento di reti che propongono modalità di trasporto miste terra-mare, rappresenta certamente un'occasione che, però, necessita di un'adeguata pianificazione.

In tal senso, è opportuno riflettere almeno su due questioni. In primo luogo, sarebbe opportuno interrogarsi su quali condizioni porre affinché i territori possano rispondere positivamente traendo effettivi benefici dagli indispensabili cambiamenti dettati dal modificarsi delle modalità di trasporto e di comunicazione.

In secondo luogo, bisognerebbe verificare la validità degli strumenti tecnici attualmente a disposizione per gestire e governare tali cambiamenti, soprattutto in una situazione come quella italiana dove, per motivi storici e morfologici, le aree portuali sono localizzate in prossimità della città storica

EU defines Motorways of the Sea as follow:

"The trans-European network of motorways of the sea is intended to concentrate flows of freight on sea-based logistical routes in such a way as to improve existing maritime links or to establish new viable, regular and frequent maritime links for the transport of the goods between Member States so as to reduce road congestion and/or improve access to peripheral and island regions and States. Motorways of the Sea should not exclude the combined transport of persons and goods, provided that freight is predominant".

The Motorways of the Sea (MoS) concept was first introduced within the EU executive's White Paper on European Transport Policy back in 2001. So far, four Motorways of the Sea corridors have been considered to be fully working by 2010: the "Baltic Sea", the "Sea of Western Europe", the "Sea of South-East Europe" and the "Sea of South-West Europe".

In this project Italy occupies a central role both geographical and strategic. In fact, among the thirty priority projects for the realization of the TEN-T network, five projects involve Italian regions. For this reason too, the realization of Motorways of the Sea represents a focal point of the Italian government policy.

As matter of fact, Italian seaport are characterized by a lack of availability of coastal areas. This is because of morphological aspects but much more it is due to the closely relation between port and city. In Italian case, in fact, the port structure is close to historic city and it is a very important part of the history of the city itself.

The heavy demand of space due to the incrising specialization of port activities will strongly modify this relationship.

The project "Motorways of the Sea" bases on the idea that maritime traffics could be a valid alternative to the road traffic both to reduce pollutions and negative effects.

Its development needs more disposable and specialized areas to make maritime transport more competitive than road one.

Competitiveness amongst ports is based on infrastructural comparison, then ports will need more and more spaces to be ready for action. The reorganization of the regions closed to ports will be strongly request. In the meantime the integration between port and city becomes an essential development condition.

Critical issue are addressed to the "city-port region" to be integrated and competitive. To be efficient, these "regions" should have services and facilities tailored to the needs of new methods of integrated transport.

In some cases a reorganization of the whole city-port system will be required. Such a reorganization needs a public and private coordination in order to reduce negative impacts on urban system. The success of the project of Motorways of the Sea also depends on ability to integrate port objectives of development and urban exigencies. This article proposes to investigate the possibility of achieving such integration.

e dove il territorio costiero è caratterizzato dalla scarsità di aree libere, oltre che da un elevato valore ambientale. Tutte condizioni che inevitabilmente limitano, o quanto meno rallentano, lo sviluppo del progetto delle Autostrade del Mare, almeno per quanto riguarda la situazione italiana. Sulla base di queste considerazioni, il lavoro illustrato in questo articolo è stato sviluppato in due parti.

Nella prima parte si approfondiscono gli aspetti del programma europeo relativamente al progetto AdM più squisitamente pertinenti alla situazione italiana.

Nella seconda parte, senza alcuna pretesa esaustiva, ma con l'obiettivo di proporre una riflessione in merito alla necessità di pianificare il cambiamento, vengono individuati i principali elementi che caratterizzeranno i nodi delle Autostrade del Mare come nuovi "caselli autostradali".

Il cammino del progetto AdM: dal programma europeo al master plan nazionale

Il progetto delle Autostrade del Mare (AdM) costituisce uno dei punti principali della politica delle infrastrutture e dei trasporti dell'Unione Europea.

Nel Libro Bianco sulla politica dei Trasporti del 2001, infatti, viene sottolineata la necessità di un loro sviluppo come "alternativa concreta e competitiva al trasporto terrestre". Inserite nell'elenco dei trenta progetti prioritari del programma Ten-T (Trans European Network-Transport¹) proposto dal Gruppo ad Alto Livello sulla Rete Transeuropea di Trasporto² approvato nel 2004, le AdM rappresentano uno dei cinque assi fondamentali del nuovo disegno infrastrutturale e di trasporto dell'UE (CE 2004).

Il progetto è interamente basato sull'idea che l'integrazione tra differenti modalità di trasporto (terra-mare) possa contribuire alla riduzione del traffico pesante su strada. Lo spostamento del traffico merci dalla strada al mare, inoltre, garantirebbe una maggiore accessibilità consentendo di raggiungere sia le isole, sia i paesi ostacolati dalla presenza di catene montuose. In tale disegno, particolare importanza assumono i dieci corridoi paneuropei che costituiscono il prolungamento delle reti Ten-T verso est³. In assenza di una valida alternativa, tutto l'incremento del traffico merci, (stimato nell'ordine del 40%) è destinato ad essere assorbito interamente dalla rete stradale. Gli obiettivi specifici del progetto AdM possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- ridurre la congestione sulle reti stradali terrestri;
- proporre una modalità di trasporto più rispettosa dell'ambiente;
- incrementare i livelli di sicurezza nei trasporti;
- contribuire alla costruzione di un sistema integrato basato su differenti modalità di trasporto.

Per la realizzazione del progetto entro il 2010, sono stati stanziati circa 1,8 miliardi di euro da utilizzare per lo sviluppo di quattro "corridoi":

- autostrada del Mar Baltico, che collega il Mar Baltico al Mare del Nord e all'Europa centro settentrionale;
- autostrada del Mare dell'Europa dell'Ovest che collega Portogallo, Spagna e Francia nord occidentale con il mare d'Irlanda e con il Mare del Nord attraverso La Manica;
- autostrada del Mare dell'Europa sud occidentale che collega i paesi del Mediterraneo occidentale fino a Malta;
- autostrada del Mare dell'Europa sud orientale che si snoda lungo l'Adriatico, lo Jonio e il Mediterraneo orientale fino a Cipro.

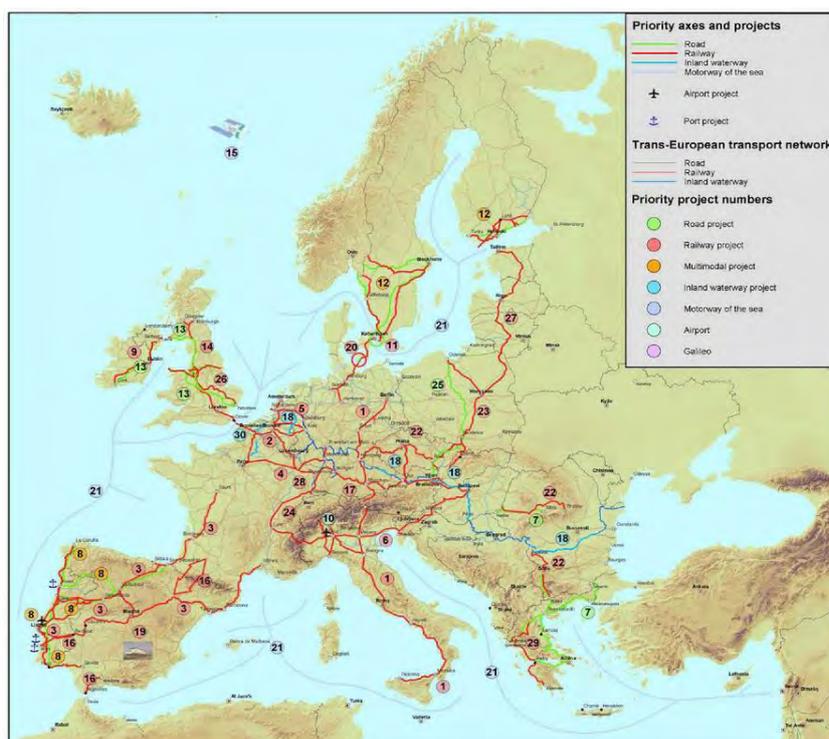
L'Italia ha un ruolo centrale, sia nello sviluppo del progetto delle Autostrade del Mare, sia in riferimento all'intero sistema delle reti Ten-T.

Dei trenta progetti prioritari (PP), infatti, cinque interessano l'Italia:

- asse ferroviario Berlino-Messina (PP1);
- asse ferroviario Lione-frontiera Ucraina (corridoio 5, PP6);
- aeroporto Milano Malpensa (terminato nel 2001);

I progetti della rete transeuropea dei trasporti prediligono lo sviluppo degli assi ferroviari (in rosso) e l'interconnessione tra questi e le vie navigabili.

Il progetto 21 si riferisce alle Autostrade del Mare.



- Autostrade del Mare dell'Europa sudorientale e del Mediterraneo occidentale (PP21);
- asse ferroviario Genova-Rotterdam (PP24).

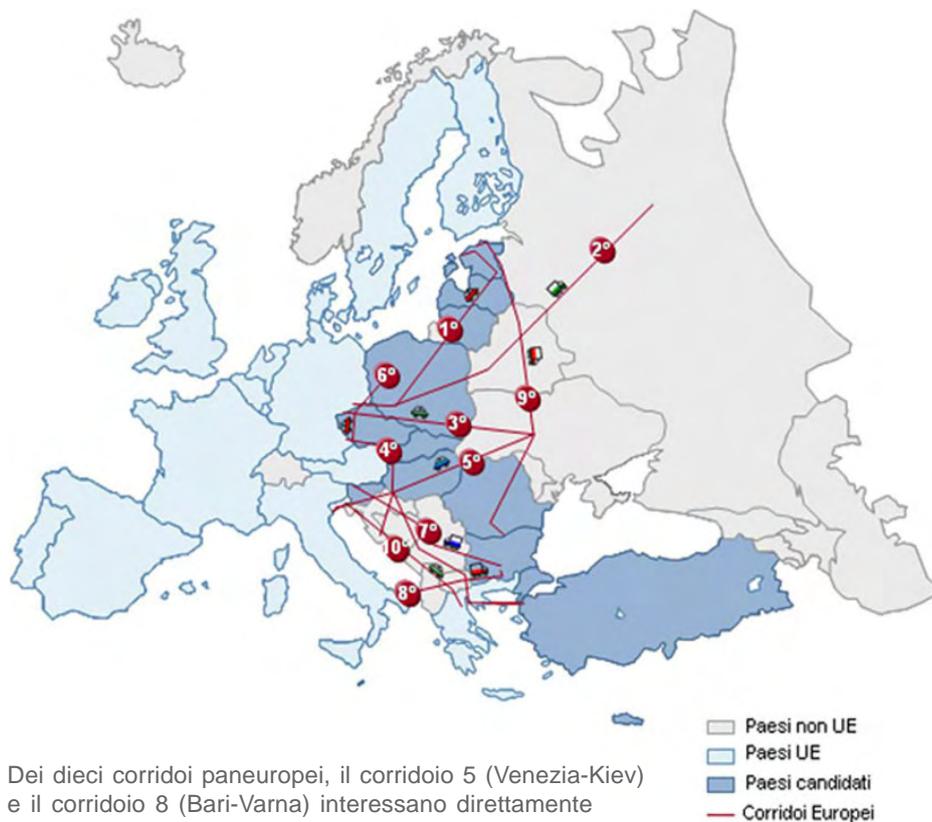
L'enfasi legata al progetto delle AdM deriva in gran parte dalla nuova centralità del Mediterraneo generatasi per effetto dell'intensificarsi dei traffici intercontinentali con la Cina e con l'India che interessano le rotte mediterranee sulla direttrice Suez-Gibilterra. L'effetto di tale incremento, tra l'altro, ha rafforzato il ruolo strategico dei porti meridionali italiani, sia di quelli destinati alla rete di servizi di *transshipment*⁴ (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), sia di quelli interessati da un traffico prevalentemente interno al Mediterraneo. Probabilmente queste motivazioni spiegano la centralità del progetto AdM nelle strategie politiche del governo italiano. Al fine di dare

attuazione al progetto europeo, infatti, nel 2004, di intesa con l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata istituita la società *Rete Autostrade Mediterranee SpA*, creata dall'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (ex Sviluppo Italia), incaricata di promuovere e coordinare tutte le iniziative inerenti al progetto AdM.

In particolare, gli obiettivi che l'istituzione si prefigge sono:

- elaborare un Master Plan nazionale relativo allo sviluppo e alla realizzazione del programma Autostrade del Mare;
- coordinare le attività finalizzate allo sviluppo del programma;
- predisporre azioni e programmi atti a favorire l'approvazione dei progetti a livello nazionale e comunitario;
- attivare meccanismi di *scouting* dei potenziali partner finanziari ed imprenditoriali;
- svolgere il ruolo di "facilitatore di sistema" anche attraverso il coordinamento operativo dei soggetti pubblici e privati coinvolti;
- identificare e gestire le risorse finanziarie, mediante l'attivazione degli interventi affidati ai singoli concessionari;
- supportare la progettazione e coordinare l'attuazione di piani, programmi ed interventi promossi da enti pubblici e privati.

La convinzione che il progetto delle AdM potesse essere un'opportunità di rilancio soprattutto per le regioni del



Dei dieci corridoi paneuropei, il corridoio 5 (Venezia-Kiev) e il corridoio 8 (Bari-Varna) interessano direttamente l'Italia.

Mezzogiorno veniva confermata nella programmazione finanziaria dello scorso governo che, riconoscendo la priorità del progetto, per il 2007, predisponendo un fondo di 520 milioni di euro in favore dell'autotrasporto merci dichiarando di voler puntare sullo sviluppo degli hub portuali (in particolare di Gioia Tauro) di interesse nazionale.





Tra i progetti che interessano l'Italia, il corridoio 5 (al centro) è forse quello che suscita maggiori perplessità insieme alla realizzazione del corridoio 1 8a sinistra) dove il progetto del ponte sullo Stretto è ancora il principale punto di discussione. Per la realizzazione del "corridoio dei due mari" (a destra) le maggiori difficoltà sono connesse agli elevati costi di realizzazione.



A livello amministrativo, invece, si riconosce autonomia finanziaria e gestionale alle Autorità Portuali pur supportate da un fondo di 50 milioni di euro attivato presso il Ministero dei Trasporti (Legge Finanziaria 2007).

A livello comunitario, le fonti di finanziamento a sostegno dei progetti AdM sono di tre tipi:

- il programma Ten-T che dà preferenza allo sviluppo delle reti ferroviarie;
- i programmi Marco Polo (2003-2006) e Marco Polo II (2007-2013) finalizzati alla promozione di modalità di trasporto merci integrate;
- i Programmi Quadro di ricerca che destinano un'attenzione e, dunque, una quota di investimenti molto marginali al settore marittimo.

Tra tutti questi, il programma "Marco Polo" costituisce uno degli strumenti finanziari comunitari specificamente dedicato sia alla promozione dell'integrazione modale di trasporto, sia ai progetti con impatto diretto o indiretto sullo *Short Sea Shipping* (trasporto marittimo di corto raggio).

Tale programma ha sostituito il precedente Programma PACT (Pilot Action for Combined Transport 1997-2001) finalizzato ad incrementare il ricorso al trasporto combinato attraverso incentivi finanziari alle iniziative commerciali originali (azioni pilota) nel settore dei servizi di trasporto combinato. Nel 2004, la Comunità Europea ha presentato una proposta per estendere il margine temporale del programma "Marco Polo".

Con il programma di finanziamento "Marco Polo II" (2007-2013), infatti, si rafforza la volontà di promuovere l'attivazione delle Autostrade del Mare al fine di ridurre drasticamente il traffico stradale per il trasporto merci.

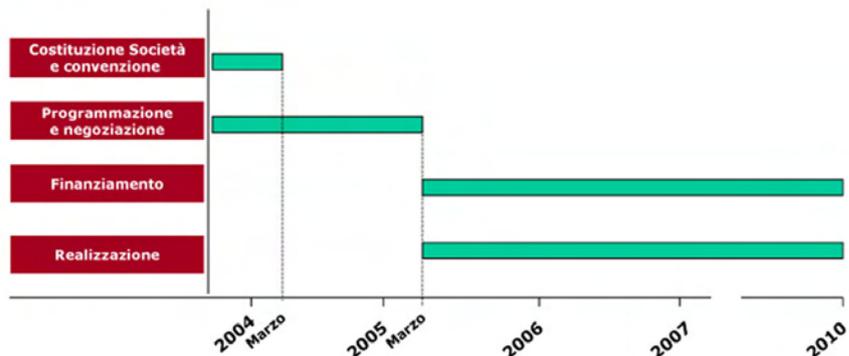
Gli obiettivi del programma riguardano la riduzione della congestione stradale e il miglioramento delle prestazioni

ambientali dell'intero sistema di trasporto attraverso il trasferimento di una parte del traffico merci dalla strada verso la navigazione marittima a corto raggio, la ferrovia e la navigazione interna. Il programma si applica ad azioni che riguardano almeno due stati membri ma prevede la possibilità di estendere anche ai paesi transfrontalieri l'opportunità di finanziamento di progetti tesi alla promozione dell'intermodalità di trasporto.

A livello nazionale, alcune iniziative sono state avviate nell'ambito di specifici provvedimenti legislativi; in particolare:

- la L. 166/2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" e la L. 413/1998 "Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore" riguardano la promozione e il sostegno allo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping*);
- la "Legge Obiettivo" del 2002 in merito al potenziamento di impianti e alla formazione di piattaforme logistiche portuali;
- l'attivazione dell'*Ecobonus*, incentivo all'autotrasporto per il trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada-mare, operativo dal gennaio del 2007;
- la L. 311/2004 (legge Finanziaria 2005) che ha predisposto un finanziamento di 10 milioni di euro per le "attività inerenti alla programmazione e realizzazione del sistema integrato di trasporto denominato «Autostrade del mare» attuato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il tramite della società Rete autostrade mediterranee Spa (RAM) del gruppo Sviluppo Italia Spa".

Il Master Plan nazionale rappresenta, ad oggi, l'unico riferimento per l'attuazione di iniziative volte ad implementare il progetto delle Autostrade del Mare in Italia. Nel seguito se ne descrivono in maniera sintetica i contenuti con l'obiettivo di evidenziare le priorità destinate al progetto delle Autostrade del Mare.



Il Master Plan nazionale per le Autostrade del Mare

Il Master Plan nazionale costituisce il principale prodotto sinora messo a punto dalla società Rete Autostrade Mediterranee.

Il documento si struttura in tre parti:

- infrastrutture;
- servizi;
- normative.

A ciascuna delle tre sezioni corrispondono fasi ed azioni finalizzate al monitoraggio e alla realizzazione del progetto delle AdM.

In particolare, la parte relativa alle infrastrutture è quella maggiormente sviluppata ed è stata finalizzata allo sviluppo delle seguenti fasi:

- analisi delle opere esistenti, in corso di attivazione o in progettazione per lo sviluppo delle AdM;
- individuazione delle priorità e dei vincoli all'attivazione del progetto;
- definizione delle opere necessarie all'attivazione del progetto.

La parte relativa ai servizi fa riferimento allo sviluppo delle seguenti fasi:

- monitoraggio delle linee esistenti;
- valutazione di nuove rotte;
- disposizione di misure, dirette e indirette, finalizzate al potenziamento del sistema di servizi.

La parte relativa alle normative si riferisce alle seguenti fasi:

- definizione di metodi e procedimenti per la semplificazione delle attuali procedure;
- predisposizione di specifiche normative per rendere fluida la fruizione delle "autostrade del mare" da parte degli operatori del trasporto.

La metodologia adottata nell'elaborazione del Master Plan individua nella partecipazione di tutti i soggetti portatori di interessi un presupposto indispensabile per il successo del progetto AdM. Per l'attuazione degli interventi, invece, si fa ricorso a documenti d'intesa con le Regioni interessate da traffici portuali rilevanti ai fini del programma Autostrade del Mare.

La programmazione del progetto delle AdM elaborata dall'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (ex Sviluppo Italia) fa riferimento all'individuazione, entro il 2010, di: infrastrutture portuali; sistemi di gestione informatizzata della logistica; procedure di semplificazione amministrativa e doganale; collegamenti di accesso ai porti; network di privati, sia di finanziatori che di operatori specializzati nel trasporto Ro-Ro. Per l'approvazione dei progetti, il principale requisito richiesto è che il percorso sia transnazionale; ciò presuppone il ricorso ad accordi bi o multilaterali tra l'Italia ed altri paesi membri interessati.

La fase di analisi del contesto di mercato evidenzia le trasformazioni nel metodo di gestione del sistema portuale italiano che, pur essendo caratterizzato da un buon livello di infrastrutturazione, non riesce ancora ad imporsi come effettiva alternativa al trasporto di merci su strada.

L'analisi svolta nella redazione del Master Plan è stata finalizzata all'individuazione dei principali punti critici che ostacolano la realizzazione del progetto AdM.

Tale analisi è stata riferita ai porti sede di collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax⁶ distribuiti lungo nove archi costieri.

Obiettivo prioritario dell'analisi svolta è l'individuazione di un sistema portuale secondario, ad alto potenziale di sviluppo, calcolato in riferimento sia alla posizione strategica rispetto ai porti principali, sia alla effettiva possibilità di attivare interventi per il potenziamento delle infrastrutture portuali. Il principale parametro per definire le criticità del sistema portuale italiano e le conseguenti azioni da mettere in campo per il suo miglioramento fa riferimento all'accessibilità portuale, viaria e ferroviaria.

In relazione a tale parametro, le principali criticità si concentrano nel Mezzogiorno e fanno riferimento a:

- mancanza di collegamenti adeguati con il sistema delle reti di trasporto terrestre;
- inadeguatezza delle linee ferroviarie alle dimensioni di alcuni carichi;
- prossimità della struttura portuale alla città storica;
- carenze di spazi per la movimentazione delle merci;
- promiscuità dei traffici merci, commerciali, passeggeri;
- interferenza con il traffico veicolare urbano;
- mancanza di reti telematiche dedicate.

Nel documento vengono evidenziati anche i criteri per l'ottimizzazione del ciclo portuale:

- sicurezza delle persone e delle merci;

PRIORITÀ RILEVATE AI FINI DEL PROGETTO AdM				
	RISOLUZIONE DI PROBLEMI AUTORIZZATIVI	COMPLETAMENTO/POTENZIAMENTO DELLE STRUTTURE PORTUALI	ALLACCIAMENTI ALLA RETE STRADALE	INTEGRAZIONE CON LA RETE FERROVIARIA
ANCONA				
BARI				
BRINDISI				
CATANIA				
CIVITAVECCHIA				
GENOVA				
LIVORNO				
MESSINA				
NAPOLI				
PALERMO				
RAVENNA				
SALERNO				
SAVONA				
TARANTO				
TRAPANI				
TRIESTE				
VENEZIA				

Sulla base dei dati RAM 2004 è possibile schematizzare le priorità del progetto AdM per ciascun porto della rete.

- fluidità nelle operazioni che accompagnano il ciclo portuale;
- potenziamento delle infrastrutture per aumentare la capacità di ricezione del porto;
- innalzamento del livello tecnologico.

A conclusione della parte relativa alle infrastrutture, nel documento viene redatto un elenco di opere infrastrutturali,

inserito nell'allegato tecnico del DPEF 2006-2009, indicate come prioritarie per l'attivazione del progetto delle AdM sostanzialmente incentrate sulla necessità di creare collegamenti tra la rete stradale e i nodi portuali, da un lato, sull'esigenza di ampliare gli spazi portuali, dall'altro. Al 2004, la stima del fabbisogno finanziario totale per la realizzazione degli interventi, inclusi i porti ad alto potenziale

per lo sviluppo delle AdM ammontava a 1.118 milioni di euro (RAM 2004).

Accanto al sistema dei principali nodi di collegamento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax, il Master Plan nazionale individua anche una serie di porti ad alto potenziale di sviluppo per il progetto delle AdM. I porti individuati sono: Augusta, Pozzallo, Termini Imerese, Milazzo, al sud; Monfalcone, Chioggia, Marina di Carrara, Piombino, al centro nord.

Autostrade del Mare e città

Archi portuali

- Alto Tirreno
- Medio Tirreno
- Basso Tirreno
- Calabria
- Sicilia orientale
- Sicilia occidentale
- Basso Adriatico
- Medio Adriatico
- Alto Adriatico



L'opportunità offerta dal progetto delle Autostrade del Mare deve essere un'occasione per riflettere circa gli impatti che il cambiamento dettato dalle nuove esigenze può generare sulla città e sul territorio che gravita attorno alla struttura portuale. La riflessione è ancor più necessaria nel caso delle città portuali italiane che si differenziano dalle altre città portuali europee sostanzialmente per due motivi prevalenti.

Il primo si riferisce alla quasi totale mancanza di aree reperibili lungo le coste nelle quali allocare le attività portuali incompatibili, per motivi di spazio e di sicurezza, con le attività urbane.

Il secondo è di natura amministrativa e si riferisce alla tendenza da parte del porto (Autorità Portuali) e della città (Amministrazione Comunale) a gestire i propri spazi in maniera autonoma e tendenzialmente conflittuale.

La concezione del porto come "organismo indipendente" dalla città che lo ospita, ha generato separazioni fisiche talvolta talmente radicali da snaturare le origini stesse dei quartieri a ridosso delle aree portuali.

A questa concezione, sta tentando di opporsi l'attuale tendenza alla cooperazione, finalmente rappresentativa di un mutamento che ha ancora difficoltà a manifestarsi appieno. Sebbene con il diffondersi del fenomeno della "waterfront renaissance" si sia attenuata la rigida separazione fisica tra la città e il porto a favore di un recupero dell'originario ruolo dell'area portuale come "ingresso privilegiato" alla città, sul piano amministrativo si presentano ancora dei nodi irrisolti.

Il passaggio da uno stadio in cui la pianificazione portuale era totalmente autonoma dai piani urbanistici ad una fase di maggiore interazione tra enti locali e autorità portuale sebbene non eccessivamente recente (la legge, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale è del 1994) è ancora di incerta attuazione.

Non si è, di fatto, raggiunta una reale convergenza tra l'esigenza da parte della città a recuperare, al fine di valorizzarle, alcune porzioni di aree portuali che potrebbero essere più compatibili con le attività urbane e la volontà da parte delle Autorità Portuali di rilanciare le attività portuali in un'ottica mirata all'incremento della competitività del porto, nella convinzione che il raggiungimento di tali obiettivi rappresenterebbe un sicuro vantaggio anche per la città.

Nel caso delle città portuali italiane, questa condizione è accentuata dalla prossimità dell'area portuale alla città storica, così che la riconversione fisica e la riorganizzazione funzionale delle aree portuali coinvolge, necessariamente, oltre alle aree interne all'ambito portuale, anche le aree esterne, evidenziandone il ruolo di "scambio" tra la funzione portuale e quella urbana (Soriani 2002).

Si tratta, spesso, di aree nelle quali sono presenti elementi di pregio storico e architettonico a testimoniare di un antico rapporto tra la città e il mare. Elemento caratterizzante di queste aree ad elevata complessità è la commistione di flussi differenti di mobilità che derivano proprio dalla coesistenza di molteplici attività presenti al loro interno. L'elevata concentrazione di flussi di traffico differenti rappresenta un fattore di criticità che può incrementare il conflitto tra la città e il porto. Tale "conflitto" si sostanzia in una richiesta (legittima) di spazio: da un lato della città verso il porto, dall'altro del porto verso la città e il territorio circostante.

La disponibilità di spazi, d'altra parte, è una delle condizioni indispensabili allo sviluppo delle AdM, così come ha messo in evidenza il Master Plan Nazionale redatto dalla RAM.

L'obiettivo di alleggerire il traffico stradale attraverso collegamenti marittimi, però, implica lo spostamento significativo di mezzi pesanti dalle infrastrutture stradali a quelle portuali che inevitabilmente saranno sottoposte ad un aumento di carico che si concentrerà proprio in questi

nodi. Non tutte le città portuali, soprattutto quelle caratterizzate da un'elevata prossimità del porto alla città storica, potrebbero essere in grado di sopportare una tale concentrazione di carico. In queste città, oltre alla carenza fisica di spazi si verifica anche una forte promiscuità tra la viabilità portuale e quella urbana, condizione che incide negativamente sulla competitività della struttura portuale all'interno di un sistema di Autostrade del Mare.

Per definizione, infatti, le AdM devono garantire l'efficienza nei collegamenti con l'entroterra, al fine di rendere effettivamente vantaggioso il trasporto marino rispetto a quello stradale.

Il legame con il territorio retrostante ed il porto è molto stretto: non è più la sola struttura portuale ma l'intero sistema territoriale a competere per garantire un'offerta di servizi efficiente, dunque, vantaggiosa e competitiva.

Il rischio di un sovraccarico di traffico nei nodi del sistema AdM sembrerebbe contrastare una diffusione massiccia di terminali delle AdM sul territorio italiano a favore di una più opportuna ed attenta selezione dei "nodi" portuali anche in ragione delle caratteristiche che tali nodi dovrebbero avere per garantire un'offerta di servizi specializzati e competitivi tali da essere vantaggiosi rispetto ai collegamenti terrestri, soprattutto in termini di costi e di tempi.

È su questa interazione che si gioca l'efficienza e la validità dell'intero progetto delle Autostrade del Mare.

"Nuovi caselli autostradali" della mobilità mare-terra

Con il progetto delle Autostrade del Mare la UE ha proposto una possibile alternativa modale al trasporto su strada con l'obiettivo di ottimizzare l'intera catena operativa del trasporto merci.

In questo modello, le criticità del sistema non riguardano più soltanto la struttura portuale ma si trasferiscono a tutto il territorio retrostante (Basoli 2006). La presenza di alcune caratteristiche fisiche e funzionali può incidere sensibilmente sulla competitività di un sistema portuale rispetto ad un altro, soprattutto in riferimento a:

- adeguati spazi operativi necessari alle manovre di carico e scarico in prossimità delle banchine;
- aree per la sosta in prossimità dell'area portuale;
- collegamenti stradali dedicati al traffico portuale;
- collegamenti ferroviari con l'area portuale;
- connessioni con le aree interportuali;
- breve distanza dalle aree di distripack¹
- promiscuità con il traffico veicolare urbano;
- ammodernamento degli ormeggi;
- elevati livelli di sicurezza;
- buona viabilità interna al porto.

Le opportunità di sviluppo e di successo sono legate non solo a fattori dimensionali ma anche ad elementi più

specificamente attinenti il contesto politico amministrativo nel quale il sistema porto-territorio si innesta; si può, quindi, fare riferimento a:

- convergenza di obiettivi tra amministrazioni;
- capacità di creare partnership tra operatori di trasporto e distributori;
- elevata competenza delle maestranze;
- esistenza di sistemi informatizzati di gestione delle informazioni;
- ambienti di cooperazione tecnica e amministrativa;
- attivazione di partenariati tra attori pubblici e privati;
- capacità di adattamento al cambiamento da parte della leadership;
- volontà di semplificare le procedure per i controlli doganali

Per il progetto delle AdM, dunque, non è più solo la struttura portuale bensì tutto il conteso territoriale che influisce sulla valutazione del nodo di interscambio che deve rispondere a standard qualitativi specifici che assicurino:

- velocità ed efficienza delle operazioni di carico e scarico;
- costi contenuti per il pilotaggio e l'ormeggio delle navi;
- snellimento delle procedure doganali;
- adeguamento dei servizi di sicurezza;
- offerta di spazi attrezzati con servizi di supporto ai trasportatori;
- predisposizione di reti telematiche per la gestione e la distribuzione delle informazioni e dei servizi.

Per il primo punto è fondamentale il livello di professionalità della manodopera portuale al fine di garantire efficienti servizi sui quali si gioca la competitività tra la modalità di trasporto

mista e quella tutto strada. Per il secondo punto, un ruolo fondamentale è legato alla configurazione fisica del bacino portuale al fine di rendere autonome e veloci le manovre in acque ristrette anche in considerazione della periodicità delle navi delle AdM.

Per il terzo punto, la maggiore attenzione va riposta nella rivisitazione degli iter burocratici legati alle barriere doganali nelle quali ancora si verifica il sovrapporsi di traffici intercomunitari ed internazionali.

I necessari controlli per la sicurezza, invece, potrebbero essere effettuati prima che il carico entri in porto al fine di evitare la creazione di barriere che ostacolerebbero l'accessibilità ai terminal merci. Le aree terminal dovrebbero essere

dotate di apposite aree di sosta per i carichi in attesa di autorizzazione.

Tali aree potrebbero prevedere la localizzazione di servizi di supporto ai trasportatori, sia in riferimento alla necessità di interagire con gli operatori portuali sia di usufruire di servizi per l'assistenza meccanica ai mezzi di trasporto (Capocaccia 2005). Una maggiore accessibilità ai *gate* di accesso al porto potrebbe essere assicurata attraverso l'utilizzo di sistemi informatici, sia per facilitare il controllo degli accessi, sia per velocizzare le procedure amministrative necessarie all'imbarco delle merci.

Per quanto non esaustiva, questa proposta di articolazione funzionale dell'area di frontiera terra-mare sembra poter essere condivisibile nell'attuale scenario della competitività basata più su scelte "relazionali" che su parametri dimensionali.

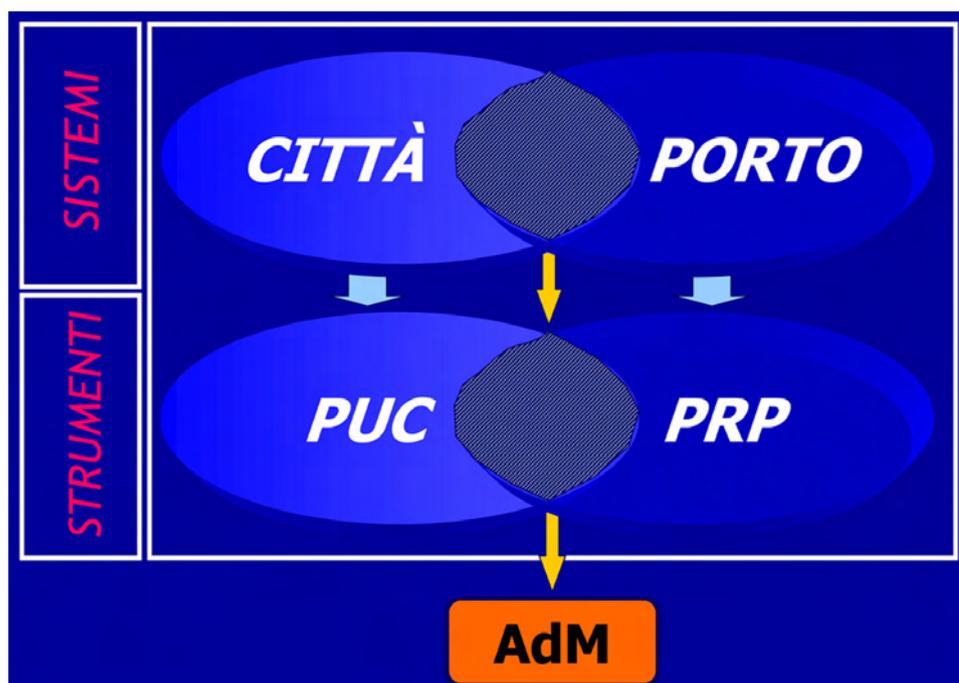
Conclusioni

Per quel che riguarda la situazione italiana, le possibilità che il progetto delle Autostrade del Mare possa rivelarsi una reale opportunità di sviluppo sono fortemente connesse all'organizzazione del sistema porto-territorio.

Il rischio che si prospetta è relativo all'elevata concentrazione di traffici che verrà a crearsi in corrispondenza dei nodi portuali per effetto dello spostamento delle merci dalla rete terrestre a quella marittima (Savarese 2006).

Gli interessi economici in gioco sono molto forti soprattutto se si fa riferimento alla possibilità, offerta dall'UE, di accedere

Lo sviluppo del progetto AdM dovrebbe far riflettere sulle opportunità di ricercare possibili convergenze nel sistema città-porto.



ai finanziamenti attraverso progetti rispondenti a specifiche, ma non restrittive, linee guida.

In mancanza di una convergenza di interessi, soprattutto politici e amministrativi, tale condizione potrebbe acuire la conflittualità tra la città e il porto.

La soluzione auspicabile sembrerebbe convergere verso l'individuazione, all'interno del territorio nazionale, di specifici nodi portuali complementari fra loro piuttosto che concorrenziali, in un'ottica di "sistema di porti" distribuito sul territorio.

Tale condizione presuppone un coordinamento a livello locale e centrale che orienti verso obiettivi condivisi gli interessi coinvolti. Al momento, invece, l'attenzione sembra essere concentrata esclusivamente sullo sviluppo "lato mare", ovvero all'incremento del numero di collegamenti marittimi in maniera da garantire un'offerta più differenziata e competitiva, rimandando ad una successiva fase gli aspetti relativi al "lato terra", ovvero alla necessità di predisporre spazi adeguati a supporto del "nodo autostradale marittimo". Sarebbe opportuno, invece, riflettere sulle possibilità di ricercare "domini di convergenza" tali da garantire opportune condizioni favorevoli sia allo sviluppo portuale che a quello urbano.

Sebbene la funzione portuale non riguardi esclusivamente il contesto locale in termini di possibilità di collegamenti che talvolta superano anche il contesto nazionale, gli impatti generati dalla domanda elevata di spazi, peraltro necessari allo svolgimento delle proprie attività, si riversano inevitabilmente sul sistema urbano locale.

È a questo livello che bisogna intervenire mediante la predisposizione di strategie ed interventi volti alla riduzione degli effetti negativi che l'incremento di traffici potrebbe generare sull'intero sistema urbano.

Note

- 1 La rete transeuropea di trasporto comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipe-lines di prodotti) e i servizi necessari al funzionamento di queste infrastrutture. Le priorità dell'azione riguardano:
- l'attuazione dei collegamenti necessari per agevolare il trasporto;
 - il potenziamento dell'efficacia delle infrastrutture esistenti;
 - l'attuazione dell'interoperabilità degli elementi della rete;
 - l'integrazione della dimensione ambientale nella rete.
- L'ammontare degli investimenti nelle reti Ten-T tra il 1996 e il 2001 è stato di 178,6 miliardi di Euro. Tra il 2002 e il 2005 il budget stanziato è stato pari a 159 miliardi di Euro, la previsione per il 2006-2010 è di 97, 6 miliardi di Euro.



Il budget previsto per il finanziamento di infrastrutture appartenenti alle reti TEN in Italia nel periodo 1996-2010 è pari a 66.121,6 milioni di euro, di cui 16.448,6 da erogarsi nel prossimo periodo 2006-2010 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006).

- 2 Nel febbraio del 2002 la CE ha istituito un Gruppo di Alto Livello, coordinato da Karel Van Miert, per rivisitare le reti TEN e integrarle con i corridoi eurasiatici. Il Gruppo, ha redatto il primo Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea, presentato nel luglio 2003. In tale documento strategico sono prospettati quattro distinti elenchi:
- Elenco 0: fornisce una lista di progetti che saranno completati prima del 2010.
- Elenco 1: definisce le nuove priorità che hanno un alto valore aggiunto in termini di dimensione europea e sono realistici per quanto riguarda il finanziamento e la possibilità di dare inizio ai lavori entro i tempi stabiliti.
- Elenco 2: presenta progetti dotati di un valore aggiunto di natura europea particolarmente alto e che, sebbene con prospettive di più lungo termine, meritano speciale attenzione.
- Elenco 3: individua progetti importanti per la coesione territoriale, economica e sociale.
- L'orizzonte temporale per la realizzazione dei progetti è fissato al 2020.
- 3 I collegamenti, multimodali ed interconnessi, uniranno:
- 1) Helsinki – Varsavia
 - 2) Berlino – Mosca
 - 3) Berlino – Kiev
 - 4) Dresda – Istanbul
 - 5) Venezia – Kiev
 - 6) Danzica – Zilina
 - 7) Via Fluviale del Danubio
 - 8) Bari – Varna
 - 9) Helsinki – Alessandropoli
 - 10) Salisburgo – Salonico
- 4 È uno "schema di trasporto" che consiste in un complesso di procedure relative al trasferimento (sbarco/reimbarco) di contenitori dalle grandi navi portacontainers (o navi madri) su battelli di dimensioni minori definiti navi *feeder*. Con questi sistemi, dai grandi porti internazionali (*hub transhipment*) caratterizzati da retroterra continentale, è possibile trasferire le merci o sui treni o sulle reti di navi feeder verso porti che servono retroterra o hinterland regionali.
- 5 È la modalità di trasporto promossa dal progetto AdM.
- 6 Ro-Ro (roll on-roll off) è la sigla di particolari unità navali adatte a trasportare carichi su ruote o su rotaia, dotate di una rampa per l'imbarco (roll on) e lo sbarco (roll off) delle vetture.
- 7 È un'area interna o esterna al porto dove si realizzano le operazioni per le merci (distribuzione, assemblaggio, confezionatura, controllo di qualità, ecc.).



Riferimenti Bibliografici

- Basoli G. P. (2006) "Logistica intermodale e autostrade del mare", *Urbanistica*, LVIII 129 serie storica, rivista quadrimestrale gennaio – aprile 2006, INU, Edizioni Srl, Roma.
- Capocaccia F. (2005) "Autostrade del Mare: il ruolo della Sicilia", presentato al convegno su *Logistica, trasporto e distribuzione internazionale delle merci nel Mediterraneo* Palermo 18 – 19 marzo 2005.
- CNEL (2006) La competitività della portualità italiana, 12 luglio 2006
- Commissione delle Comunità Europee (2001), *Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Bruxelles.
- Commissione Europea direzione Generale dell'Energia e dei Trasporti, *Progetti prioritari per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020*, Bruxelles.
- Gaimo C. (2006) "Fra terra e mare. Logistica integrata e sviluppo del territorio", rubrica di *Urbanistica Informazioni*, n. 205, rivista bimestrale, gennaio-febbraio 2006, INU edizioni, Roma.
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente (2001) Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, Roma.
- Rete Autostrade Mediterranee (2004) Autostrade del mare: il Master Plan nazionale, Infrastrutture, Sviluppo Italia, Roma.
- Savarese N. (ed.) (2006) "Nuovi scenari infrastrutturali e di trasporto nel Mediterraneo, rubrica di *Urbanistica*, LVIII 129 serie storica, rivista quadrimestrale gennaio – aprile 2006, INU, Edizioni Srl, Roma.
- Soriani S. (ed.) (2002) *Porti, città e territorio costiero*, Il Mulino, Bologna.

Referenze immagini

Le immagini di pagg. 28, 29 e 30 sono tratte da www.ec.europa.eu, l'immagine di pag 32 in basso è tratta da www.ram.it. Il grafico a pag. 31 è tratto da www.sviluppoitalia.it. Le altre immagini sono dell'autore.



Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa

Archaeology and the City: the Waterfront Redevelopment

Daniela Giampaola

Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei
e-mail: ssba-na@beniculturali.it; web: www.campaniabenculturali.it

Napoli e il mare: il contributo delle indagini archeologiche per la linea 1 e 6 della Metropolitana

Argomento del contributo è la storia del paesaggio costiero antistante il nucleo più antico della città di Napoli ricostruita attraverso la procedura dello scavo archeologico, nel corso dei lavori per la realizzazione della linea 1 e 6 della Metropolitana.

L'intervento archeologico si è rivelato un'occasione irripetibile di conoscenza, per la sua ampia dimensione e per la circostanza che si è sviluppato in un comparto topografico unitario quale il *waterfront* cittadino. Esso appare straordinario per l'intreccio di fattori diversificati: per la sua complessità tecnica e metodologica, per la rilevanza delle acquisizioni scientifiche, per lo stretto rapporto con un'opera pubblica di carattere ingegneristico che è parte di una delle più importanti trasformazioni della città contemporanea, avviata attraverso il Piano comunale dei trasporti.

Occorre innanzitutto sottolineare che le indagini, dal punto di vista metodologico-procedurale, documentano una precoce attività di "archeologia preventiva", avviata sin dalla metà degli anni '90 del secolo scorso, in un momento lontano dalle leggi vigenti che regolamentano l'impatto archeologico rispetto alle opere pubbliche. Nello stesso momento dell'inserimento di norme specifiche di tutela archeologica nella variante del PRG della città di Napoli, in base ad una concertazione fra il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Comune di Napoli e la Società Metropolitana, concessionaria delle opere, si sono inserite le attività di natura archeologica, dalle prospezioni preliminari sino alle indagini estensive delle stazioni, all'interno del programma dell'opera pubblica di cui sono diventate una fase operativa preliminare e ineludibile.

Il progetto della linea 1, il cui obiettivo è di collegare alla fascia collinare della città, di recente servita da un efficiente trasporto su ferro, il nucleo più antico dell'insediamento

TeMA
03.09

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 37-46

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

© Copyright dell'autore.

This report describes the evolution of the coast landscape facing the oldest core of Naples re-built, through the archaeological excavations, during the works to realize the lines 1 and 6 of the metro. The archaeological intervention has been a unique knowledge opportunity, for its wide dimension and for the fact that it has developed in a single topographic compartment such as the city water front.

It is remarkable because of the interlacement of different factors: for its technical and methodological complexity, for the importance of the scientific acquisitions, for the strict relationship with an engineering public work included into one of the most important transformations of the contemporary city, started by the Transportation Municipal Plan. First of all it should be stressed that the investigations, from the methodological-procedural point of view, give evidence of an early and preventive archaeological activity, started already in the mid '90s of the 20th century, in a period being very far from the present laws in force which control the archaeological impact of public works.

In concomitance of the implementation of archaeological safeguard specific regulations in the variant of the City of Naples Master Plan, based on the arrangement among the Ministry of the Cultural Heritage and Environmental Conservation, the Municipality of Naples and the Metropolitan Company, concessionary for the works, the archaeological activities have been implemented, from the preliminary surveys to the extensive investigations on the stations within the public work program, of which they have become a preliminary and unavoidable operating phase.

The project of the line 1, targeted to link the hill area, recently served by an effective rail way system, to the oldest core of Naples settlement, avoids the Neapolis urban area, entailing a route immediately outside it, placed in the Rettifilo district restored by the Società del Risanamento (Restoration Company) in the late nineteenth-century. The surface presence of stratum water had been a condition that had always barred the possibility, though traditional methodologies, of wide knowledge investigations and of eventual compartments of archaeological exploitation. If those environmental influences had blocked the explorations in the coastal strip of the historic downtown, now they have been implemented in the realization of the public work by the complex building technologies of the stations, starting from the delimitation bulkheads and the other technical devices. Consequently a huge operation of "urban archaeology" began, one of the most important on European level, which, through the systematic excavation of all the stations (Toledo, Municipio, Università, Duomo, Garibaldi) and the relative ventilation rooms, although with operating difficulties and complex problems of safeguard and exploitation, has exponentially increased the knowledge of the evolution regarding the Neapolitan urban coast landscape.

napoletano, risparmia l'area urbana di *Neapolis*, prevedendo un tracciato ad essa immediatamente esterno, dislocato nel settore della ristrutturazione tardo-ottocentesca del Rettifilo realizzato dalla Società del Risanamento. La tutela del nucleo di *Neapolis* nella sua interezza, sia riguardo al sottosuolo sia al soprassuolo coincidente con l'impianto urbano originario, è stato un elemento chiave per una valutazione positiva dell'intervento da parte degli organi del Ministero per i Beni e le attività Culturali, anche se era inevitabile che l'opera avrebbe comunque interferito con evidenze archeologiche di varia natura e consistenza, sia di epoca romana sia medievale e moderna. Ulteriori fattori di valutazione sono scaturiti dalle considerazioni che l'interferenza archeologica era limitata alle sole stazioni, scavate a cielo aperto, diversamente dalle gallerie di linea ricavate nel background tufaceo, e che le prime erano collocate in un'area con presenza superficiale dell'acqua di falda, condizione che da sempre aveva precluso la possibilità, attraverso metodologie tradizionali, di indagini conoscitive estese e di eventuali comparti di valorizzazione archeologica. Se tali condizionamenti ambientali avevano impedito esplorazioni nella fascia costiera del centro storico, esse oggi sono rese praticabili nell'ambito della realizzazione della metropolitana dalle complesse tecnologie costruttive delle stazioni, a cominciare dalle paratie di delimitazione e dagli altri apprestamenti tecnici.

È stata così avviata una grande operazione di "archeologia urbana", una delle più imponenti a livello europeo, la quale, attraverso lo scavo sistematico di tutte le stazioni (Toledo in via Diaz, Municipio in piazza Municipio, Università in piazza G. Bovio, Duomo in piazza N. Amore, Garibaldi in piazza Garibaldi) e delle relative camere di ventilazione, pur se con difficoltà operative e con problemi di tutela e valorizzazione complessi, ha incrementato in modo esponenziale la conoscenza dell'evoluzione del paesaggio urbano costiero napoletano.

In tale prospettiva le indagini in corso corrispondono pienamente ad un concetto di "tutela conoscitiva" applicata, secondo i principi dell'*archeologia urbana* –la branca della disciplina archeologica che esplora le complessive dinamiche insediative di una città storica– alla totalità della stratificazione del sottosuolo del *waterfront*.

La ricostruzione del paesaggio costiero fra Parthenope e Neapolis

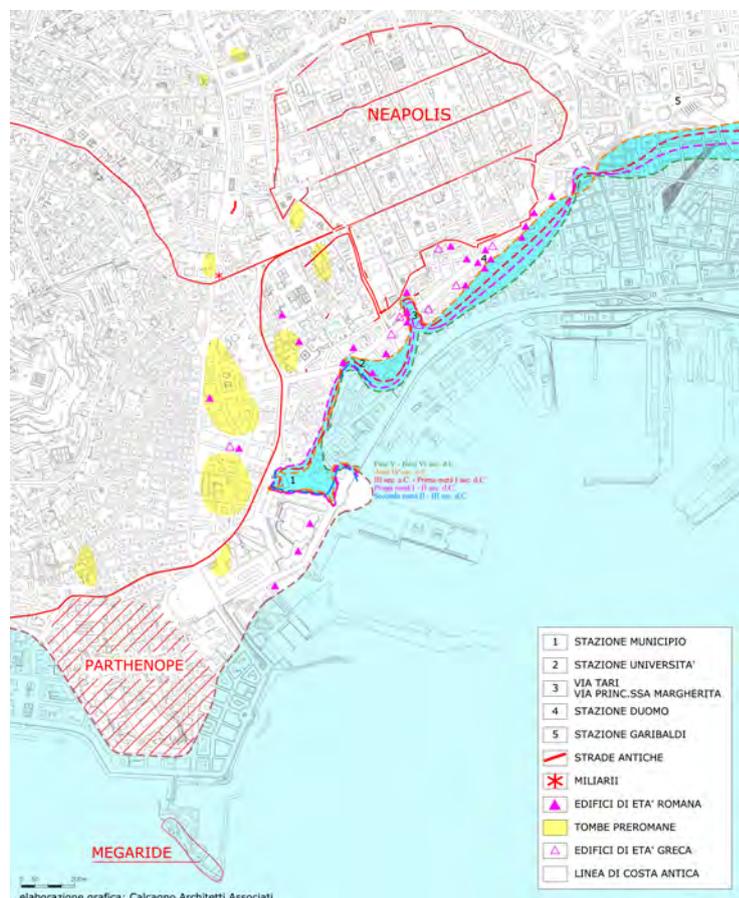
Il problema topografico della fascia costiera, a cominciare dalle fasi di *Parthenope* e *Neapolis* sino ai periodi successivi, è stato per la prima volta analizzato con le più moderne procedure di indagine e documentazione, ed attraverso la ricostruzione ed il collegamento delle stratigrafie esplorate nelle singole stazioni e dei dati delle campagne di prospezioni

geoarcheologiche, è stato chiarito l'andamento della linea di costa che si presenta oggi fortemente modificata, a causa della sovrapposizione di fenomeni naturali, quali subsidenza, impaludamenti, insabbiamenti, e di fenomeni antropici, quali le progressive trasformazioni edilizie e le colmate relative al porto moderno.

I cantieri di maggiore interesse ricadono in piazza N. Amore (stazione Duomo), piazza G. Bovio (stazione Università), piazza Municipio (stazioni Municipio della linea 1 e 6): le prime si collocano nella fascia fra il pianoro sul quale, fra la fine del VI-inizi del V secolo a. C. è fondata *Neapolis*, ed il mare; le ultime due sono ubicate fra la città classica ed il sito di *Parthenope (Palaepolis)*, lo scalo navale creato alla metà del VII secolo a. C. sul promontorio di Pizzofalcone e sull'isoletta di Megaride, allo scopo di assicurare alla madre patria Cuma il controllo del golfo.

Le indagini archeologiche hanno chiarito la presenza nell'area fra la stazione Municipio ed Università di una grande insenatura forse utilizzata come approdo già nelle fasi più antiche dell'insediamento di *Parthenope* e di *Neapolis*¹. L'utilizzo portuale è poi attestato con certezza dalla fine del IV – metà del III secolo a. C., per continuare con intensità per tutta l'epoca romana sino alla metà del V secolo d. C.,

Napoli. Ricostruzione della linea di costa da età greco-romana ad età tardo antica.



allorché il bacino si insabbia e la linea di costa avanza. Immediatamente ad est della grande insenatura, in corrispondenza del settore sud occidentale del pianoro di *Neapolis*, fra la stazione Università, la stazione Duomo e la stazione Garibaldi, si è riconosciuta un'ulteriore stretta rientranza al di là della quale è attestata una spiaggia emersa, con tracce di frequentazione risalenti all'età del bronzo medio-recente, che si ricollega alla depressione del Sebeto, il corso d'acqua che in epoca storica segna il limite sud-orientale del territorio neapolitano (Carsana et al. 2009). Le caratteristiche ambientali, spesso variabili nel corso del tempo, condizionano le modalità di occupazione dell'area che le indagini hanno rivelato diversificate per cronologia, funzioni, consistenza

monumentale dei resti emersi. Si esporranno brevemente per i periodi più antichi i risultati degli scavi della Linea 1 di piazza N. Amore, piazza G. Bovio e Municipio, rilevanti per l'eccellenza dei rinvenimenti e per l'eco che hanno avuto presso la comunità scientifica e presso la città, anche grazie ad una mostra allestita in contemporanea all'esecuzione dei cantieri di scavo². Si accennerà nel caso di piazza Municipio anche al cantiere in corso per la Linea 6, di grande importanza soprattutto per l'età medievale e moderna e particolarmente complesso dal punto di vista dell'interferenza dell'opera contemporanea con i resti archeologici.

Piazza N. Amore. Stazione Duomo. La scoperta del Santuario dei Giochi Isoleimpici

L'intervento si è sviluppato immediatamente all'esterno del tratto meridionale della cinta muraria di *Neapolis* che dal complesso di S. Marcellino può essere seguita lungo il tratto nord di corso Umberto sino a Forcella (Giampaola 2004). I livelli più antichi corrispondenti ad un ambiente di spiaggia emersa hanno restituito abbondanti materiali ceramici, dall'Età del Bronzo medio-recente all'età del ferro, che rappresentano un'inedita testimonianza di frequentazione per le fasi più remote della città. La stratigrafia sabbiosa soprastante ha rivelato che nel VI secolo a. C. la linea di battigia corre vicina alla base della scarpata del pianoro della città antica su cui saranno edificate circa un secolo dopo le mura. Successivamente, la spiaggia conosce una prima edificazione strutturata nel corso dell'avanzato IV secolo a. C. quando è costruito un complesso monumentale



Mostra *Stazione Neapolis. I cantieri dell'archeologia*. Galleria di collegamento fra la stazione Museo della Linea1 della Metropolitana ed il MAN.

probabilmente a carattere sacro. Esso è messo fuori uso già nella prima metà del III secolo a. C ed è occupato da apprestamenti artigianali per la produzione di ceramiche Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Edificio del IV secolo a.C.





Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Le lastre con iscrizioni agonistiche in crollo.

(anfore, ceramica comune, vernice nera), confermando la localizzazione, già da tempo proposta, di officine ceramiche lungo c.so Umberto, in antico comprese fra le fortificazioni di *Neapolis* ed il mare (Febbraro e Giampaola 2009).

Intorno agli inizi del II secolo a.C. l'area è interessata da un profondo riassetto monumentale testimoniato nel settore meridionale da un portico in blocchi di tufo in assise piane identificato come un ginnasio preesistente il santuario dei Giochi Isolimpici.

Sia il muro di fondo che il basamento del portico conoscono rifacimenti dei paramenti in età augustea ed in età flavia-traiana.

In quest'ultima fase il muro di fondo è interamente rivestito di lastre marmoree rinvenute in crollo nello spazio antistante. Le lastre iscritte in greco riportano i cataloghi degli atleti vincitori dei Giochi Isolimpici, i quali, come attesta la tradizione e una nota iscrizione rinvenuta nella stessa Olimpia, sono stati istituiti nel 2 d. C. a *Neapolis* in onore dell'imperatore Augusto (De Martino 2007).

Il portico borda a sud un tempio, datato alla seconda metà del II secolo d.C., di cui si conservano il podio costituito da una platea cementizia foderata da muri in opera laterizia di grande dimensione e la scala di accesso sul lato breve occidentale. Il podio è circondato da un ambulacro esterno,

stretto sui lati nord e sud, più largo sul fronte su cui si apre la scala, definito da bassi muri in opera reticolata e pavimentato con grandi lastre marmoree, di cui restano solo le impronte rinvenute sul massetto di preparazione (Bragantini et al. 2009).

L'ambulacro è ristrutturato alla metà del III secolo d. C.: è realizzato un nuovo pavimento a mosaico, con grandi tessere marmoree policrome, molte delle quali di riutilizzo, come dimostrano chiaramente le tessere bianche iscritte, relative ai cataloghi agonistici.

Il podio ingloba i resti di un edificio templare più antico al quale è pertinente un pavimento a mosaico in tessere bianche e nere e la decorazione architettonica marmorea rinvenuta in crollo sul versante meridionale dell'ambulacro. La decorazione architettonica (cornici, capitelli, frammenti di colonne) ad una prima analisi risulta databile ad età tiberiana. Lo scarto cronologico fra la sua cronologia e quella del podio in laterizi potrebbe essere spiegata con l'ipotesi di un rimontaggio nella fase più recente dell'apparato decorativo precedente. Mancano le strutture murarie pertinenti all'edificio più antico, evidentemente andate completamente distrutte per la costruzione del podio successivo.

Nel suo complesso l'eccezionale scoperta conferma le ipotesi di localizzazione nella fascia litoranea antistante *Neapolis* del quartiere agonistico sorto in concomitanza con l'istituzione dei Giochi Isolimpici, chiarendo così la destinazione funzionale di una parte dell'espansione edilizia al di là del perimetro sud-orientale della città.

È la fase precedente che sfugge ad una chiara definizione: valorizzando la continuità di destinazioni che, almeno dal IV secolo, lo scavo sembra attestare, è possibile ripensare, ma ancora senza dati che possano suffragarla, alla tradizione sui giochi in onore della sirena Parthenope.

Non appena l'indagine ha chiarito l'eccezionalità del contesto e la monumentalità della fase di età imperiale, la Soprintendenza archeologica di concerto con l'Amministrazione

Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Il podio del tempio della seconda metà del II secolo d. C.



Comunale e la Società Metropolitana ha sviluppato la problematica della tutela e della valorizzazione dei resti archeologici, privilegiando l'ipotesi di una musealizzazione del tempio e di parte del suo contesto all'interno della stazione.

Attraverso una attenta e lunga istruttoria, ancora una volta coordinata dal Superiore Ministero per i Beni e le Attività Culturali attraverso la Direzione Regionale della Campania, è stato verificato che tecnicamente l'ipotesi poteva essere attuata solo attraverso lo smontaggio ed il rimontaggio dell'edificio. Chiarite le linee guida dell'intervento, mediante il concorso di competenze ingegneristiche, archeologiche, architettoniche, conservative, si è elaborato il programma esecutivo di smontaggio che ad oggi è stato portato a termine con successo. Solo dopo l'estensione dello scavo all'area del mezzanino non ancora realizzato, e contestualmente alla realizzazione del progetto architettonico esecutivo della stazione sarà possibile procedere al rimontaggio dell'antico tempio del Santuario dei Giochi Isolimpici, impresa sicuramente non facile, per la quale si auspica una rapida acquisizione dei finanziamenti utili.

Piazza Municipio e piazza Bovio. Il porto di Neapolis

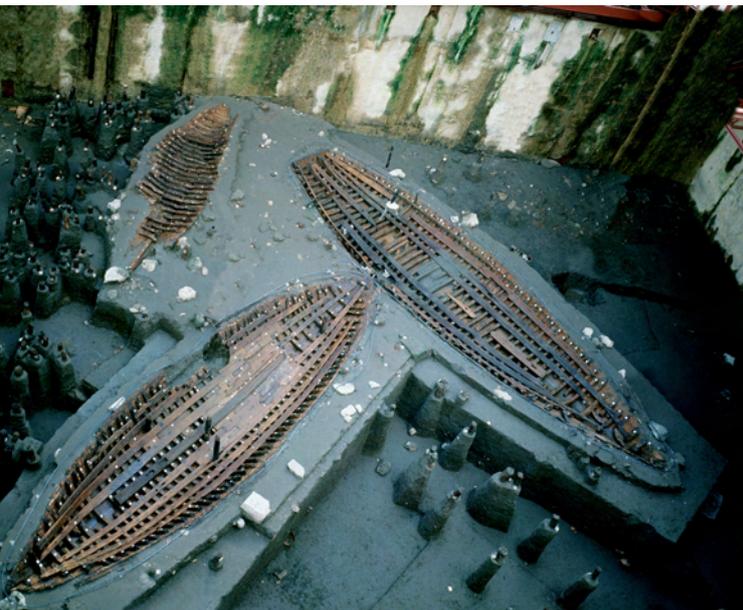
Durante lo scavo del pozzo stazione della linea 1 di piazza Municipio è emerso, al di sotto di una sequenza stratigrafica di circa m. 13 di profondità dall'attuale piano di calpestio della piazza, un settore di bacino portuale chiuso e protetto, con acque poco profonde caratterizzate da bassa energia e scarso ricambio con il mare aperto, sfruttato come scalo/approdo (Giampaola et alii 2006). Più di recente l'esplorazione per il pozzo della stazione della linea 6, contiguo a quello della linea 1, ha chiarito la situazione del litorale prospiciente il bacino portuale. Il promontorio, sul quale sorgerà molti secoli dopo Castel Nuovo, doveva raccordarsi con una costa piuttosto alta al mare. Se gli scavi al di sotto del castello, sul colmo del promontorio, hanno portato in luce un grande edificio a carattere residenziale, identificato forse come una propaggine della villa del senatore L. Licinio Lucullo (AA.VV. 1997), quelli per la linea 6 condotti a nord-ovest del monumento angioino stanno facendo emergere un edificio termale che con una organizzazione su terrazzi si propendeva sull'insenatura. Mentre per tale importante evidenza il proseguimento delle indagini arrecherà sicuramente nuovi puntuali elementi conoscitivi, per il bacino portuale è già possibile fornire un resoconto più completo.



Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Il crollo della decorazione architettonica del tempio.

I livelli più profondi raggiunti dallo scavo erano caratterizzati da una serie continua di fossati intersecantesi, a fondo concavo, intercettati sia sul sostrato superficiale del banco di tufo giallo napoletano, sia sulle sabbie stesse, interpretati come tracce di dragaggio dei fondali. Sul fondo e sulle pareti delle fosse appaiono in negativo i segni impressi dall'attrezzo utilizzato per lo scavo, probabilmente ruote in acqua bassa, forse sistemate sul fondo di barche, o anche su chiatte e/o puntoni. L'operazione di dragaggio, databile nella fase iniziale alla fine IV - prima metà III secolo a. C ed estesa sino alla seconda metà del II secolo a. C., è documentata per tutta l'area di scavo ed è stata evidentemente funzionale all'utilizzo portuale di questa parte dell'insenatura, negli anni immediatamente successivi all'inserimento di *Neapolis* nell'orbita di Roma che marcherà un momento particolarmente dinamico per le strutture economiche della città. Dopo le operazioni di dragaggio il bacino continua ad essere frequentato fino al V secolo d. C.: si sono individuati i diversi livelli dei fondali (fino a quota m -3,00 slm), costituiti da strati alternati di sabbie e limo e piante marine (posidonie), distinti dai numerosi reperti rinvenuti quasi integri che costituivano, accanto ai rifiuti urbani, in parte, il carico o le dotazioni di bordo delle imbarcazioni, in parte, oggetti perduti durante le operazioni di sbarco.

La presenza della falda acquifera ha determinato la conservazione di un gran numero di reperti organici e in materiali altrimenti deperibili, sia attrezzature di barche che strumenti da pesca e da lavoro (cime, bozzelli di legno per la manovra del sartame, aghi in legno per cucire le reti), calzature e borse di cuoio, ceste di vimini, stuoie, oltre a numerosi noccioli e semi di frutta.



Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea1. I relitti ed il molo dopo lo scavo.

I diversi strati di sabbia sovrapposti, corrispondenti ai fondali stratificati, evidenziano un rapido insabbiamento dell'insenatura, particolarmente potente nel I secolo d. C.

Alla fine del I secolo d.C. risale la costruzione di un molo-frangiflutti perpendicolare alla linea di costa, orientato in direzione est-ovest (lung. conservata circa m. 23, largh. m. 4,50), costituito da una gettata di pietre calcaree di medie e grandi dimensioni messe in opera a secco, contenute da pali di legno di diverse dimensioni piantati verticalmente nella sabbia.

Alla stessa epoca appartengono due imbarcazioni (relitti A e C) affondate a nord del molo, rinvenute in posizione perpendicolare tra loro. La giacitura delle imbarcazioni ed il loro stato di conservazione (entrambe presentano numerose riparazioni) fanno supporre che esse siano state dismesse e abbandonate, e non affondate per un evento traumatico, e i loro scafi si siano progressivamente insabbiati fino alla totale obliterazione. I relitti non erano più visibili nel II secolo d. C., allorchè sulle sabbie che li ricoprivano furono realizzati due pontili con andamento obliquo rispetto al molo più antico, i cui pali penetrarono nelle barche ormai insabbiate, rompendone il fasciame.

Successivamente tra la fine del II e gli inizi del III secolo d. C. una terza imbarcazione (relitto B), molto simile per struttura al relitto A, si arena a nord-ovest del molo: con il suo carico di calce

e scaglie di calcare, è stata rinvenuta parzialmente sovrapposta ad esso e ad uno dei pontili più tardi.

Tutte le imbarcazioni sono realizzate a guscio portante, secondo il metodo classico della costruzione navale greco-romana detto a "mortase e tenoni". Mentre i relitti A e B rientrano nelle specie di navi commerciali marittime (*onerariae*) di medio tonnellaggio per un commercio di piccolo e medio cabotaggio, la barca C è una più rara *horeia*, di cui esistono solo due esemplari rinvenuti nel porto di Tolone in Francia: si tratta di un'imbarcazione utilizzata per servitù portuale, per il carico e lo scarico delle merci oppure per attività di pesca.

Una nuova, consistente utilizzazione dell'insenatura è documentata nel IV secolo d. C., momento in cui l'evidenza archeologica registra nella parte nord dell'area di scavo la costruzione di piccoli pontili in legno dei quali si conservano circa 200 pali.

Tale sistemazione dura fino agli inizi del V secolo d. C., quando la formazione di un ambiente lagunare ne determina il definitivo abbandono, seguito da un progressivo insabbiamento protratto per tutto il VI secolo d.C., che determinerà l'avanzamento della linea di costa antica verso sud-est.

Gli spazi dell'originaria insenatura ora recuperati al mare conoscono occupazioni di tipo diverso: a piazza G. Bovio, interessata anch'essa in precedenza dalla presenza di stratificati fondali marini, dopo una più sporadica frequentazione a carattere artigianale e funeraria, alla fine del VII secolo d. C. è edificato un grande complesso, probabilmente a carattere pubblico, in cui si possono riconoscere magazzini legati al nuovo più avanzato porto; a piazza Municipio l'area è occupata da una strada battuta circondata da una necropoli, forse proprio un asse di raccordo tra la via di età

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea1. I relitti insabbiati.



imperiale di collegamento fra *Neapolis* ed i campi flegrei (la *via per cryptam*), ed il nuovo porto di età bizantina (Carsana 2005).

Nel caso dei relitti e delle infrastrutture portuali lignee di piazza Municipio, agli addetti ai lavori è emersa subito con chiarezza l'impossibilità sia riguardo alla realizzazione della stazione, sia riguardo alle condizioni logistiche e ambientali (profondità elevatissime, presenza copiosa di acqua di falda mista ad acqua di mare) di un loro mantenimento *in situ*, soluzione che avrebbe inoltre determinato problematiche conservative di difficile se non impossibile attuazione. Si è, allora, elaborato un programma per il recupero delle imbarcazioni reso possibile tecnicamente dalla collaborazione avviata con la Soprintendenza Archeologica della Toscana e con i laboratori dell'ICR del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Tale sinergia, l'impegno degli archeologi, dei restauratori, dei rilevatori, delle maestranze, l'utilizzo di metodologie avanzate di rilievo, quali quelle del Laser Scanner 3D, hanno condotto in tempi brevi (5 mesi), al sollevamento ed allo stoccaggio delle imbarcazioni presso un capannone climatizzato allestito appositamente nell'area del deposito dei treni metropolitani di Secondigliano-Piscinola, in cui sono tuttora conservate in attesa del definitivo restauro.

La stazione Municipio della linea 6. La riscoperta di Castel Nuovo

Gli scavi per la nuova stazione della linea 6, contigua a quella della linea 1, hanno chiarito le vicende dell'area immediatamente limitrofa al castello dopo il cambiamento ambientale che ha trasformato l'area da sommersa ad emersa.

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Atrio affrescato della residenza della famiglia Del Balzo.

Dopo una fase tardo antica, alto medievale in cui è documentata una più rada occupazione, forse con edifici religiosi alternati ad orti, la costruzione nel 1279 della reggia fortezza di Castel Nuovo da parte di Carlo d'Angiò, segna per tutta un'ampia area circostante l'inizio di una nuova articolata storia urbana, connessa alle vicende ed alle trasformazioni del castello dall'età angioina all'epoca vicereale³ (Giampaola e Carsana 2009).

La fase edilizia più antica, ancora in corso di scavo, risalente alla fine del XIII, è testimoniata da una cripta a pianta rettangolare con una vasca centrale, voltata a crociera, affrescata con soggetti religiosi. Su tale ambiente, abbandonato e messo fuori uso, è realizzato un complesso residenziale, databile alla fine del XIV secolo. L'ambiente principale, probabilmente un atrio con ingresso ad est, presenta su tre lati un sedile in muratura, al centro una colonna in marmo con tracce di dipintura in rosso, probabilmente di spoglio, con capitello in piperno dipinto, e due semicolonne in conci di tufo inserite nei muri di delimitazione laterali.

Le pareti sono rivestite da affreschi policromi, organizzati su registri orizzontali: nel pannello superiore scene figurate e un testo epigrafico in volgare, in quello inferiore stemmi appartenenti alla famiglia Del Balzo, che chiariscono la proprietà dell'edificio.

I rinvenimenti descritti confermano quindi fra l'età di Carlo II d'Angiò (1285-1309) e quella di Carlo III (1381-1386), un esteso programma di urbanizzazione nei dintorni di Castel Nuovo, caratterizzato dall'impianto delle dimore dei notabili di corte, note dalla tradizione documentaria. Tale edilizia perdura attraverso numerosi rifacimenti sino agli inizi del XV quando è distrutta in seguito al conflitto di successione fra angioini-durazzeschi ed aragonesi.





Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Particolare di una delle pareti affrescate dell'atrio della residenza dei Del Balzo.

Lo scavo dimostra che gli ambienti di età angioina sono completamente obliterati con la costruzione degli antemurali e della rampa di accesso alla porta della cd. "Cittadella aragonese", realizzati ad opera di Alfonso V di Aragona, contestualmente alla radicale ricostruzione di Castel Nuovo da lui avviata subito dopo la conquista della città. Della

sistemazione esterna di età aragonese sono state messe in luce le cortine occidentale, con i resti della torre, e settentrionale con una struttura semicircolare a funzione difensiva, che si raccorda, alla rampa di accesso alla porta della "cittadella", conservata sino ad oggi nell'aiuola antistante Castel Nuovo. Nella *Tavola Strozzi*, dove la "cittadella

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Tratto settentrionale della fortificazione di età vicereale.



aragonese” con le sue torri e la bassa cinta merlata è rappresentata poco dopo il completamento dei lavori, è possibile osservare l’antemurale che dal molo risale verso la Torre di San Giorgio, rivelato nello scavo per un ampio tratto fino alla rampa che conduce alla porta.

Le cortine murarie aragonesi sono successivamente inglobate e in parte riutilizzate dalla costruzione della imponente cinta bastionata di epoca vicereale di cui sono emersi i tratti settentrionale e occidentale collegati al Torrione dell’Incoronata ed il limite settentrionale del Torrione del Molo. L’area nord-occidentale interna alla cinta bastionata è occupata già nella fase iniziale da due grandi ambienti voltati, uno con funzioni di scuderia prima e di deposito di munizioni successivamente, l’altro di galleria difensiva.

Oltre a beni di straordinaria importanza quali quelli descritti le esplorazioni hanno portato alla luce resti che, anche se meno rilevanti dal punto di vista del pregio monumentale o della rarità, hanno contribuito puntualmente alla ricostruzione dell’evoluzione nel tempo dell’insediamento costiero, integrando, soprattutto per i periodi più recenti della storia della città, la ricca documentazione iconografica ed archivistica.

A tale ambito appartengono i resti di edilizia di età bizantina, bassomedievale e moderna rinvenuti nella stazioni Università,

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Particolare del tratto settentrionale della fortificazione e della torre dell’Incoronata.

Duomo, Diaz che testimoniano le trasformazioni urbanistiche e funzionali che hanno connotato la fascia litoranea della città sino all’intervento urbanistico del Risanamento.

Non di minor rilievo è stato il recupero di ingenti quantità di reperti, soprattutto ceramici, da età greca ad età moderna, di reperti organici, di decorazioni architettoniche, epigrafi e quant’altro, con un conseguente incremento dei dati sulla cultura materiale ed artistica della città.

Un’operazione di tutela del sottosuolo connessa alla realizzazione di un’ opera pubblica ha assunto un perspicuo valore culturale, imponendo nei casi di piazza Municipio e piazza N. Amore, scelte che prevedono un’integrazione fra il progetto delle stazioni e quello della valorizzazione dei resti emersi.

Ma al di là di tali episodi di grande rilievo si ritiene che l’insieme della enorme mole di dati conoscitivi e di reperti venuti alla luce possa trovare posto in un “Museo della Città” che, in armonia con le modalità ed i presupposti delle indagini compiute, racconti le dinamiche dell’insediamento costiero napoletano nel suo complesso (Giampaola 2007).

In tale prospettiva non possiamo che augurarci che a breve trovi attuazione la proposta dell’Amministrazione Comunale di localizzare il Museo della città di Napoli in Castel Nuovo, sito emblematico della stratificazione della città ed elemento



chiave della sistemazione urbanistica contemporanea connessa alle stazioni della Linea 1 e 6 della Metropolitana ed al loro collegamento con il porto.

Note

¹ Il problema della localizzazione del porto o dei porti di *Neapolis* è stato affrontato alla fine del XIX secolo da B. Capasso il quale nel volume *Napoli, Palepoli e Partenope* (Capasso 1855 (1989)) riassume gli studi precedenti della letteratura antiquaria che sostanzialmente localizzavano l'approdo portuale fra la collina di S. Giovanni Maggiore dei Pignatelli ed il Gesù Vecchio. Nel volume *Topografia di Napoli nell'XI secolo* (Capasso 1895) lo studioso per la prima volta, sulla scorta della tradizione documentaria, ubica a piazza Municipio il porto cd. del Vulpulo, e uno scalo più piccolo, l'arcina, nella zona fra le vie di Porto e Maio di Porto.

M. Napoli (Napoli 1959), intorno agli anni '50, riprendendo le tesi del Capasso, identifica l'approdo di Parthenope e della fase più antica di Neapolis a Nord del promontorio di Pizzofalcone, nell'area fra palazzo Reale, Castel Nuovo, piazza Municipio. Dopo di allora, sino agli scavi per la realizzazione della linea Metropolitana, il problema topografico degli antichi porti non è stato più ripreso, per mancanza di accertamenti (scavi, carotaggi) adeguati. Di recente un notevole contributo sul quartiere portuale, approfondito soprattutto per i periodi dal medioevo ad età moderna si deve a T. Colletta (Colletta 2006).

² Nel 2005 i risultati degli scavi, con una particolare attenzione per i cantieri Duomo e Municipio, sono stati esposti nella mostra *Stazione Neapolis: i cantieri dell'archeologia*, allestita presso il corridoio di collegamento fra la stazione Museo della linea 1 della Metropolitana ed il MAN, realizzata congiuntamente dal Comune di Napoli, dalla Società Metropolitana, dalla Soprintendenza archeologica.

³ Per la cospicua bibliografia, a carattere urbanistico, architettonico, storico artistico relativa a Castel Nuovo si rimanda da ultimo al quaderno n.2 dell'Istituto Italiano dei Castelli dedicato al monumento.

Riferimenti Bibliografici

A.A.V.V. (1998) *Dal Castello alla città. Progetti e restauri in Castel Nuovo, Catalogo della Mostra*, Napoli, 27-31.

Bragantini I., Cavalieri Manasse G., Febraro S., Giampaola D., Roncella B. (2010) (c.s.) "Lo scavo di piazza N. Amore a Napoli: le fasi edilizie e decorative del complesso monumentale", *Actes du X Colloque international de l'Association Internationale pour la Peinture murale antique*, Napoli, 17-21-9-2007.

Capasso B. (1989) *Napoli, Palepoli e Partenope*, Napoli 1855, 12-20.

Capasso B. (1984) *Topografia della città di Napoli nell'XI secolo*, Napoli 1895 (Sala Bolognese 1984).

Carsana V., Febraro S., Giampaola D., Guastaferrò C., Irolli G., Ruello M.R. (2009) "Evoluzione del paesaggio costiero fra Parthenope e Neapolis: una sintesi geoarcheologica dell'antico porto", *Mediterranée*, 112-2009, 15-22.

Colletta T. (2006) *Napoli città portuale e mercantile, La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma 2006.

De Martino Miranda E. (2007) "Neapolis e gli imperatori. Nuovi dati dai cataloghi dei Sebastà, *Oebalus, Studi sulla Campania nell'antichità*, 2, 2007, 203-215.

Febraro S., Giampaola D. (2009) "Scarti di ceramica comune di età ellenistica dallo scavo di piazza Nicola Amore a Napoli: dati preliminari sulla produzione", *Les céramiques communes d'Italie et de Narbonnaise, Collection du Centre J.Berard*, 30, Napoli, 117-132.

Giampaola D. (2004) "Dagli studi di Bartolomeo Capasso agli scavi della Metropolitana: ricerche sulle mura di Napoli e sull'evoluzione del paesaggio costiero", in *Napoli Nobilissima*, V, I-II, gennaio-aprile, 35-56.

Giampaola D., Carsana V., Febraro S., Roncella B. (2005) "Napoli: trasformazioni edilizie e funzionali della fascia costiera", in Vitolo G. (ed.), *Le città campane tra tarda antichità e alto medioevo*, Napoli, 219-247.

Giampaola D., Carsana V., Boetto G., Crema F., Florio C., Panza D., Bartolini M., Capretti C., G. Galotta, G. Giachi, N. Macchioni, M. Nugari P., Pizzo B. (2006) "La scoperta del porto di Neapolis: dalla ricostruzione topografica allo scavo e al recupero dei relitti", *Archeologia Marittima Mediterranea. An International Journal on Underwater Archaeology* 2, 2005, Pisa-Roma 2006, 47-91

Giampaola D., Carsana V. (2007) "La fascia costiera di Napoli: dallo scavo al museo della città", *Comunicare la Memoria del Mediterraneo, Atti del Convegno Internazionale di Pisa 29-30-10-2004*, Napoli/Aix-en-Provence, 2007, 205-215.

Giampaola D., Carsana V. (2009) "Castel Nuovo riscoperto: le recenti indagini archeologiche", Maglio L. (ed.), *AF, Quaderno n.2 dell'Istituto Italiano dei Castelli, Castel Nuovo*, Napoli, 33-40

Napoli M. (1959) *Napoli Greco-Romana*, Napoli.

Referenze immagini

Le immagini e le fotografie sono della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei.



Il progetto *Waterfront*: la riqualificazione del porto di Napoli¹

The *Waterfront* Project in Naples

Robert Leonardi

ESOC-Lab, European Institute
London School of Economics
Houghton St. London WC2A 2AE
e-mail: R.Leonardi@lse.ac.uk

Il progetto *Waterfront* della città di Napoli

Nell'ultimo decennio Napoli ha riacquisito piena coscienza del valore della risorsa mare, e le sue istituzioni ai vari livelli comunale, regionale, provinciale e dell'Autorità Portuale si sono attivate in un processo coordinato di interventi che, utilizzando gli strumenti urbanistici a tutela dell'integrità degli interventi stessi e con la partecipazione di progettisti di fama e di investitori privati, si propone di riagganciare la città al mare e di trovare in tale aggancio nuove opportunità di crescita economica e di riscatto sociale.

La città di Napoli ha intrapreso un processo di trasformazione e riqualificazione dell'area del porto monumentale, ispirandosi alle grandi progettazioni di riacquisizione d'identità d'area già avviate in altre città di mare. San Francisco, Chicago, Baltimora e Barcellona sono alcuni esempi significativi della capacità di traino per lo sviluppo urbano esercitata da un'area costiera ripensata nelle sue potenzialità di utilizzazione pluriuso, che vanno dalla continuazione di attività ittiche al rilancio dei flussi turistici di costa e all'insediamento di residenze ed esercizi commerciali.

Così, in sintonia con le linee del nuovo Piano Regolatore Generale di Napoli (Comune di Napoli 1998), nasce il Progetto *Waterfront* come catalizzatore di sviluppo per l'intera area metropolitana di Napoli. Il progetto *Waterfront*, di pertinenza dell'Autorità Portuale, ha due finalità generali interconnesse: la prima è di diretta pertinenza del Progetto mentre alla seconda il Progetto contribuisce insieme ad altri interventi previsti dall'Autorità Portuale al di fuori del suo ambito. La prima finalità del Progetto *Waterfront* è la riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli, che deve diventare il biglietto da visita di Napoli per il turista che vi approda, e il punto in cui tutta la città e i suoi visitatori incontrano il mare. L'area monumentale è contigualmente legata all'area monumentale centrale che comprende piazza Municipio, la struttura del Maschio Angioino e il lato sud del

In the last decade Naples the port of Naples has rediscovered its wide-ranging role not merely concerned with the sea but also with the adjacent city. A strong connection has now returned between Naples and its port: the elimination of the barriers around the port and the pedestrianisation of the tourist area will help to link the city with its port and, as a consequence, with the sea. The rationalisation and specialisation plans of the port area mean that the port will become an increasingly dynamic force working in harmony with the city and its hinterland. Now no longer an obstacle, the port of Naples has a wide range of activities (commercial, productive, tourism and cultural) which all use the sea as a point of exchange, transformation and growth. One of the principal projects of the reconnection of the port of Naples and the surrounding city is the *Waterfront* Project.

The *Waterfront* project take part of a bigger renewal process that the city of Naples and the Port authority of Naples are working on, that and which is going to focus on the following issues:

- Taking the cruise traffic to develop new attractive/ aggregative poles for cruise tourists and inhabitants on the waterfront in deprived areas.
- Conjugating the safety theme with the permeability of the port by the inhabitants and the tourists and toning down the physical obstacles.
- Rationalizing the organization of the port and improving the passenger port area.
- Encouraging a better utilization of the historical and monumental heritage of the city and of the abandoned former industrial areas of the port and of the city-port interface.
- Improving the governance of the projects of urban / port transformation for a real coordination between the different stakeholders involved in a shared management of the projects and of the objectives.

In this context, the *Waterfront* project aims at:

- improving the connection between port and city which will create a high quality tourist support for cruise passengers;
- strengthening and rationalization of the logistic-port infrastructures, taking in account the multifunctional vocation of the port.
- creating a positive economic impact for commercial and handicraft industrial areas close to the port.
- the re-qualification of the building heritage close to the port area with a subsequent increase and enhancement of the hosting infrastructures.
- strengthening sustainable mobility will decrease the high level of atmospheric and acoustic pollution.
- approaching the cruise activity is an opportunity to redevelop the industrial derelict areas in urban park and recreational/ cultural places and to upgrade the quality of life.



Il Progetto Waterfront, di pertinenza dell'Autorità Portuale, si conforma come catalizzatore di sviluppo per l'intera città e l'area metropolitana di Napoli e rispetta le indicazioni del Piano Regolatore Portuale.

complesso del Palazzo Reale che si affaccia sul mare e pertanto, gli obiettivi della riqualificazione sono di far sì che essa produca impatti molteplici sull'area più vasta cui appartiene: dalla facilitazione della mobilità pedonale all'interno dell'area, al recupero di spazi verdi, al miglioramento dei collegamenti pedonali con le nuove linee di trasporto pubblico metropolitano e di superficie, fino alla creazione e modernizzazione di esercizi commerciali e di servizi per il turismo di crociera e di terra. Infatti, l'area monumentale del porto di Napoli è tra le più vaste e più ricche di storia, estendendosi dalla Darsena Acton ai piedi della Reggia fino al complesso settecentesco dell'Immacolatella Vecchia. Di recente, come si è detto, nuovi ritrovamenti archeologici nell'adiacente piazza Municipio rendono ancora più interessanti le potenzialità dell'area.

Una seconda finalità del Progetto Waterfront è contribuire a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli. Questa finalità più ampia è incentrata sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi.

Il Piano Operativo Triennale del 2005 (Autorità Portuale di Napoli 2005) traduce in dettaglio spaziale le quattro aree funzionali identificate per l'intervento: passeggeri, cantieristica, commerciale e diportismo.

In particolare, l'area passeggeri comprende l'area monumentale dall'Immacolatella Vecchia al Molo Beverello per la quale la cerniera è data dal complesso della Stazione Marittima che è stato riqualificato, mentre per il diportismo si prevede un punto d'ormeggio per grandi yacht al molo

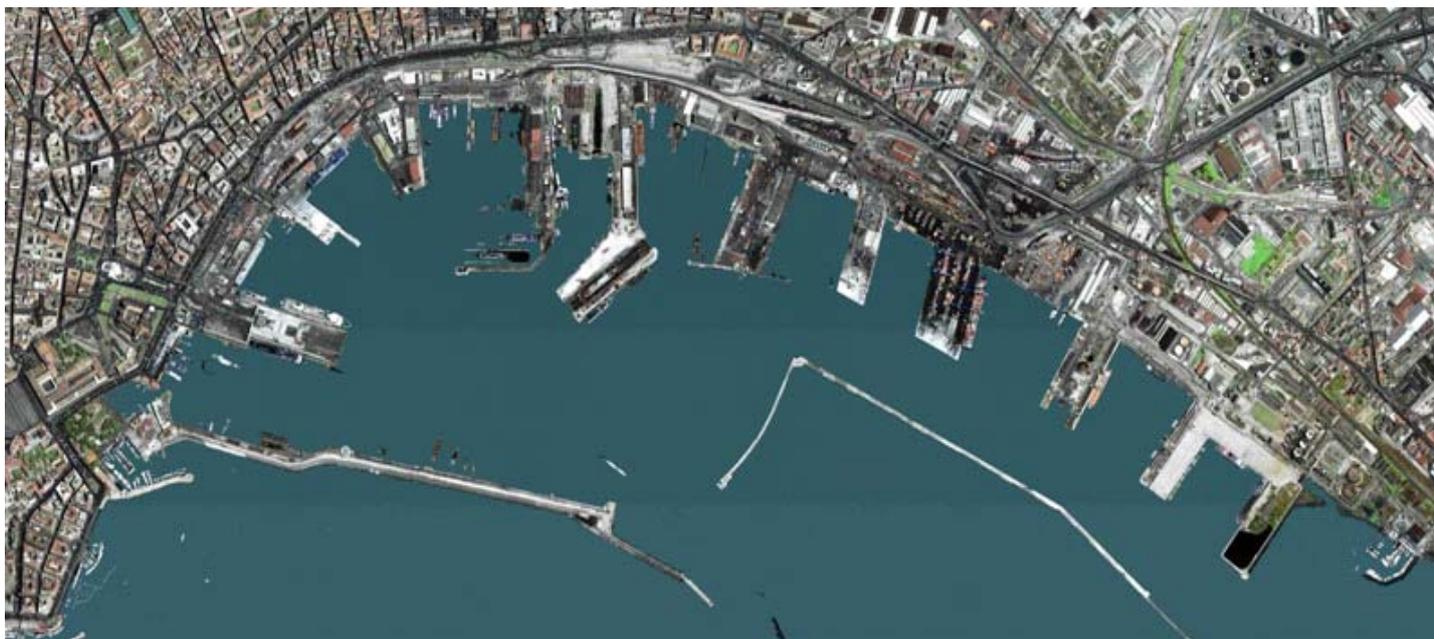
San Vincenzo e un approdo (Molosiglio) sotto il Maschio Angioino e il Palazzo Reale.

La società Nausicaa S.p.A. e il concorso di progettazione

Il Progetto Waterfront è di pertinenza dell'Autorità Portuale ma per realizzarlo nelle sue finalità di catalizzatore di sviluppo per l'intera città e l'area metropolitana di Napoli, l'Autorità Portuale ha utilizzato lo strumento moderno d'intervento ibrido, quello della società a capitale interamente pubblico ma operante con criteri di gestione privatistici e con modalità decisionali di consultazione intergovernativa. Si tratta della società Nausicaa S.p.A., creata nel 2003 e presieduta dal presidente dell'Autorità Portuale, che già nel nome esprime la missione aziendale di incrementare la cultura dell'accoglienza, società cui partecipano il Comune di Napoli, la Provincia di Napoli e la Regione Campania, oltre alla stessa Autorità Portuale.

Nel 2004 Nausicaa ha lanciato il concorso internazionale per il progetto di ristrutturazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Proprio dalla Stazione Marittima dipende l'integrazione porto-città ed è intorno a questa integrazione che va realizzato il nuovo assetto dell'area turistica del porto stesso.

Questa è la finalità che ha promosso la costituzione della holding pubblica Nausicaa S.p.A., cui, come si è detto, è stato affidato il compito della trasformazione del waterfront portuale dalla darsena Acton fino all'Immacolatella Vecchia.



Una seconda finalità del Progetto Waterfront è contribuire a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli. Questa finalità più ampia è incentrata sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi.

molto positivi, sia sotto il profilo infrastrutturale sia dei traffici e dei bilanci aziendali. Il porto di Napoli ha visto un costante aumento del traffico passeggeri (20% medio negli ultimi sei anni) ed è snodo importante per il traffico crocieristico, cabotiero, delle autostrade del mare e dei collegamenti con le località del golfo di Napoli.

Il concorso di progettazione, che ha adottato un approccio di carattere prescrittivo, è stato indetto il 30 marzo 2004 ed è stato previsto in due fasi, specificate nelle procedure di concorso. Una prima fase, la più importante, è un concorso di idee che ha richiesto ai partecipanti una proposta ideativa per l'area oggetto dell'intervento.

La seconda fase è la realizzazione del progetto preliminare solo per le opere di preminente interesse pubblico. Per la prima fase del concorso di idee, poiché l'area comprende una zona in cui è ubicato il distaccamento della Marina Militare (tra il molo San Vincenzo e la darsena Acton), la richiesta ai partecipanti è stata di produrre in questa prima fase una doppia ipotesi, a seconda della disponibilità della zona.

Il bando di concorso ha specificato in dettaglio le linee guida per i partecipanti, che includono obiettivi, l'inquadramento dell'intervento, gli impatti previsti, la fattibilità e le fasi di progettazione.

Gli obiettivi specifici indicati sono molteplici: dalla riqualificazione dell'area monumentale del porto all'integrazione dell'area dell'intervento con il tessuto urbano a monte, al miglioramento ambientale, alla ristrutturazione delle operazioni di imbarco e sbarco con delocalizzazione di edifici e servizi. Una sottolineatura importante è stata la richiesta di incorporare nella progettazione i vincoli previsti dagli

interventi del Comune nell'area, tra cui gli accessi sotterranei al porto e i collegamenti sotterranei tra la Stazione Marittima e la stazione della metropolitana di piazza Municipio. In altri termini, si è anche richiesta ai partecipanti un'analisi contestuale del proprio progetto che evidenzi le componenti ambientali del contesto urbano che beneficeranno maggiormente della realizzazione del Progetto Waterfront.

La specificazione degli interventi ha riguardato la destinazione funzionale di sei aree diverse.

La darsena Acton, nelle vicinanze del distaccamento della Marina Militare, è da destinarsi a un approdo non stanziale per maxiyacht e ad approdo di rappresentanza e attività turistico-ricreative culturali.

Il molo Beverello deve essere liberato da volumetrie esistenti di bassa qualità e sottoutilizzate per sperimentare la realizzazione di servizi a supporto del traffico passeggeri per il golfo lungo il perimetro del porto, e per servire la viabilità di imbarco e sbarco veicoli per il golfo in ingresso e uscita dalla città.

Per il lungo percorso del molo San Vincenzo è stata richiesta la sua trasformazione in percorsi pedonali che realizzino una passeggiata a mare e per esso si prevede anche la realizzazione di un terminal crocieristico.

Si è poi prevista la riconversione degli edifici storici esistenti nella parte del molo San Vincenzo occupata dalla Marina Militare per realizzare servizi di terziario qualificato a beneficio di crocieristi, diportisti e della città, quali negozi, ristoranti e alberghi.

Per il piazzale antistante la Stazione Marittima si è richiesto un collegamento sotterraneo con la stazione d'arte della



metropolitana di piazza Municipio, attorno alla quale saranno visibili anche i ritrovamenti archeologici che si sono fatti di recente.

Per completare le prescrizioni di mobilità, è richiesta una soluzione efficace di smistamento dei passeggeri verso la Stazione Marittima, il Terminal Beverello e il Terminal Autostrade del Mare, oltre a parcheggi per autobus che servono il traffico crocieristico, che contempli soluzioni su livelli interrati o seminterrati.

Nella zona della cosiddetta Calata del Piliero i progetti partecipanti al concorso devono contemplare la delocalizzazione di volumetrie esistenti e la realizzazione di servizi di terziario di qualità e per un bacino di mercato cittadino, oltre a parcheggi per TIR e autovetture del traffico cabotiero, anche in tal caso con soluzioni interrate o seminterrate.

Infine, per uno degli edifici più pregiati dell'area portuale che è il palazzo dell'Immacolatella vecchia, è stata richiesta ai partecipanti un'idea-progetto di recupero architettonico e di conversione del palazzo in struttura museale.

Alle specificazioni di contenuto il bando di concorso ha aggiunto criteri stringenti di merito e di tempi per la qualifica dei partecipanti, criteri di non partecipazione e di esclusione, e criteri chiari e molteplici da utilizzare nella valutazione dei progetti proposti e nella scelta del vincitore.

Per la valutazione delle proposte di idee tra cui selezionare le tre da invitare al secondo grado di concorso, si sono adottati i criteri di funzionalità dell'opera, di inserimento urbanistico e ambientale del progetto, di utilizzo di tecnologie e materiali innovativi, di utilizzo di soluzioni innovative della progettazione e riorganizzazione funzionale dell'area, e della fattibilità economica e finanziaria del progetto.

Il 20 luglio 2004 in seduta pubblica la commissione giudicatrice ha aperto le buste A, e nei termini previsti ha individuato tre candidati per il passaggio alla seconda fase di progettazione.

Il 5 ottobre 2004 la commissione ha concluso la prima fase del suo lavoro presentando al pubblico tre proposte selezionate per il passaggio alla seconda fase.

Una mostra inaugurata il 14 dicembre 2004 ha presentato al pubblico i tre progetti che hanno partecipato al concorso di idee.

Secondo lo scadenziario previsto dalle procedure, la commissione nel marzo 2005 è arrivata a una graduatoria di merito e infine alla selezione di un progetto vincitore, applicando i criteri e i punteggi previsti nel bando di concorso. Il progetto vincitore è stato quello dello studio francese dell'architetto Michel Euvè, presentato ufficialmente il 15 luglio 2005.



L'area monumentale del Porto di Napoli, oggetto del progetto Waterfront, è contigualmente legata all'area monumentale centrale che comprende piazza Municipio, la struttura del Maschio Angioino e il lato sud del complesso del Palazzo Reale che si affaccia sul mare.

La selezione del progetto vincitore è stato l'inizio di una vicenda di ricorsi da parte di un concorrente locale perdente.

Gli impatti del Progetto Waterfront sulla città di Napoli

L'intervento in corso sta già dando risultati visibili. Riassumiamo in cinque punti le ricadute d'impatto sulla città che gli interventi avranno a regime.

Consolidamento della base economica. La riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli con il Progetto Waterfront, sommandosi agli interventi nelle zone adiacenti, produce un volano di sviluppo per l'intera città. La caratteristica degli interventi in quest'area vasta è di creare una molteplicità di opportunità occupazionali, da quelle di contenuto professionale specializzato, ad altre di carattere manageriale, ad altre ancora che sono di gran lunga il numero

maggiore e hanno natura gestionale di servizi alle persone e ai flussi di merci. Si tratta della creazione nel cuore della città marittima di un'area di solida e nuova economia di servizi che si connette agli interventi di riqualificazione che avvengono più a est nell'area orientale, che aggancia quelli che hanno migliorato le condizioni dei quartieri a monte del municipio, e la cui massa critica contribuisce a creare la realtà di Napoli come città di opportunità di lavoro nell'era in corso.

Rinnovamento civile. La difficile situazione storica della città di Napoli nella morsa della criminalità organizzata trova un'iniziativa di forte contrasto nel Progetto Waterfront. Rifacendosi all'inversione di tendenza che dagli anni Novanta ha chiesto e sta imponendo con sforzo l'urbanistica delle regole, anche il Progetto vuole contribuire al rinnovamento civile della gestione della cosa pubblica blindando i concorsi e gli appalti contro infiltrazioni camorriste.

Il percorso è arduo perché uno dei prezzi da pagare è l'allungamento dei tempi di realizzazione.

Crescita funzionale. Il Progetto Waterfront nella sua molteplicità d'interventi contribuisce a produrre un ispessimento delle funzioni economiche, culturali e istituzionali di Napoli città metropolitana. Napoli si avvia a diventare una capitale del mare, punto di arrivo di linee navali di trasporto, di croceristi e di diportisti. Il suo patrimonio architettonico e artistico viene così valorizzato, avvantaggiandosi dell'aumento delle presenze, di servizi di supporto, di espansione di opportunità professionali, e di rafforzamento delle funzioni ad esso collegate di ricerca per l'università e di espressioni nuove per le istituzioni culturali. La valorizzazione e modernizzazione delle funzioni commerciali del porto creano un indotto di competenze professionali e gestionali.

Ricomposizione spaziale. Il Progetto Waterfront ha una forte dimensione fisica di cerniera. La riapertura dello spazio tra l'area monumentale del porto e piazza Municipio e l'area monumentale che la circonda ricomponete parte della cesura che per secoli aveva reso Napoli città sul mare ma dell'interno. Il cambiamento spaziale è del tutto significativo dal punto di vista funzionale, creando nel centro di Napoli un'area di mobilità facilitata, un ambiente esteticamente piacevole e salubre, e attività dense di interesse. Ma il cambiamento spaziale delinea anche un carattere identitario; si tratta infatti di intravedere per Napoli ciò che è accaduto in altre città che hanno recuperato il loro specchio d'acqua, vale a dire la riscoperta da parte dei residenti dei quartieri a monte di questa risorsa e il loro riorientarsi su di essa.

Leadership e capacità programmatica. L'Autorità Portuale ha mostrato doti di leadership nell'intraprendere le iniziative

di progetto e di piano e nel coinvolgervi il Comune, la Provincia e la Regione. L'elaborazione della visione di trasformazione dell'area monumentale del porto, la scelta della strategia operativa della holding, e poi il perfezionamento del bando di concorso e la conduzione delle vicende che ne sono derivate, hanno fatto accrescere la sua legittimità. Gli interventi già effettuati e in corso di attuazione del Piano Triennale ne hanno rafforzato le capacità professionali.

Note

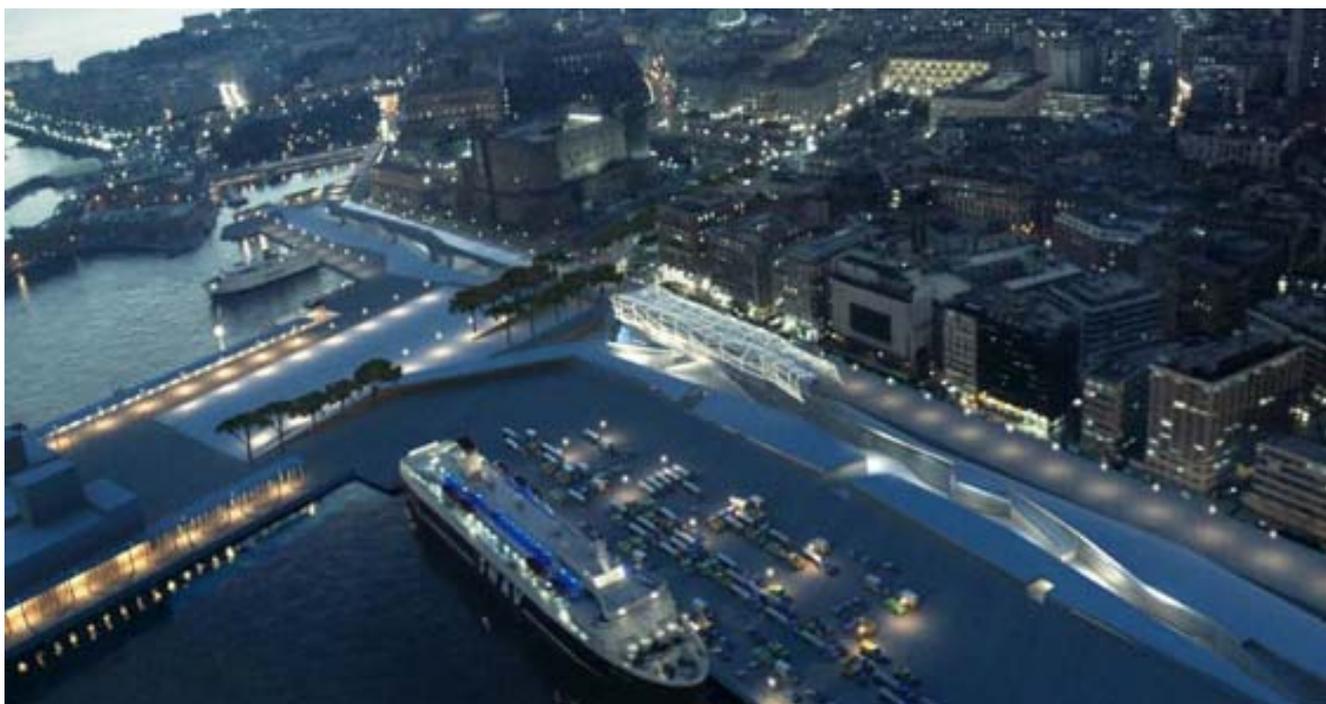
- ¹ Il contributo è tratto in parte dal testo Leonardi L. Nanetti R. (2008) *La sfida di Napoli: Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*, Guerini e Associati.

Riferimenti Bibliografici

- Autorità Portuale di Napoli (2005) Piano Operativo Triennale
Comune di Napoli (1998) Piano Regolatore Generale, Comune di Napoli
Leonardi L. Nanetti R. (2008) *La sfida di Napoli: Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*, Guerini e Associati

Referenze immagini

Le immagini e le fotografie presenti nell'articolo sono tratte dal sito <http://www.nausicaa.napoli.it/>.





Le vie del mare: i servizi di trasporto marittimo per la fruizione della costa

TeMA
03.09

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 53-58

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

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

Sea Transport Services in Italy

Enrica Papa

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio DIPiST
e-mail: enpapa@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Le vie del mare per la fruizione della costa

I servizi di trasporto marittimo costituiscono un esempio di governo integrato e sostenibile trasporti-territorio. Le vie del mare rappresentano infatti occasione di riqualificazione di intere fasce costiere, per promuovere forme di mobilità alternative all'auto privata e favorire la valorizzazione e lo sviluppo dell'attività turistica di un'area. I servizi di trasporto marittimo possono consentire infatti un più agevole accesso alle mete turistiche sul mare o nelle zone più interne, attraverso forme di integrazione con altri sistemi di trasporto pubblico, con conseguente incremento del flusso turistico e, contestualmente, una riduzione del traffico veicolare su gomma sulle arterie principali.

Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti nel 2010 sottolinea l'importanza del trasporto marittimo a corto raggio per riequilibrare la ripartizione modale e contribuire allo sviluppo sostenibile e alla sicurezza. Partendo da tali principi di base l'Unione Europea ha messo in moto una serie di azioni per sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio a livello legislativo, tecnico e operativo. Anche a livello Nazionale e Regionale emerge la consapevolezza di promuovere concrete politiche di incentivazione e di sviluppo della modalità marittima, diretta anche ad attuare una maggiore efficienza, competitività e sostenibilità ambientale dell'intera filiera trasportistica. Allo stato attuale tuttavia, sussiste nel trasporto interno ancora un marcato sbilanciamento tra le diverse modalità. Il trasporto su gomma ha l'assoluta prevalenza sia nel traffico merci che in quello passeggeri, con le conseguenti ricadute negative riguardanti gli incidenti, la congestione del traffico, l'impatto ambientale, lo spreco energetico. Si evidenzia quindi la necessità di un maggiore sfruttamento del cabotaggio marittimo, nonché la possibilità di utilizzarne il grande potenziale al fine di riequilibrare, a breve termine, la ripartizione modale del sistema dei trasporti. In quest'ottica si muove l'incremento

Sea transport for passengers is an interesting intermodal transport concept by definition, nevertheless, the concept has not been widely developed in Italy. Normative and infrastructural conditions generally form a major impediment. However in some regions new short sea shipping services, as alternative to public transport services, are being developed. These services have two main objectives: to offer a valid alternative to road public transport in order to reduce transport emission, and to facilitate the coast use for tourist.

The paper analyses five study cases where sea public transport have been implemented and are going to be developed. The Campania Region Metrò del Mare represent a model for the rest of Italian regions, as it is the first sea transport system operating from 2001, with nine lines and 23 touristic ports-stations. It is designed as a real sea-metro system with over 270.000 passengers in the seven months when it is active.

Another interesting case study is the Genova sea public transport (in Liguria Region), that is operating from 2007. In this area touristic services are working since 1980, but only few years ago a new transport services (Navebus) was developed with the aim of give to commuters a valid alternative to the road private and public transport.

The case of the Reggio Calabria-Messina sea metro system, the Lazio Region and MTB Metromarina study cases show good design and opportunities for connecting with a real public transport system major touristic port along the coast. For different reasons these services are not yet implemented.

The conclusion of this work shows some point of interest for sea transport system planning:

- To give to sea transport services the assessment of real public transport, in order to receive finances from the region (as in the Campania and Liguria study cases)
- To create e integrated fares system in order to facilitate rail, road and sea services for commuters and tourists along the coast (as in Campania Region).
- To promote the tourist use of sea services creating a network with the mayor touristic attraction along the coast that will be accessible by the new sea services;
- To organize and design the sea services as a metro transport service, with high frequencies and many stops
- To renew the tourist ports that will be accessible by the sea services with a "transit oriented approach".

The new interest shown for short sea passenger transport represents an interesting challenge for local administration for give a contribute to the efforts of reducing transport environmental impacts and to promote coastal areas for touristic uses. The Campania region succeeded in obtain good results, that can be reach also in other Italian and Mediterranean coastal areas.

Regione	Nome	Linee	Gestore	Tipo di utenza	Durata del servizio	Anno di implementazione	Numero di scali	Stato di implementazione
Campania	Metrò del Mare	9	Consorzio Metrò del Mare	pendolari e turisti	7 mesi	2001	23	realizzato
Lazio	Metrò del Mare	1	Alimar	turisti	1 mese	-	3	Sperimentazione / in fase di studio l'ampliamento
Calabria-Sicilia	Metromare dello stretto	2		pendolari	12 mesi	-	3	appaltato
Puglia	Metròmarina	1	-	turisti	-	-	5	in corso di studio
	Navebus	1	AMT Genova	pendolari	-	2007	4	Realizzato / in fase di studio l'ampliamento
Liguria	Servizio Marittimo del Tigullio	6	Consorzio Servizi Marittimi del Tigullio	turisti	5 mesi	1983	12	realizzato

Nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio, si stanno sviluppando in diverse regioni italiane servizi di trasporto pubblico marittimo per la fruizione della costa.

e la promozione di due tipologie di trasporto marittimo: le autostrade del mare, termine che fa riferimento al trasporto combinato strada-mare effettuato con l'utilizzo di navi *Ro-Ro*, e lo *short sea shipping* (navigazione a corto raggio) che include i servizi di adduzione lungo la costa e da/verso le isole, i fiumi e i laghi (Commissione Europea 1997 e 2001). Nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio, si stanno sviluppando in diverse regioni italiane servizi di trasporto pubblico marittimo per la fruizione della costa.

L'implementazione di tali sistemi di trasporto, alternativi a quello stradale hanno come obiettivo non solo la riduzione del traffico veicolare, ma la riqualificazione degli approdi portuali e il rilancio di zone turistiche in un ottica di sostenibilità.

Nel paragrafo seguente si analizzano diversi casi di studio italiani in cui sono stati implementati o sono in corso di progettazione tali servizi di trasporto alternativo, come schematizzato in tabella.

Si evidenzia dal confronto dei diversi casi, come l'introduzione di tali servizi, intesi come veri e propri servizi di trasporto pubblico locale TPL sia piuttosto recente (dal 2001 in Regione Campania).

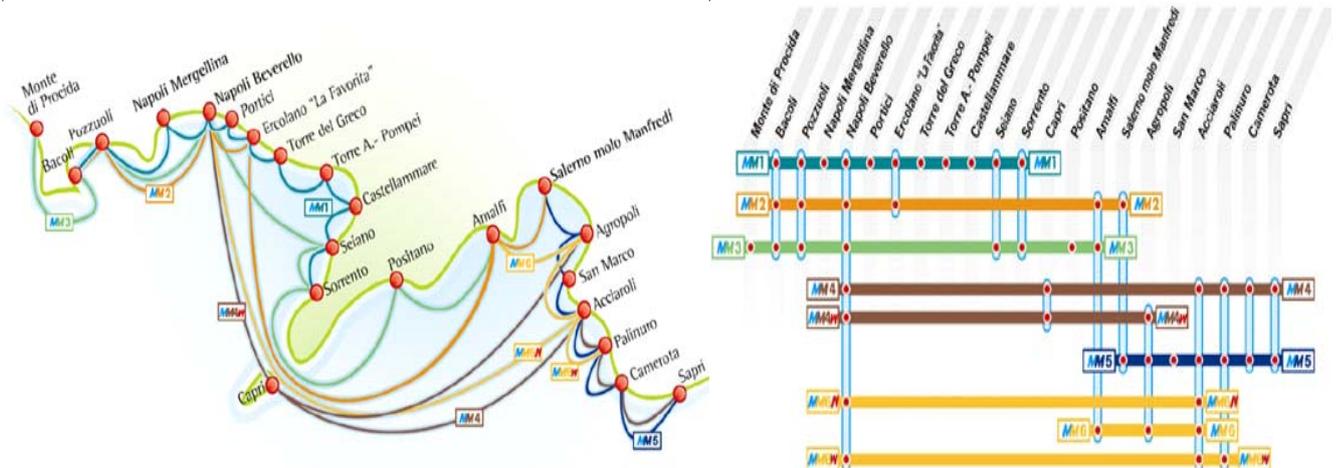
I servizi di trasporto marittimo in Italia

Il Metrò del mare della Regione Campania

Il caso della regione Campania è paradigmatico per le altre regioni italiane e del Mediterraneo, essendo il primo esempio di trasporto pubblico marittimo su una lunga zona costiera. In Campania il ricorso a servizi di Metro del Mare è stato inteso come opportunità alternativa al trasporto terrestre, capace di garantire collegamenti lungo la costa con prestazioni elevate, a basso impatto ambientale e ad elevata vocazione turistica.

Infatti il servizio collega numerose località turistiche, dal Golfo di Napoli alle costiere Amalfitana e Sorrentina fino al Cilento, attraverso un insieme di 23 approdi ben equipaggiati.

Le finalità del servizio sono sia tipo strettamente trasportistico, sia legati allo sviluppo del territorio e alla tutela dell'ambiente; in particolare gli obiettivi sono quelli di offrire servizi marittimi affidabili e di qualità, integrare i servizi marittimi nel disegno di metropolitana regionale, risolvere il problema del congestionamento della fascia costiera nel periodo estivo, ridurre l'inquinamento atmosferico, incentivare il turismo in zone di particolare rilevanza storico



In Campania il ricorso a servizi di Metro del Mare è stato inteso come opportunità alternativa al trasporto terrestre, capace di garantire collegamenti lungo la costa con prestazioni elevate, a basso impatto ambientale e ad elevata vocazione turistica.

culturale. I servizi marittimi sono forniti con aliscafi, catamarani, jet, organizzati secondo il modello delle metropolitane su ferro; con più fermate a breve distanza l'una dall'altra strutturate come stazioni, con funzioni sia turistiche che di pendolarismo.

I risultati di tale intervento sono decisamente positivi, infatti grazie al Metrò del Mare complessivamente si sono sottratte al traffico circa 18mila auto in sette mesi di servizio.

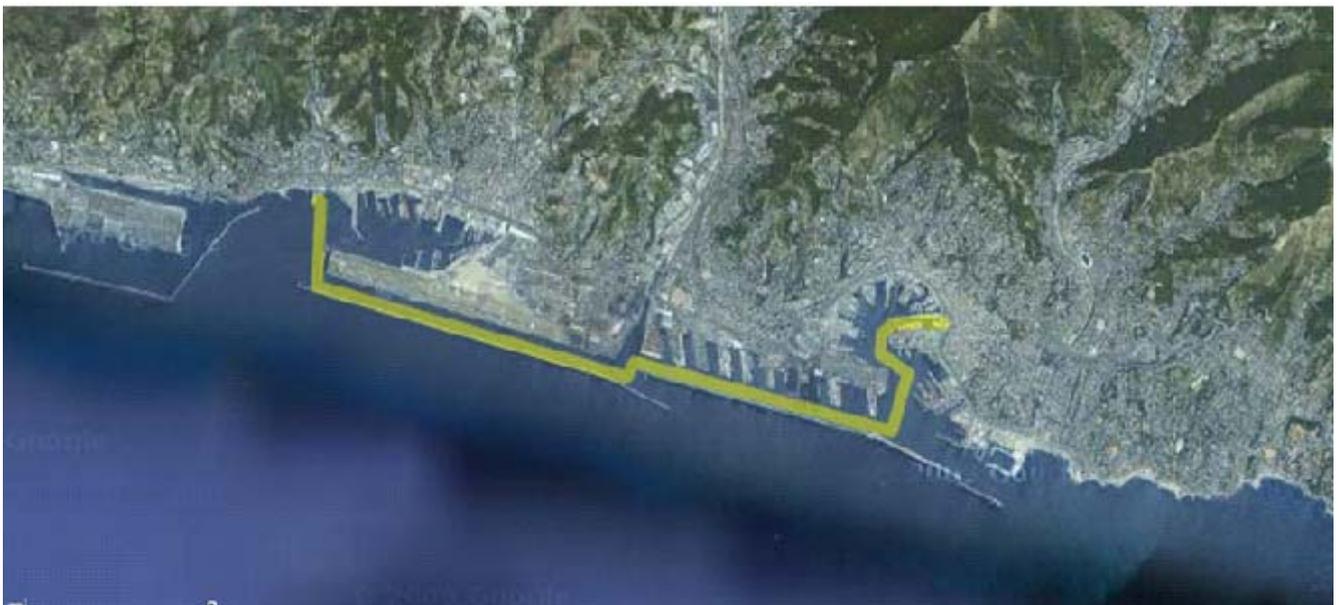
I vantaggi sono misurabili anche in termini di riduzione dei tempi e di costi di spostamento, in quanto ad esempio si è stimato che per spostarsi da Napoli a Positano con il metrò si risparmiano fino a 100 minuti (nelle ore di traffico intenso) ed oltre il 40% dei costi (carburante e pedaggi, senza contare i parcheggi).

Il servizio Navebus nel golfo di Genova trattasi di un collegamento veloce via mare di collegamento tra Voltri a Caricamento ed i moli del porto antico di Genova che, in pochi minuti, collega via mare su una linea pubblica di battelli quattro fermate.

Il trasporto marittimo nel Golfo di Genova e nelle cinque terre

Il trasporto marittimo per la fruizione della costa ligure si articola in una serie di servizi differenti. Si possono distinguere dei servizi prettamente dedicati alla fruizione turistica dell'area, gestiti da diversi consorzi marittimi a seconda della zona servita e da alcuni servizi di trasporto pubblico via mare che si stanno sperimentando solo nel Golfo di Genova.

Per quanto riguarda i servizi dedicati alla fruizione della costa a scopi turistici, lungo la costa Ligure esistono diversi consorzi di trasporto marittimo dalla metà degli anni ottanta, che organizzano mini crociere a orari stabiliti e con possibilità di sosta in diversi approdi turistici lungo la costa. Questi servizi sono pertanto utilizzati esclusivamente per motivi turistici





Il trasporto marittimo per la fruizione della costa ligure si articola in una serie di servizi differenti: servizi prettamente dedicati alla fruizione turistica dell'area e servizi di trasporto pubblico via mare nel Golfo di Genova.

e durante il periodo estivo. Altro discorso è per i servizi di trasporto pubblico locale via mare che si stanno sperimentando nel golfo di Genova e presto implementati anche nel golfo di La Spezia.

Il servizio Navebus nel golfo di Genova collega via mare Voltri a Caricamento ed i moli del porto antico di Genova. In pochi minuti, collega via mare su una linea pubblica di battelli quattro fermate (Voltri, Pegli, Porto Antico e la Foce).

Questa tipologia di servizio è del tutto innovativa rispetto ai servizi offerti dai consorzi marittimi esistenti in quanto si configura, anche nel programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Liguria 2006-2009 come una Metropolitana del mare (Regione Liguria 2007). Per la prima volta nella storia della Liguria, la Regione ha stabilito in una norma che mare e strade per il trasporto pubblico sono pari: i Comuni di Genova e di La Spezia potranno organizzare il trasporto pubblico via mare dei loro cittadini contando sul contributo economico della Regione.

Il servizio di battelli via mare è considerato dalla normativa regionale trasporto pubblico a tutti gli effetti e dunque considerato degno di avere contributi ed agevolazioni esattamente come oggi accade per l'Amt e le altre aziende di trasporto pubblico locale.

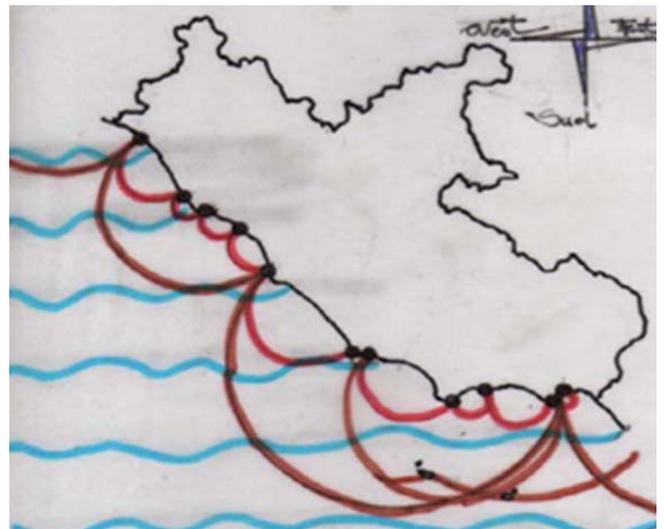
Le metropolitane del mare della Regione Lazio

La Regione Lazio non ha ad oggi sistemi di trasporto marittimo lungo la costa, ma ha avviato un progetto per una comunicazione via mare che sfrutti le potenzialità derivanti dalla collocazione del Lazio. L'obiettivo consiste nella implementazione di un sistema di trasporto marittimo che colleghi tra loro le località costiere laziali e che unisca il Lazio con le altre regioni del centro sud al fine di trasferire parte del traffico dalle strade al mare.

Il progetto, ancora in fase preliminare prende il nome di "metropolitana del mare" e consiste in uno strumento di medio raggio con cui si vuole fornire un servizio al cittadino e contribuire alla difesa dell'ambiente.

L'idea è inoltre quella di rendere il Lazio un punto di unione tra Campania e Toscana, e successivamente estendere i collegamenti della metropolitana marittima su tutte le coste nazionali. La metropolitana del mare, sulla scorta della esperienza campana, anche per il Lazio può costituire elemento di valorizzazione della portualità, ovvero uno tra i parametri cardine per sviluppare la fase di definizione progettuale dei poli portuali regionali.

Rispetto ai casi già implementati nelle altre regioni italiane, il progetto della regione Lazio prevede percorrenze maggiori, lungo tutta la costa regionale e si pone come obiettivo



I servizi marittimi veloci lungo le coste del Lazio e quelli di collegamento tra Reggio e Messina sono ancora da implementare.

quello di interrelarsi con i servizi di trasporto marittimo della Campania e arrivare fino alle coste Toscane. I risultati attesi consistono in un rafforzamento della rete di approdi ed il coordinamento tra città portuali appartenenti allo stesso polo, come Anzio e Nettuno, Formia e Gaeta con l'idea di sostenere la portualità non solo in termini trasportistici e logistici, ma anche con i settori della cultura, del turismo, dell'ambiente, del territorio.

Attualmente è in fase di sperimentazione un servizio marittimo turistico lungo la costa tra Gaeta e Scauri, per un totale di tre fermate ed un'unica linea, attivo dal 2006. Il servizio ha prevalentemente funzione turistica ed è attivo solo nel mese di agosto.

Metropolitana del mare RC-ME – Metromare dello stretto

Un servizio di trasporto marittimo è di fatto da sempre attivo tra Reggio Calabria e Messina, ma solo negli ultimi anni si sta tentando di istituire un servizio dalle caratteristiche di TPL, ovvero caratterizzato da frequenze e velocità alte. Come risposta alla costruzione del Ponte dello Stretto, si sta da tempo ipotizzando l'istituzione del "Metromare dello Stretto", ovvero ad un riassetto del trasporto marittimo passeggeri a servizio della conurbazione dello Stretto con caratteristiche significativamente migliori rispetto a quelle del servizio attualmente erogato, tali cioè da rappresentare appieno una Metropolitana del Mare, in grado di contribuire a ridurre la congestione del traffico su strada e i livelli di inquinamento, di sostenere lo sviluppo delle relazioni sociali ed economiche fra i due grandi insediamenti urbani costieri, di dare concrete opportunità allo sviluppo del turismo (Gattuso 2001). Nel 2008 è stato appaltato il servizio, che prevede la durata continua durante l'arco dell'anno del servizio di trasporto pubblico con mezzi veloci tra Messina, Villa S. Giovanni, Papardo e Reggio Calabria.

Per quanto riguarda il regime tariffario, è proposta l'integrazione tariffaria con gli altri modi di trasporto (bus, tram, treno) sul modello della Regione Campania; il titolo di viaggio dovrebbe consentire di poter usufruire dei servizi di trasporto pubblico terrestri nell'ambito dei territori urbani per un certo periodo di tempo, per esempio 60 minuti, prima e dopo la tratta marittima.

Sarebbe inoltre auspicabile una tipologia di biglietto che consenta l'uso dei servizi di trasporto pubblico terrestri e marittimi nell'ambito dei territori urbani e l'ingresso a musei, teatri, siti turistici, ecc. Attualmente il servizio non è attivo.

Metromarina MTB

Anche con il progetto Metromarina del Piano Strategico Ba2015, si punta a valorizzare la costa, attraverso una rete di trasporto pubblico via mare tra i punti nodali urbani della Metropoli Terra di Bari.

È un sistema di collegamento via mare tra Polignano, Mola, Bari, Giovinazzo e Molfetta e gli approdi turistici. Il progetto è stato pensato in forte sinergia al programma di riqualificazione e ammodernamento degli approdi turistici della Metropoli: le fermate, in particolare, sono previste nei porti di Polignano, Mola, Torre a Mare, San Giorgio, Bari Porto Vecchio, Bari Porto Nuovo, Palese, Santo Spirito, Giovinazzo e Molfetta. Il servizio, inoltre, risulta integrato alla rete di trasporto pubblico locale e alla rete delle piste ciclabili metropolitane, sia in termini di connessione fisica (intermodalità tra gli approdi, le stazioni ferroviarie e le linee su gomma) sia in termini di integrazione gestionale (integrazione degli orari e delle tariffe). Questo servizio di trasporto marittimo, pensato in collaborazione con Confapi Bari (Confederazione italiana della piccola e media industria), è una modalità alternativa e complementare al trasporto via treno e tram e su strada nella medesima area.

Conclusioni

La rassegna dei casi di studio nazionali mette in evidenza alcuni punti utili per l'implementazione dei nuovi servizi di trasporto marittimo ed il miglioramento di quelli esistenti:

- dare valenza attraverso normativa regionale ai servizi marittimi come effettivi trasporti TPL, ai fini dello stanziamento di fondi al trasporto marittimo come agli altri servizi terrestri (come nel caso delle regioni Campania e Liguria);
- integrare le tariffe del trasporto marittimo con le tariffe del TPL per favorire facili interscambi ed integrare anche da un punto di vista gestionale i servizi (come nel caso della Regione Campania);
- promuovere l'uso del trasporto marittimo a fini turistici attraverso convenzioni con grandi attrattori turistici lungo la costa e tariffe integrate (come nel caso della Regione Campania);
- organizzare i servizi secondo il modello delle metropolitane su ferro, con più fermate a breve distanza l'una dall'altra strutturate come stazioni;
- integrare l'implementazione dei servizi con opere di riqualificazione degli approdi turistici (come nello studio di Metropoli Terra di Bari).

Riferimenti Bibliografici

Commissione Europea (2001) *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo ed al Consiglio, Migliorare la qualità dei servizi nei porti marittimi, passaggio essenziale per il sistema dei trasporti in Europa.*

Commissione Europea (1997) *Libro Verde sui porti e sulle infrastrutture portuali.*

Gattuso D. (2001) *La metropolitana del mare per un'integrazione dei trasporti nell'area dello stretto.*

Regione Liguria (2007) *Piano triennale del TPL della Regione Liguria.*

Referenze immagini

L'immagine a pag. 53 è di proprietà della Mediateca DiPIST. L'immagine in alto a pag. 55 è tratta dal sito web www.metrodelmare.com, quella in basso è tratta dal sito <http://www.longwayfactory.org>. L'immagine a pag. 56 è tratta dal sito web <http://www.navigazionegolfodeipoeti.it/htm/ita/index.php>. Le immagini a pag. 57 sono tratte dai siti web http://www.cityrailways.net/metroitaliane/messina_reggiocalabria.html e <http://www.architettrioma.it/>. L'immagine a pag. 58 è tratta dal sito <http://www.ba2015.org>.

Riqualificazione Retro
Porto
MOLFETTA

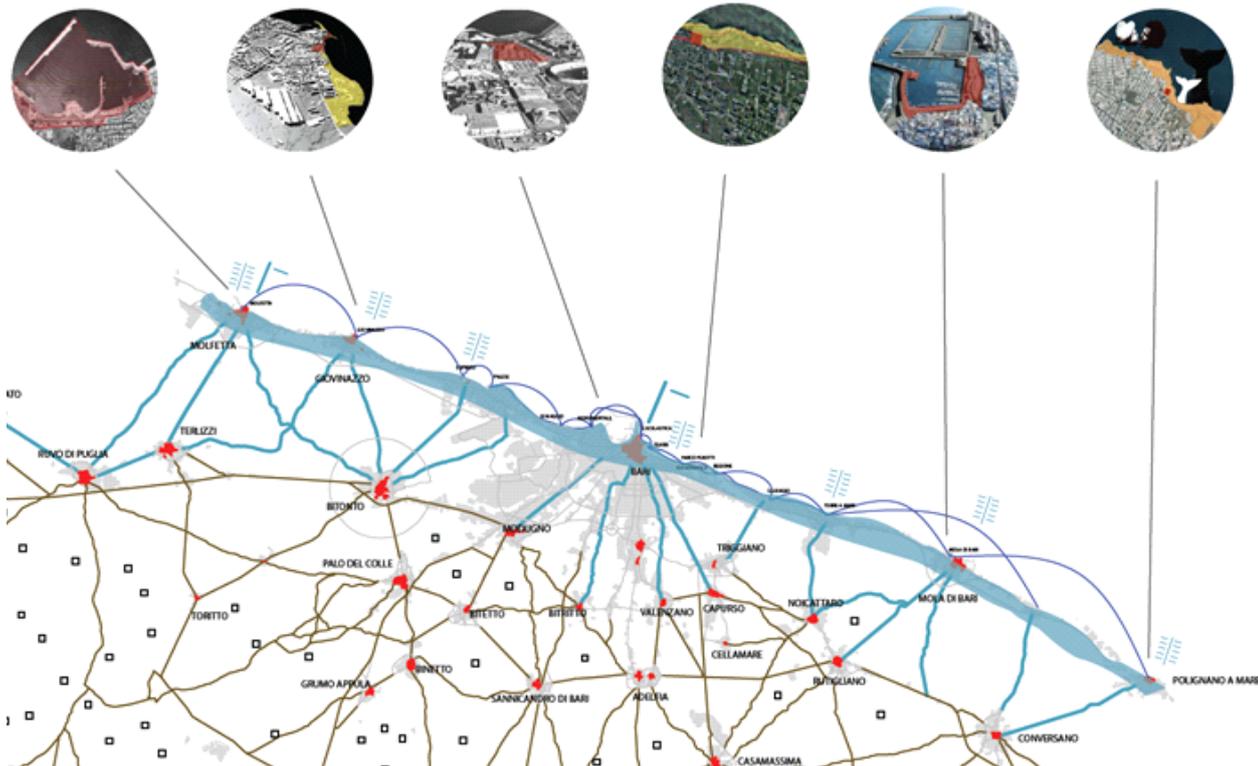
Riqualificazione
del litorale urbano
sud - est
GIOVINAZZO

Palazzo degli eventi
BARI

Centro Arti
Contemporanee
Punta Perotti
BARI

Mercato ittico
e Fronte a mare
storico
MOLA DI BARI

Nuova sede Pino Pascali
Museo di arte contemporanea
POLIGNANO





Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale

The Waterfront of Naples in the New Master Plan

Roberto Gianni

Comune di Napoli
Dipartimento Pianificazione Urbanistica
e-mail: urbana@comune.napoli.it; web: www.comune.napoli.it

La riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il suo mare è una delle manovre fondamentali della strategia che il nuovo piano regolatore generale (Prg) si prefigge per dare a Napoli un'elevata qualità urbana. Il Prg assoggetta l'intera linea di costa, da La Pietra a Pietrarsa, all'approvazione di un piano urbanistico attuativo (Pua) che, per alcuni tratti coperti da pianificazione ambientale, come Posillipo, è richiesto anche dal piano paesistico vigente, per dare soluzioni pianificatorie e operative all'azione di tutela oggi vigente. La formazione del Pua, attualmente in corso, è affidata al dipartimento di pianificazione urbanistica comunale. Come in altre occasioni, la scelta operativa è di condurre una pianificazione attuativa per parti, collocata tuttavia in un disegno di base e in un quadro formale unitari, che definiscono la strategia e gli obiettivi fondamentali.

La ricostituzione del rapporto tra la città e il mare si persegue con tre diverse modalità: a) il miglioramento delle condizioni di accesso al mare, che oggi sono interdette in vasti settori della costa; b) il miglioramento delle infrastrutture costiere, da quelle per la balneazione a quelle portuali ai diversi livelli; c) la formazione di un sistema di infrastrutture e attrezzature costiere, variamente articolato e distribuito: infrastrutture specie per migliorare la mobilità lungo la costa, dove si concentrano i maggiori fenomeni di congestione sul territorio dell'area metropolitana; attrezzature, in special modo quelle che consentano di usare la costa come un'unica, straordinaria infrastruttura per il tempo libero, la ricreazione, il godimento delle risorse naturali.

L'insieme di queste modalità devono essere praticate compatibilmente con la tutela e la valorizzazione delle risorse storiche e ambientali di cui la costa napoletana è particolarmente ricca.

È bene ricordare infatti che il Prg stabilisce che le attrezzature costiere – a cominciare dagli approdi per la nautica da diporto – non debbano essere dimensionate sul fabbisogno che esse

The report suggests a synthetic summary of the main elements involved in the complex process of requalification of Naples coastline, starting from the new general town plan.

The requalification of the coastline and the reconstitution of a true relationship of city and sea is one of the crucial actions of the strategy established by the new general town plan in order to offer an high urban quality to Naples.

In the General Town Plan the whole coastline, from La Pietra to Pietrarsa, is subjected to the approval of an Urban Implementation Plan (UIP) that, for few segments covered by environmental planning, such as Posillipo, is required also by the landscape plan in force, in order to suggest planning and operative solutions to the current safeguarding action.

The development of the UIP is still in progress and the Municipal Urban Planning Department has been given the task of it. As it occurred in similar occasions, the operating choice consists in making an implementing planning for sections, placed anyway into a unitary basic design and formal framework which define the fundamental strategy and goals.

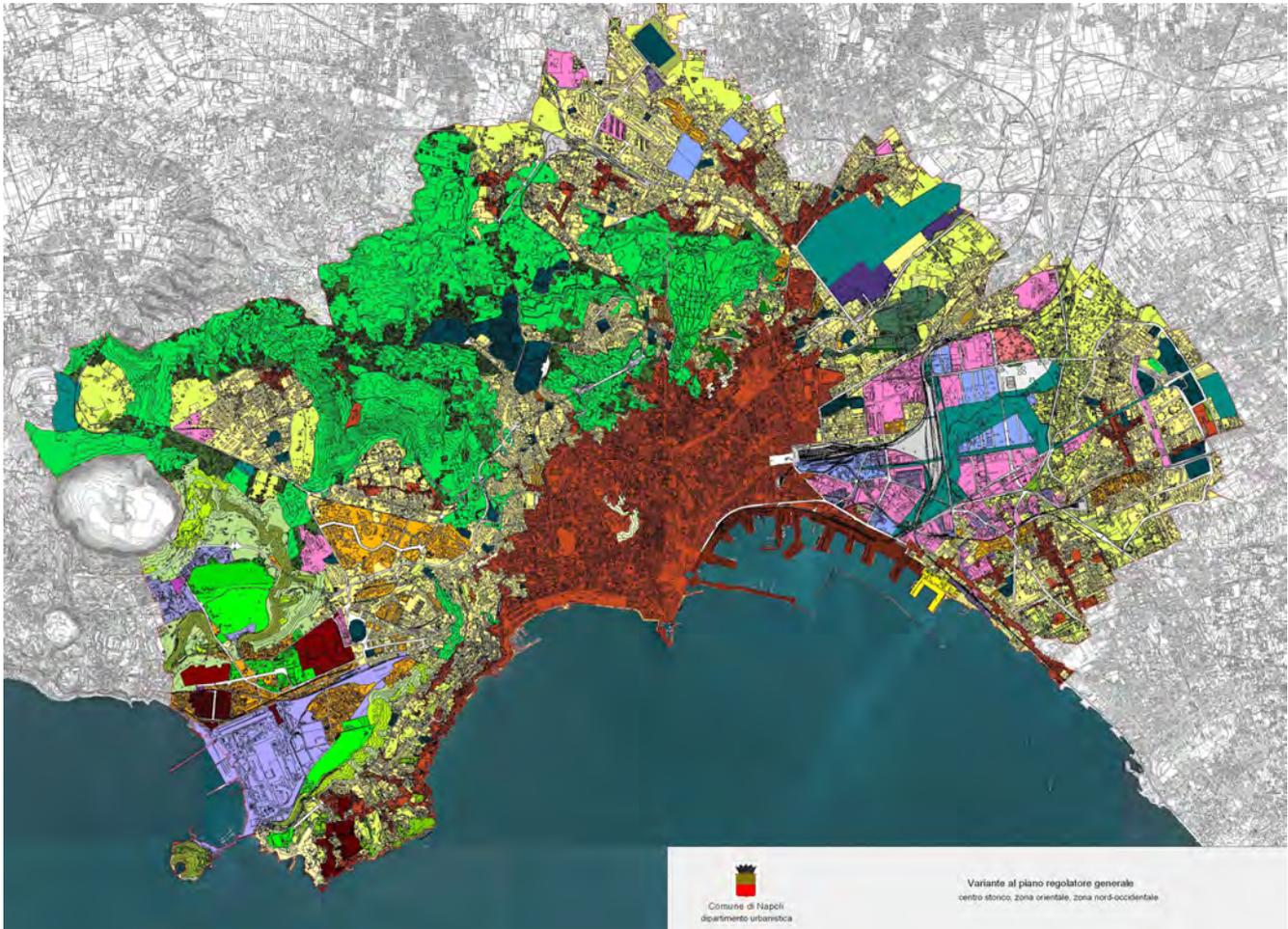
The reconstitution of the relationship between city and sea is pursued in three different ways:

- improvement of the accesses to the sea, which at present are forbidden in several stretches of the coast;
- improvement of the coast infrastructure, on different levels, from swimming to harbour ones; realization of a coast infrastructure and equipment system articulated and distributed in different ways: infrastructure specifically targeted to improve the mobility along the coast, characterized by high congestion of the metropolitan area;
- equipment specifically targeted to facilitate the use of the coast as unique, extraordinary infrastructure for free time, amusements and enjoyment of natural resources.

All those modalities should be accomplished in accordance with the safeguard and exploitation of the many historic and environmental resources characterizing the Neapolitan coast.

It should be mentioned too that the general town plan states that the coast equipment – starting from the landing places for recreational boating – should not be sized according to the need it expresses, but on the effective availability that the city territory can really offer, taking into account the safeguard of the prevailing requirements of historical, natural and environmental resources. Besides the general town plan hopes that the action on the city coast could be connected, on both sides, with similar initiatives outside the municipal borders.

Five years after the approval of the new general town plan, the implementation of the carried out choices shows a combination of implementation planning initiatives and effective realizations that – although with difficulty – begin delineating a new scenario.



La riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il mare è un obiettivo del piano regolatore di Napoli che assoggetta l'intera linea di costa all'approvazione di un piano urbanistico attuativo.

esprimono, ma sulla reale disponibilità che il territorio cittadino può concretamente offrire, in ragione delle prevalenti esigenze di salvaguardia delle risorse storiche, naturalistiche e ambientali.

Il piano regolatore auspica inoltre che l'azione sulla costa cittadina possa connettersi, su entrambi i versanti, con iniziative dello stesso segno fuori dai confini comunali.

A circa cinque anni dall'approvazione del nuovo Prg, l'attuazione delle scelte compiute vede un intreccio di iniziative di pianificazione attuativa e di concrete realizzazioni che –sia pure faticosamente– cominciano a delineare il nuovo scenario. Riepiloghiamo sinteticamente e per punti gli elementi salienti di questo complesso processo di riqualificazione, procedendo da ovest a est.

A Bagnoli, un piano urbanistico esecutivo (Pue), approvato nel 2004, prevede di formare, com'è noto, un imponente complesso di attrezzature costiere per il tempo libero, il turismo e la ricerca. Qui si vorrebbe ricostituire la grande spiaggia della città, destinando alla balneazione quasi tutta la costa, circa 1.500 metri, da Nisida a La Pietra, con la sola

interruzione –circa 150 metri– di un piccolo porto (dimensionato per un numero massimo di 700 imbarcazioni) che sarà affiancato al così detto *pontile nord*, che è già stato restaurato e restituito all'uso giornaliero di migliaia di cittadini. Il tratto di costa che sarà disponibile per la balneazione, le passeggiate, il tempo libero è, di fatto, molto più esteso: giunge infatti fino a Pozzuoli, includendo il bel litorale della cittadina flegrea, restaurato negli ultimi anni e frequentato da cittadini di ogni età in tutte le ore del giorno. Alle spalle della spiaggia è prevista la realizzazione di un parco (oltre 150 ettari) il cui progetto è già stato approvato e che per circa la metà della sua estensione è in corso di realizzazione o in via di appalto da parte di Bagnolifutura, società operativa del Comune per la trasformazione dell'area. Sarà questo progetto a disegnare dettagliatamente la conformazione delle attrezzature per la balneazione a cui dovranno uniformarsi i soggetti, pubblici e privati, compresi quelli che attualmente gestiscono pezzi di spiaggia in concessione dall'autorità portuale. Questo programma ambizioso è rallentato dalle difficoltà di realizzazione delle due opere forse più complesse – e in qualche modo

controverse– che esso prevede: la realizzazione del porto e la rimozione della colmata, con la bonifica delle acque antistanti.

La realizzazione del porto ha suscitato, fin dal momento della presentazione del Pue, una irriducibile opposizione da parte di alcuni settori dell'ambientalismo e del mondo professionale napoletano, gli stessi che si erano opposti con decisione al restauro del *pontile nord* di cui si è appena detto. Uno degli argomenti sostenuti dagli oppositori è quanto meno singolare: si dice che la realizzazione del porto contrasterebbe con l'obiettivo del ripristino della balneazione. E' evidente, al contrario, che con la realizzazione di quest'opera sarebbe possibile ricondurre in un bacino organizzato e di piccole dimensioni le imbarcazioni che occupano ormai

grande parte della baia, che in tale modo sarebbe quindi restituita alla balneazione, anche per il netto miglioramento che si avrebbe nella qualità delle acque.

La realizzazione del porto ha compiuto, negli ultimi mesi, un significativo passo in avanti: nello scorso mese di luglio la conferenza dei servizi istituita presso il comune di Napoli per esaminare le proposte avanzate da operatori privati –ai sensi della così detta *legge Burlando*- per la realizzazione e la gestione del porto, ha scelto il progetto preliminare presentato da uno dei concorrenti, autorizzandolo a redigere il conseguente progetto definitivo. Si tratta di una decisione molto importante perché è frutto dell'intesa conseguita tra Comune e soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici, superando incomprensioni del recente passato. La soluzione progettuale condivisa rappresenta una sintesi tra gli obiettivi che il Pue approvato nel 2004 assegna a quest'opera per la riqualificazione dell'area e i requisiti indicati dalla soprintendenza per corrispondere al vincolo di protezione ambientale apposto sull'area.

Comune e Soprintendenza, in realtà, hanno da sempre condiviso –come si legge chiaramente nella stessa relazione posta a base del vincolo– l'intento di riqualificazione e ricomposizione ambientale che il disegno pianificatorio disponeva per l'area di Cordoglio e le scelte deliberate per conseguirlo. Partendo da tale premessa, si trattava di lavorare alla definizione consensuale del progetto edilizio del porto che –a questa specifica scala– consentisse di qualificare alcuni obiettivi condivisi di tutela ambientale e paesaggistica, come la continuità della linea di costa, la valorizzazione di scorci panoramici rimarchevoli, eccetera: è



Le azioni per la riqualificazione della costa devono essere praticate compatibilmente con la tutela e la valorizzazione delle risorse storiche e ambientali di cui la costa napoletana è particolarmente ricca.

ciò che si tardava a fare e che oggi è finalmente avvenuto. Si tratta di una decisione importante nel metodo, oltre che nel contenuto, dovuta alla saggezza dell'ex direttore regionale Pio Baldi e del soprintendente Stefano Gizzi, che hanno ben compreso l'importanza della cooperazione istituzionale e del metodo della condivisione nel processo per la riqualificazione della nostra città. Se i tempi previsti dalla legge saranno rispettati sarà possibile passare all'attuazione del nuovo porto –a carico dei proponenti- entro la prossima estate.

Il passaggio alla fase attuativa nella realizzazione del porto può determinare un impulso anche nella *rimozione della colmata*, considerato che il porto ricade sulla colmata e richiede quindi l'eliminazione di circa un terzo della sua superficie complessiva. L'attuazione di quest'opera ricade nella competenza di una pluralità di soggetti: in primo luogo il commissariato per le bonifiche e il ministero dell'Ambiente, ma in qualche misura anche il Comune e Bagnolifutura. Nessuna delle istituzioni interessate ha mai messo formalmente in discussione la decisione approvata, che resta quella di rimuovere la colmata per ricostituire la spiaggia. Non si può dimenticare in proposito che si tratterebbe dell'unica spiaggia disponibile in territorio comunale: una risorsa preziosa per cittadini e turisti ma anche uno straordinario fattore di valorizzazione del nuovo insediamento di bagnoli e quindi di accelerazione della sua realizzazione. Il problema è la disponibilità dei finanziamenti per realizzare l'intervento, nelle modalità attualmente previste. Si tratta quindi di lavorare su questo aspetto su due diversi versanti: la verifica del progetto, nell'ipotesi che possano essere



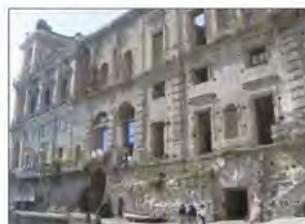
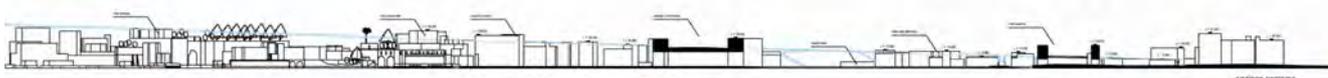
praticabili soluzioni meno costose e la ricerca di risorse economiche integrative a quelle pubbliche. Il previsto finanziamento privato del porto potrebbe consentire un prezioso apporto di risorse, senza mettere in discussione la gestione unitaria dell'opera di rimozione, posta in capo al commissariato per le bonifiche e al provveditorato per le opere pubbliche della Campania.

Restando alla costa di Coroglio, vi è un'altra decisione recente che consente di accelerare il processo di attuazione delle scelte urbanistiche. La giunta comunale ha infatti approvato la variante al piano urbanistico esecutivo proposta da Bagnolifutura. Il provvedimento consente, tra l'altro, di elevare la quota di edilizia residenziale, con una pari riduzione

dell'edilizia terziaria, a parità di volume complessivo. Questa scelta comporta non solo una configurazione più appropriata del nuovo insediamento, con una proporzione più equilibrata tra le diverse funzioni che lo costituiscono, ma migliora anche il bilancio economico dell'operazione e quindi un rafforzamento delle condizioni operative per la società di trasformazione urbana.

Il tratto di costa da Posillipo a Mergellina è una delle risorse più pregiate della città e al tempo stesso una delle sue parti meno fruibili: se Posillipo è infatti uno dei territori meno accessibili alla totalità dei cittadini e dei turisti, Mergellina e via Caracciolo soffrono di congestione di traffici e di funzioni

Il tratto di costa da Posillipo a Mergellina è una delle risorse più pregiate della città e al tempo stesso una delle sue parti meno fruibili: il Pua si propone di migliorare le condizioni di accesso al mare attraverso il recupero del sistema dei percorsi storici allo scopo di infittire i punti di accesso alla costa e al mare.



che rendono frequentemente quest'area concretamente impraticabile. La costa di Posillipo è caratterizzata dalla presenza di abitazioni private (ville, dimore storiche), cui si alternano altre attività quali ristoranti, rimessaggi per natanti, stabilimenti balneari. Nonostante siano presenti alcuni approdi e punti di alaggio (Villa Rosbery, Riva Fiorita, Marechiaro, la Gaiola), il litorale risulta poco accessibile da mare, così come da terra. Esistono numerosi percorsi (scalinate, sentieri, strade), quasi sempre storici, che dalle vie Manzoni, Petrarca e Posillipo scendono al mare senza tuttavia raggiungerlo, se non in pochissimi casi. Tra i motivi più frequenti di tale impedimento vi è la privatizzazione, in varie forme, di tali percorsi, ma anche il degrado indotto dalla carenza di controllo e di manutenzione (la viabilità, i terrapieni in muratura, l'illuminazione pubblica, i coltivi abbandonati, l'abusivismo).

Il Pua in corso di redazione si propone di migliorare le condizioni di accesso al mare e di fruizione della costa. Si pensa, in primo luogo, al recupero del sistema dei percorsi storici, specie quelli *trasversali*, allo scopo di infittire i punti di accesso alla costa e al mare. Si pensa poi alla formazione di una sistema di attrezzature leggere, compatibili con la fragilità e il pregio di questo territorio, per elevare, rendere più sicura e gradevole la balneabilità della costa e la pratica del mare, con l'uso di imbarcazioni leggere e non inquinanti, ma anche per elevare nettamente la fruizione pedonale degli ambienti costieri: una passeggiata lungo il mare, da Mergellina a Coroglio è possibile e potrebbe essere un'esperienza irripetibile. La definizione di queste scelte si intreccia con la realizzazione, in parte già avvenuta, di opere che lasciano concretamente intuire la direzione verso la quale la pianificazione comunale intende muoversi. Gli interventi più significativi riguardano senza dubbio il restauro del Parco Virgiliano e della cosiddetta Valle dei Re e la valorizzazione delle testimonianze archeologiche romane del Parco Archeologico di Posillipo. Il parco Virgiliano è unanimemente considerato luogo di fascino e bellezza incomparabili, divenuto non a caso una delle mete estive più frequentate da giovani e famiglie al completo. Altrettanto si può dire del parco di *Pausilypon* e della *grotta di Seiano*. Tuttavia il mancato completamento del parco, la sua irregolare apertura al pubblico –limitata solo a brevi periodi dell'anno– lo rendono misconosciuto al grosso pubblico e ai turisti. In realtà il valore storico e la bellezza ineguagliabile del sito fanno di questo luogo –potenzialmente– una delle mete turistiche più rinomate del paese, che potrebbe contribuire alla valorizzazione dell'insediamento in corso di formazione a Bagnoli, trovando al tempo stesso nelle attrezzature che li dovrebbero realizzarsi i servizi necessari per il suo adeguato sviluppo sul mercato internazionale del turismo.

Da Mergellina a Molosiglio il problema è quello di riordinare lo spazio pubblico gravemente afflitto, come si è detto, da



La costa di Posillipo è caratterizzata dalla presenza di abitazioni private cui si alternano altre attività quali ristoranti, rimessaggi per natanti, stabilimenti balneari.

fenomeni di congestione e usi impropri. Mergellina, si sa, è una dei posti più noti al mondo, cantata in versi famosi, *location* di film sofisticati o popolari, la meta più frequentata per il tempo libero domenicale della popolazione dell'intera area metropolitana. Ma anche il nodo di intersambio preferito dal turismo di *elite*, nazionale e internazionale, per raggiungere le isole del golfo. Sono decenni che questa enorme domanda si accumula su questo prezioso lembo di territorio rendendo ormai indilazionabili interventi di razionalizzazione, che consentano una riqualificazione che ne preservi e valorizzi i caratteri di pregio storico e ambientale: la definizione organica e dettagliata di questi interventi, la loro organizzazione nel tempo con costi plausibili è il compito demandato al Pua della costa in corso di formazione. E' un compito tutt'altro che semplice anche perché, specie in questo caso, richiede un'azione coordinata di una pluralità di soggetti: il comune di Napoli, che è titolare della pianificazione urbanistica e della pianificazione dei trasporti urbani, un aspetto centrale, quest'ultimo ai fini della riqualificazione urbana che si intende conseguire; la società delle ferrovie dello stato, che gestisce il nodo ferroviario di Mergellina, da riformare radicalmente a seguito del dirottamento, ormai completato, del traffico nazionale sul



La nuova piazza Municipio, disegnata da Alvaro Siza per la realizzazione della stazione della metropolitana, formerà un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale della stazione marittima recentemente restaurata.

nodo di piazza Garibaldi; l'autorità portuale, che gestisce il porto, dove convivono con difficoltà crescenti le imbarcazioni da diporto e quelle del servizio di trasporto per le isole; la soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici che chiede giustamente, da tempo, che l'insieme delle opere che si sono convulsamente accumulate in decenni sia sottoposto a una radicale riorganizzazione affinché consegua livelli di qualità adeguati al rango del luogo. Né si può dimenticare, in questo elenco, l'insieme degli operatori economici qui insediati: i gestori degli *chalet*, dei chioschi, dei ristoranti, i parcheggiatori, insomma di tutti coloro che traggono vantaggi e guadagni anche considerevoli dall'occupazione –a vari gradi di legittimità– di suolo pubblico; vantaggi che non sono facilmente disposti a mettere in discussione. Il punto di partenza, la base operativa concreta della riforma da disegnare è rappresentato dalla riorganizzazione in atto del sistema della mobilità. Questa riorganizzazione fa di Mergellina uno dei nodi cittadini più importanti del trasporto pubblico su ferro.

Si è già detto dello spostamento del traffico nazionale, che consente di dedicare quella linea (linea 2 della metropolitana)

al solo traffico metropolitano, in questo caso a scala regionale. Sono inoltre in corso di completamento la linea metropolitana 6, la cui stazione di Mergellina è già in funzione, e il rinnovamento della linea tranviaria costiera, che avrà da queste parti la sua stazione di testa. Questo notevole incremento dell'offerta di trasporto pubblico può concretamente consentire di pianificare il trasferimento di una quota rilevante del traffico che attualmente si dirige in questo luogo, dal trasporto privato a quello pubblico, con una conseguente, notevole riduzione della congestione che attualmente affligge Mergellina e via Caracciolo.

Resterà ovviamente una certa quantità di traffico privato, cioè di automobili, per i fruitori del porto e i visitatori che per ragioni diverse non possono o non vogliono rinunciarvi. A questa domanda il piano intende offrire una risposta organizzata di parcheggi –a tariffe adeguate al valore elevato del servizio offerto– e rispettosa della qualità del sito.

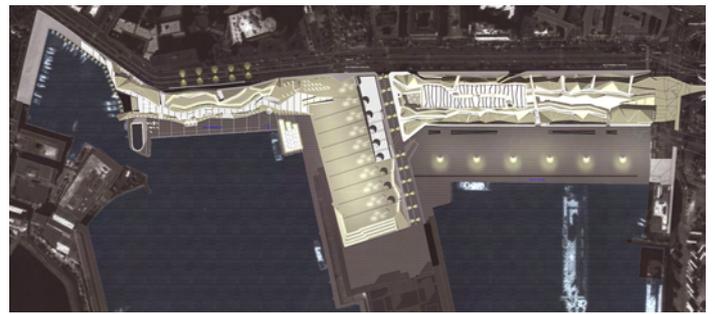
Il secondo aspetto di cui si occupa la pianificazione attuativa in corso di formazione è la riorganizzazione funzionale e qualitativa dello spazio pubblico, una volta che sarà stato sgravato in buona misura dall'occupazione delle automobili, che hanno progressivamente spodestato i pedoni. Gli spazi del porto, della passeggiata e dei

giardini antistanti, di piazza Sannazzaro, del piazzale della stazione ferroviaria saranno ridisegnati sia nell'assetto sia nella conformazione architettonica dei servizi necessari. L'obiettivo è di conseguire adeguati livelli di funzionalità, di qualità ma anche di protezione e di sicurezza per i cittadini –spesso giovani e famiglie– che li frequentano.

Il tratto di costa occupato dal porto commerciale –da Molosiglio a Vigliena, il così detto *ambito portuale*– è quello in cui l'azione di trasformazione in corso è più intensa e delicata. La pianificazione dell'ambito portuale è regolata da uno strumento *ad hoc*, il piano regolatore portuale (Prp). Il nuovo Prp è stato predisposto dall'autorità portuale e ha compiuto gran parte della complessa procedura istituzionale per la sua approvazione; nelle diverse tappe di questo percorso è stato oggetto di integrazioni e rettifiche e, per questa ragione, è stato sottoposto nuovamente all'intesa con il Comune, che era già stata espressa nel 2002. In questo settore le iniziative in corso sono molteplici, e si muovono su due distinti fronti. Nell'area occidentale, dalla stazione marittima alla barriera doganale, si mira a migliorare

i servizi di accoglienza per i passeggeri e a realizzare un sistema di attrezzature e di servizi per il turismo e il tempo libero. Già da anni, a questo fine, tutti i traffici commerciali che insistevano in questa zona sono stati trasferiti nella zona portuale orientale, col relativo spostamento della barriera doganale. Si punta insomma a formare un'area urbana in assoluta continuità con la città storica retrostante, che dovrebbe riconquistare in tal modo il rapporto diretto con il mare che aveva perso più di un secolo addietro. L'autorità portuale ha curato, a tal fine, la formazione del progetto per il così detto *waterfront*, ma un pezzo importante di questo ambizioso programma è già in corso di realizzazione: la nuova sistemazione di piazza del municipio, disegnata da Alvaro Siza, in occasione della formazione della stazione della metropolitana (linee 1 e 6), è previsto che formi un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale della stazione marittima recentemente restaurata. Si compirà in tal modo il disegno concepito dal Prg di costituire un unico spazio pubblico monumentale che ha inizio da piazza del Plebiscito restaurata, con i suoi monumenti, fiancheggia il San Carlo, recentemente restaurato, e il Maschio Angiolo, passa per l'area archeologica disvelata con i lavori della metropolitana e si conclude con l'affaccio sul mare. Questo disegno deve ancora mettere a punto alcuni nodi di notevole importanza: la formazione di un nuovo porto per le imbarcazioni da diporto che il Prg colloca tra il Molosiglio e il molo San Vincenzo; l'auspicata acquisizione degli edifici militari, che si affacciano sulla darsena Acton e che sarebbe opportuno inserire, dopo un adeguato restauro, nel sistema degli spazi monumentali di cui si è detto; la definizione di adeguati interventi per gli edifici storici che ricadono in quest'area, a cominciare dall'edificio *Magazzini generali* progettato da Marcello Canino. Per la soluzione di questi nodi, che dev'essere organicamente inserita nel disegno

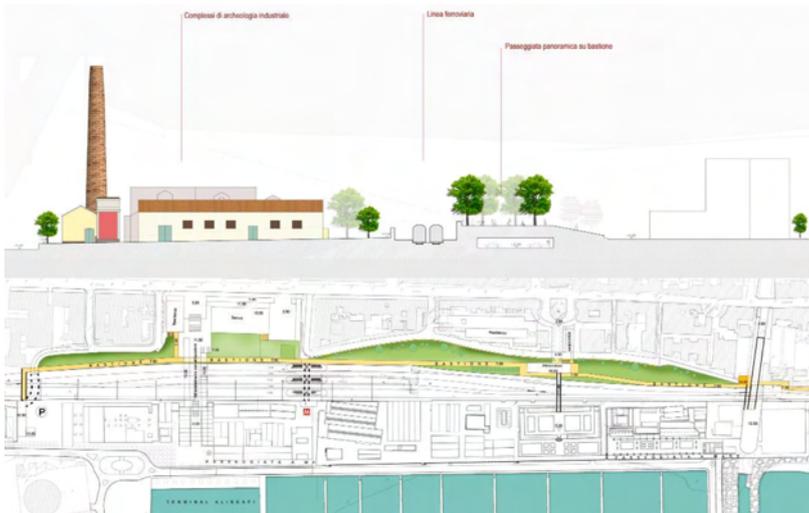
Nell'area orientale sono in corso molte iniziative pubbliche e private (il porto turistico, il terminale della linea 2 della metropolitana, la riconversione della centrale di Vigliena, la nuova sede dell'università, ecc.) che il Comune intende ulteriormente coordinare con un piano urbanistico attuativo, che è in corso di approvazione.



Dalla stazione marittima alla barriera doganale, il progetto Waterfront migliora i servizi per i passeggeri e realizza un sistema di attrezzature per il turismo e il tempo libero.

del *Waterfront*, stanno lavorando in questi giorni, col metodo della cooperazione istituzionale positivamente sperimentata in altre occasioni di cui si è detto, Comune, Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici e Autorità portuale. Nell'area orientale dell'ambito portuale, la ristrettezza degli spazi di servizio alle attività commerciali e la riorganizzazione delle infrastrutture (strade e ferrovia) per il collegamento tra il porto all'entroterra, in coerenza con gli obiettivi di riqualificazione urbanistica della zona orientale, sono i problemi più rilevanti da affrontare. Per quanto riguarda gli spazi, il tombamento della darsena di levante, in corso di realizzazione, potrà risolvere solo in parte la questione. Alcuni ulteriori spazi si potranno certamente liberare a seguito del trasferimento fuori dal territorio cittadino, come prevede il Prg approvato, di tutte le residue attività petrolifere. In ogni caso la soluzione organica richiede un accurato lavoro di pianificazione congiunta tra Comune, Autorità portuale che ha recentemente esteso la propria giurisdizione anche al porto di Castellammare di Stabia e –per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto– con le società competenti, a partire da FS Spa: un lavoro che deve trovare prime risposte





Nell'area orientale il modellamento del territorio ai margini della ferrovia tende a realizzare molteplici punti di attraversamento, rimarginando la frattura tra il territorio storico e il mare, dando vita a una passeggiata che interconnetta gli spazi e le attrezzature pubbliche esistenti e in progetto.

nel Pua della costa ma che dovrà certamente proseguire anche dopo la sua approvazione.

Oltre il confine portuale di Vigliena corre un tratto di costa lungo circa 3 chilometri, degradato dalla crisi delle industrie che lo punteggiavano e marginalizzato dalla ferrovia costiera. Anche qui è in atto la realizzazione di molte iniziative pubbliche e private –in attuazione del Prg– che il Comune intende ulteriormente coordinare con un piano urbanistico attuativo, che è in corso di approvazione. Ricordiamo le più importanti, tra le opere in corso di realizzazione:

- il porto turistico nello specchio d'acqua antistante l'area dismessa Corradini, di cui viene riutilizzata gran parte degli edifici;
- il nuovo terminale della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana, spostato da Gianturco a San Giovanni a Teduccio, con relativi lavori di potenziamento della stazione da parte di Fs/Rfi;
- la riconversione energetica della centrale elettrica di Vigliena, trasformata in impianto a ciclo combinato;
- la colmata della darsena di levante, di cui si è detto, destinata a piazzale container del porto.

A queste quattro significative infrastrutture costiere si aggiungono, nell'immediato retro-costa, nuove sedi di corsi e dipartimenti dell'università Federico II, nell'area dismessa della ex fabbrica Cirio. A fianco di queste iniziative, tutte di scala urbana e territoriale, sono state intraprese altre azioni, promosse in sede locale, orientate alla riqualificazione degli spazi pubblici e dei tessuti edilizi di più recente formazione:

- il recupero alla fruizione pubblica delle spiagge poste sul margine orientale della costa di San Giovanni;
- la riqualificazione del corso San Giovanni e degli spazi pubblici che vi si affacciano;

- la riconfigurazione dell'insediamento di edilizia residenziale pubblica di Taverna del ferro. A completare il quadro, concorrono numerose iniziative intraprese da operatori privati –su singoli fabbricati, ma anche con la formazione di piani d'area, che comprendono quindi anche la realizzazione di ulteriori spazi pubblici con risorse private– che fanno comprendere come il programma di iniziative pubbliche di cui si è detto mobilita di riflesso rilevanti risorse private. La pianificazione comunale persegue in questo tratto di costa essenzialmente due obiettivi. Il primo obiettivo riguarda la formazione, a monte ma in special modo a valle della ferrovia, di un sistema di attrezzature per la cultura, il tempo libero e i giovani, affacciato sul mare. E' qui disponibile un consistente patrimonio immobiliare, dimesso o in via di dismissione, che può essere riconvertito a questo scopo: il complesso della ex fabbrica Corradini, in gran

parte di proprietà comunale, con fabbricati diruti ma di elevato valore storico, che dispone di una magnifico belvedere sul golfo, con una insolita prospettiva verso la costa occidentale; il deposito dell'azienda comunale di trasporti, che può essere riconvertito ad altri usi nel quadro di una organica e più funzionale riorganizzazione dei depositi dell'azienda; gli spazi e i fabbricati delle ferrovie dello stato, in considerazione della riconversione di questo tratto ferroviario al traffico metropolitano, a seguito della deviazione di quello nazionale sul binario a monte del Vesuvio.

Il secondo obiettivo riguarda il modellamento del territorio ai margini della ferrovia, su entrambi i versanti, con due scopi: realizzare molteplici punti di attraversamento della stessa, scavalcandola o passandovi sotto, a seconda della situazione, e quindi rimarginare la frattura tra il territorio storico e il mare, che la costruzione della ferrovia aveva determinato: questo è l'investimento pubblico più importante da mettere in campo, anche al fine di rendere accessibile l'insieme delle opere in programma, senza il quale le stesse sarebbero destinate a un sicuro insuccesso; realizzare una passeggiata pubblica, dotata di terrazze e affacci sul mare, che inglobi i tratti già oggi disponibili e interconnetta gli spazi e le attrezzature pubbliche esistenti (dal fortino di Vigliena da restaurare al museo ferroviario di Pietrarsa) e quelli da costituire ex novo. Una passeggiata che potrebbe spingersi, come si è già detto per il versante occidentale, ben oltre il confine comunale, in coordinamento con l'azione degli altri comuni costieri.

Referenze immagini

Le immagini sono del Comune di Napoli o tratte dai progetti in corso di realizzazione.



Progetto e infrastruttura: le trasformazioni dell'interfaccia città-porto-canale a Senigallia

**Design and Infrastructure:
the Transformations of Senigallia's Interface
among Town, Port and Canal**

Antonella Falzetti

Università degli Studi di Roma Tor Vergata
Dipartimento di Ingegneria Civile
e-mail: falzetti@ing.uniroma2.it

Il sapere dell'ingegnere e la nozione di infrastruttura

L'infrastruttura, in ordine al significato originario di elemento fisico destinato a connettere e insieme di servizio pubblico, custodisce una impronta genetica originaria e costitutiva che la congiunge ad una cultura formatasi storicamente sulle competenze dei saperi specialistici dell'ingegnere, variamente ripartiti tra i poli dell'ingegneria civile, idraulica, trasportistica e gestionale.

Un paradigma iniziale parzializzante ed escludente, che si rileva non solo nei modelli di approccio degli esperti, ma trova riscontro negli esiti deludenti e nelle trasformazioni reali della città e del suo territorio. Spesso in contrasto con la ricerca di una qualità spaziale e urbana, che oggi si impone in modo perentorio alla nostra attenzione.

Eppure in origine non è stato così. Nel momento della sua formazione il sapere degli ingegneri di Ponti e Strade è capace di far avanzare insieme le ragioni della tecnica coniugandole ad un nuovo immaginario territoriale. In questo luogo storico originario (ultimi decenni del diciottesimo secolo) la qualità dei progetti e delle grandi opere realizzate si manifesta come soluzione tecnica ineccepibile ma pone insieme il problema della natura e delle volontà monumentali delle grandi opere infrastrutturali. Il concetto di monumentalità discende, evidentemente, dall'architettura. Un monumento segna, con un'espressione grandiosa, un dato avvenimento o un programma in un luogo preciso, significativo. Il luogo può essere segnato dall'opera d'arte stessa, nella sua concezione architettonica o paesaggistica, integrata all'oggetto tecnico che diventa così monumento in sé. Allora, il "monumento-luogo" esprime l'insieme dell'opera assecondandone il carattere, fondato sulla accentuata linearità.

Da questa rivoluzione tecnica, a cui fu posta mano nel corso del diciassettesimo secolo, discenderanno due conseguenze: la convinzione che tutto è possibile, che si possono creare

Senigallia is one of the several average-sized coast towns that, in the last decade, paid attention to redesign and reorganize their interface spaces between urban contexts and seafront activities. It is an attempt to re-establish a continuity between the urban fabric, the functional areas along the coastline, and the infrastructural system.

Today, Senigallia's morphological scenery shows a mixed seafront border line, whose characters have been alternatively determined by defense and protection needs, and, more recently, by trading and commercial functions.

The town is crossed by the Misa river, a major linear infrastructure, which imposes its unfathomable laws of floods and flows, while claims some instruments for water control; the town is also dramatically split by the railway line, whose disruptive and excluding presence affects Senigallia and a great part of the Adriatic coast.

In such terms, urban design, as a field of experimentation, is a powerful technical instrument, together with an appropriate management and control of urban policies, to elaborate operative proposals for sewing up the fracture –apparently incurable– caused by the functional alienation of river banks, the decay of wildly urbanized coasts, and a poor integration of infrastructures into the urban dynamics.

Several design experimentations have already been made in such direction; this is a proof of an important change in design trends, which could be applied to Senigallia's situation too, in the frame of a vast program of urban refurbishment, promoted by the Municipality.

Two noticeable interventions of this kind are: the enlargement and technical/functional upgrading of the port, and the project of a new tourist and residential district, designed by Paolo Portoghesi, to be built in 'Sacelit/ex Italcementi' area, one of the many in-between areas, dismissed and left for a long time abandoned, as a memory of a bygone productive season.

In all these enterprises, the topic of infrastructures plays a dominant role.

The need to re-balance and re-establish a relationship with the town definitely requires a new planning of existing tracks, accesses, and relational spaces.

reti interamente artificiali, sistemi generali; la concezione di opera come opera d'arte, che supera il semplice obiettivo tecnico per farne "strumento di organizzazione prima, di abbellimento poi, del territorio". Il carattere costitutivo dell'infrastruttura trova la sua naturale declinazione nella tipologia del sistema: ferrovia, strada, linea di costa, canale. La linea ferroviaria detta le sue condizioni di taglio escludente, cesura nel corpo urbano, che segna e separa, riemergendo nei nodi di accumulazione e scambio deputati: le stazioni. La rete autostradale si impone come sistema gerarchizzato ma a pressione continua, nella logica dei flussi, assimilabile a una rete

vascolare e osmotica, capace di tenere insieme le cose, in una logica univocamente funzionale. La linea di costa, margine naturale, si riapre all'urbano in luoghi di eccezionalità e connessione costituiti dai porti. Il fiume-canale, oggi ormai sottratto alla città da una visione economicistica del trasporto, resta come problema, e richiede un nuovo immaginario architettonico per rientrare come *principium individuationis* nelle logiche di accrescimento e recupero della città consolidata.

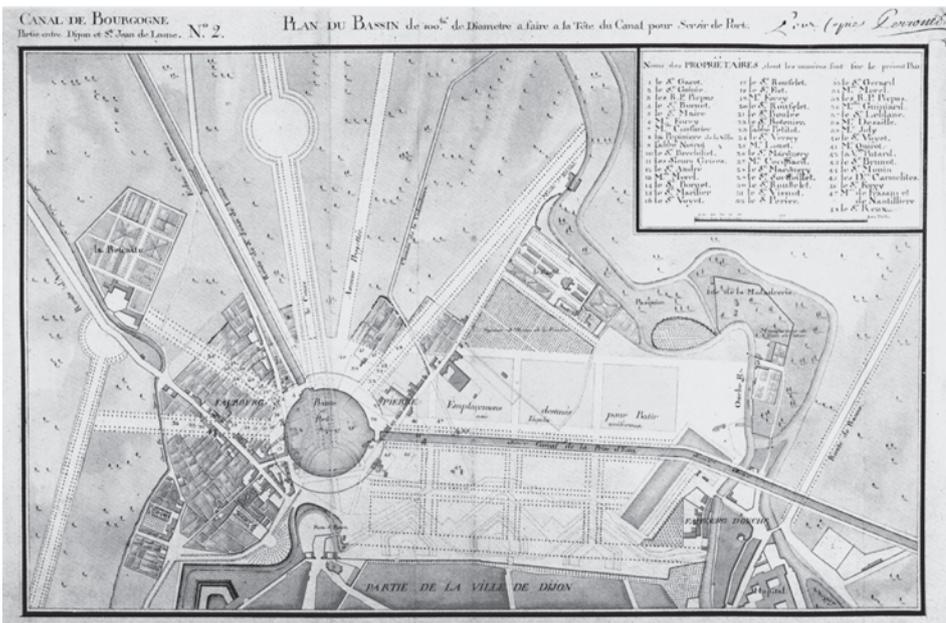
Queste classi di infrastrutture, considerate non più e non solo come soluzione di un problema di ingegneria, possono essere recuperate come una formidabile occasione per il progetto urbano, per la trasformazione e il recupero della città. E qui si apre una differente narrazione, una seconda modalità del racconto.

Infrastrutture e geo-grafie di Senigallia

Come altre realtà urbane di costa, anche Senigallia, nell'ultimo decennio, si colloca tra quelle città d'acqua, di medie dimensioni, attente a ridisegnare e riorganizzare gli spazi di interfaccia tra contesti urbani e gli ambiti delle attività fronte mare. Un tentativo di ricomporre una continuità tra le trame della città, le aree funzionali della costa e delle sponde e il sistema delle sue infrastrutture.

Nel caso di Senigallia il problema delle infrastrutture, della loro natura e del significato urbano si impone in modo evidente ed emblematico.

Lo spazio dove la città incontra l'acqua fissa quella linea di margine che interagisce con l'ordine e la forma del costruito.



"Pianta del bacino" e del nuovo quartiere di Digione. Progetto non realizzato di J.R. Perronet, 1782.

Una cesura che spesso pone vincoli e regole che compromettono lo sviluppo omogeneo della città, e che, mette in essere implicazioni multidimensionali e conflittualità gestionali. Il risultato che ne consegue pone le fondamenta per lo sviluppo di luoghi la cui composizione e geometria è chiaramente distinta rispetto alle altre parti della città, per la presenza di attrezzature dedicate al trasporto marittimo, piuttosto che per le vaste aree cantieristiche o industriali che tratteggiano una immagine del paesaggio urbano univoca, identificabile e riconoscibile.

In questo contesto Senigallia rappresenta un modello che esplicita gli effetti di queste ricorrenti interazioni, attestanti nella definizione di entità spaziali autonome, generate inevitabilmente dalla simultanea presenza di dinamiche commerciali, infrastrutturali ed ambientali.

Lo scenario morfologico che appare oggi, per Senigallia, racconta una città i cui confini si affermano sul fronte mare, variamente segnati dalla richiesta di protezione e difesa sulla linea della costa o viceversa incalzati, in tempi più recenti, dalle ragioni dello scambio e dei commerci. Una città divisa dalla cesura del fiume Misa, primaria infrastruttura lineare, che impone le leggi insondabili delle piene e dei reflussi, mentre reclama, nel solco dell'emergenza, gli strumenti per il controllo delle acque. Una città spezzata dalla lacerazione imposta dalla linea ferrata, sistema dirompente ed escludente (per Senigallia e per lunga parte della costa adriatica), dove la ragione dell'ingegnere è condizione necessaria e sufficiente; dove la tecnica è veramente "la riga dura e bianca sul cuore", che il giovane Ulrich porta sul petto.

Senigallia condivide ancora oggi questa natura ripartita in "settori urbani", questa impotenza delle parti a congiungersi.

Le aree prossime al mare convivono distintamente la loro condizione di depositi vivi di memoria, documenti che trascrivono vicende troppo diverse tra loro per fondare una matrice omogenea da cui partire. Ma le infinite narrazioni ci disvelano il senso proprio di quei luoghi, unici ed irripetibili nella loro apparente incongruità.

Questi incubatori di memoria sono cresciuti tra le pieghe di una morfologia territoriale connotata dalla presenza di "infrastrutture naturali", in riferimento alla presenza del corso d'acqua, nell'asse sud-est, e al margine del fronte mare perpendicolare a questo, e da infrastrutture artificiali come la ferrovia e la strada.

Sistemi di comunicazione a sviluppo lineare che innervandosi in reti trasversali generano trame, reticoli, collegamenti fisici o funzionali che fanno riferimento alla preminente concezione della infrastruttura come principio ordinatore, che genera forme variabili di insediamenti, dove hanno trovato spazio, negli anni, le attività produttive e turistiche e gli insediamenti residenziali.

L'intreccio di questo complesso ed eterogeneo sistema di fasci infrastrutturali, dunque, si è venuto accumulando e sovrapponendo al tessuto storico della città, scardinandone gli equilibri pregressi e modificandone la sostanza insediativa. Alla soluzione di problemi parziali, certamente ineludibili per l'impianto funzionale di una piccola città contemporanea, corrisponde tuttavia una perdita di qualità urbana e di senso nell'architettura della città.

La sovrapposizione di questi differenti sistemi di reti, ognuno segnato da logiche di settore non comunicanti, ha generato le nuove localizzazioni nel dispositivo geo-urbano di Senigallia. Sono queste nuove "aree strategiche di attrito", queste "localizzazioni dell'incertezza, terreni vuoti, residuali, di accumulazione, spazi del possibile" a costituire un territorio inedito, da esplorare con gli strumenti del progetto urbano. Il quale, pur incline ad assecondare le ragioni provenienti dalle numerose figure dello specialismo, non rinuncia al compito, che è solo suo, di anticipare le trasformazioni, rendendole plausibili nella "vitalità organica del linguaggio architettonico".

Elementi in gioco nello scenario urbano che possono costituire il fulcro di una strategia progettuale, a partire dalla scelta di accettare la frammentarietà del paesaggio urbano come aspetto fondamentale della contemporaneità.

Le conferme dalla storia

Anche uno sguardo al passato ed un attento ascolto della storia incoraggia la lettura della configurazione urbana di Senigallia, cercando di ripercorrere i tracciati delle antiche infrastrutture. Se si riattraversano i trascorsi storici di Senigallia si delinea nei suoi risvolti una storia complessa ed articolata; propria delle città che vivono la duplice condizione di

appartenere contemporaneamente all'acqua e alla terraferma. Morfologie urbane risultato di stratificazioni, spesso eterogenee, ma, certamente, connotate da una notevole vitalità storico-culturale ed economica agevolata dalle feconde occasioni di scambio, dense di avvenimenti ed arricchite delle opportunità che nascono da agevoli flussi di comunicazione.

Infatti, nel caso di Senigallia, la presenza del fiume, del porto-canale e del mare hanno rappresentato nella storia gli incubatori delle grandi trasformazioni urbane e sociali, che si sono intrecciate con le sequenze delle vicende commerciali, turistiche ed industriali.

A conferma di questa condizione si devono fissare le modificazioni storiche succedute, significative per la comprensione dell'attuale configurazione urbana ed infrastrutturale, foggiate con la predisposizione e la realizzazione di "comparti unitari" di trasformazione.

Una successione di cambiamenti riconducibili a precise forme intelleggibili sull'attuale struttura urbana: come la città murata malatestiana, la città pentagonale dei Duchi della Rovere, la "regolata bellezza" dei portici sul fiume, ideata dal cardinale architetto Giuseppe Maria Ercolani, l'ampliamento settecentesco, l'espansione urbana conseguente al terremoto del 1930, fino alla più recente urbanizzazione del fronte mare con le attuali attrezzature per i bagni.

Una città che si consolida già nel Settecento confermando la sua identità mercantile e, dopo la prima metà del secolo successivo, sviluppando una fiorente vocazione turistico-balneare. Le figure del tempo hanno dato due maschere al volto di Senigallia.

Due tappe che scandiscono una storia saldamente legata a logiche settoriali: come lo sviluppo economico, l'uso produttivo delle risorse naturali di comunicazione, la nascita di un raffinato turismo balneare, la ricerca di un benessere governato da politiche commerciali e strategiche attività marittime e fluviali. Basti pensare al fervore di scambi commerciali lungo il fiume Misa, nel tratto del porto canale, quando periodicamente si svolgeva la Fiera estiva della Maddalena, (conosciuta come Fiera Franca), celebrata fino alla fine dell'Ottocento. Un polo accentratore, che alimentava anche occasioni per intessere relazioni sociali e scambi culturali. Ma, la lunga stagione del commercio marittimo e fluviale subisce un battuta d'arresto intorno al 1861, quando viene messa in funzione la linea ferroviaria. La sua giacitura, perpendicolare all'alveo del fiume, impone, per la prima volta, un ostacolo, un rallentamento al percorso delle imbarcazioni da trasporto. Tuttavia non si tratta di un'opera imperfetta. Il segno di una perizia tecnica riemerge con l'artificio di una macchina dell'ingegneria: un ponte girevole in ferro. Una soluzione che svela come ragione ed esperienza assicurano la consegna di un risultato.

Ma l'opera di infrastrutturizzazione di queste aree continua ancora nel ventesimo secolo fino al 1921, quando il traffico



La geo-geografia urbana di Senigallia al 1925.

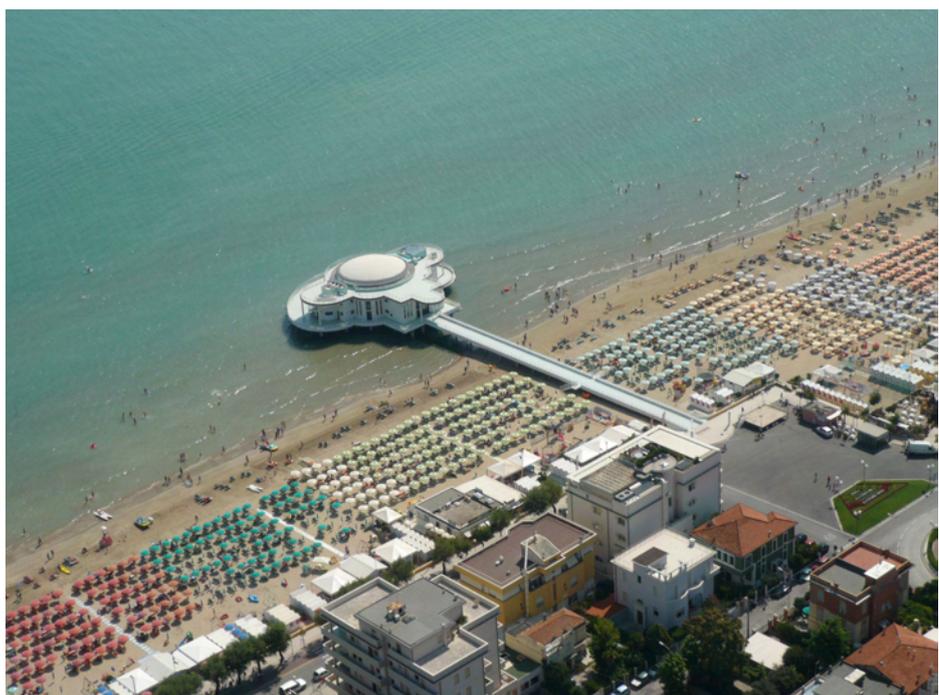
veicolare viene dirottato dall'interno del centro urbano alla strada statale costiera, (statale 16) parallela alla ferrovia e di conseguenza alla linea, sempre più estranea, del mare. In prossimità del vecchio ponte mobile, ne nasce uno nuovo, fisso, che ostruisce completamente il passaggio dei natanti. La conseguenza di questa ultima lacerazione decreta la fine del commercio marittimo-fluviale e l'immagine della vita mercantile lungo il Misa si perpetuerà solo nella memoria di coloro che ne hanno condiviso la contemporaneità.

E mentre le nuove infrastrutture incarnano la promessa di una accelerazione in termini di progresso e di sviluppo economico, il percorso delle imbarcazioni lungo il fiume e nel porto-canale si conclude, arrestandosi in prossimità della foce, all'altezza della darsena Bixio, unico luogo di calma al riparo dalle piene e dalle incertezze del mare, in attesa della costruzione di una adeguata attrezzatura portuale, ancora inesistente. Contestualmente a questa sequenza di eventi, si va delineando, già dalla fine dell'Ottocento, il segno di una nuova identità urbana per Senigallia plasmata all'impronta di un turismo balneare, celebrata in seguito, nella espressione architettonica simbolo emblematico di questa vocazione, della Rotonda a mare (inaugurata nel 1933). Eleganti villini, effimeri ricoveri di legno sulle spiagge,

o manufatti dell'ingegneria, è ormai un dato ineludibile. Insita nella loro costitutiva declinazione paesaggistica ed ambientale, la presenza di un fiume, piuttosto che la linea di costa incarnano con perentoria eloquenza il ruolo di elementi naturali separatori. Se il fiume divide, il mare interrompe.

Il "sistema lineare" del Misa ne è la conferma. Esso rappresenta la soglia, il margine che spezza, in prossimità della foce, la continuità della linea di costa delimitando due aree: il Lungomare di Ponente e quello di Levante. Questa

Il lungomare di Levante di Senigallia e la Rotonda a Mare di Enrico Cardelli.



trascoloranti edifici, appannaggio di un turismo d'élite come l'ex Grand Hotel Bagni (1867-1952), rappresentano la messa a norma di un paradigma che ha, fino al dopoguerra, segnato una rinnovata stagione per Senigallia.

Progetti per una nuova fruizione del lungomare di Senigallia: intenti e interventi

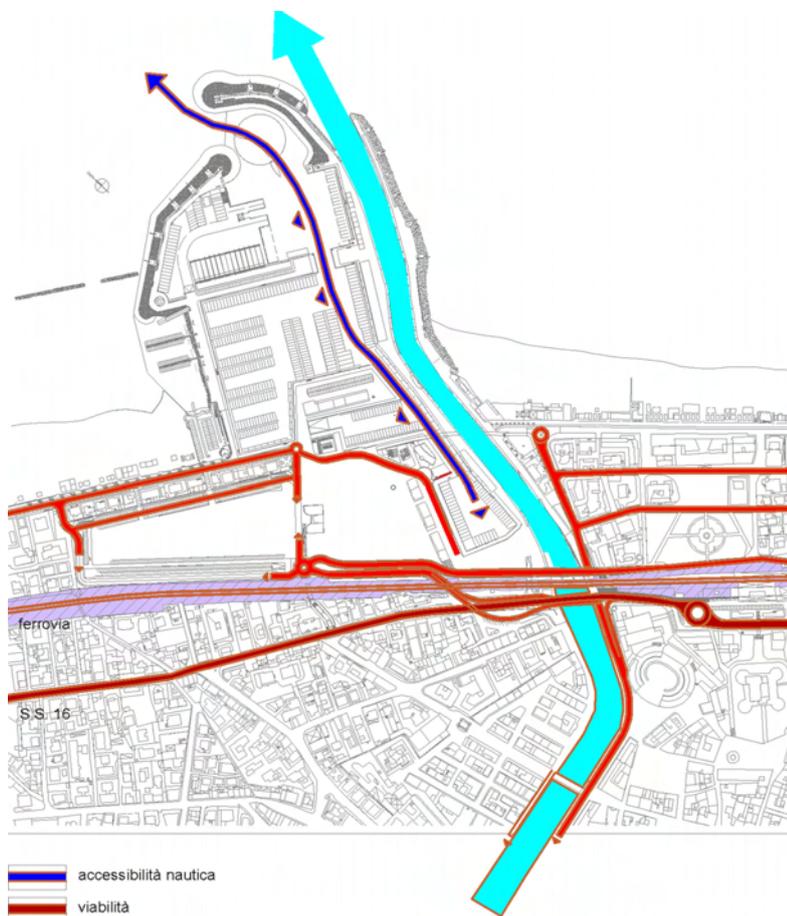
Lo stretto rapporto che lega le potenzialità di sviluppo di una struttura urbana, in ordine alle sue caratteristiche morfologiche, alla "vascolarizzazione" delle sue infrastrutture sia che siano naturali

trasversalità interrotta ha prodotto nel tempo due distinte matrici insediative, due differenti espressioni della contemporaneità determinando nello spazio i lenti mutamenti.

Nella riviera di Levante germoglia la città residenziale e turistico-balneare. Crescono misurate residenze unifamiliari incastonate tra la trama ordinata dei villini preesistenti, memoria dell'originario impianto residenziale del turismo balneare degli anni '20. Sulla strada del lungomare si intensificano le numerose attrezzature alberghiere, determinando un fronte compatto, una barriera visiva, tanto anonima quanto escludente, verso il mare. Inoltre le disordinate strutture per la balneazione stagionale che si attestano sull'arenile e parallele alla strada, interrompono ogni rapporto percettivo con esso.

Di fatto questa conurbazione della città suscita, ad oggi, una serie di interrogativi sulle potenzialità del progetto in termini di riqualificazione e di riassetto. Se ridare senso e forza ad una ricettività turistica è una indiscutibile esigenza economica per queste aree, gli strumenti da adottare reclamano una disciplina progettuale che sia in grado di mettere insieme i frammenti disordinati di un processo di

La nuova accessibilità alle darsene di ormeggio direttamente dal mare e i collegamenti viabili e ciclopedonali tra le due riviere.



aggregazione smodato quanto paralizzante e di sottrarre alla inefficienza emergente di un interesse speculativo sordo e persistente.

L'approccio più prolifico in termini di rapporto ed integrazione tra questi si deve risolvere nell'interazione tra la polarità della città storica, consolidata e stabile nella sua inespugnabile valenza di documento, e i tessuti di espansione carichi di tutte le contraddizioni insite nella città contemporanea; che in questa precisa circostanza, raccoglie l'eredità delle ragioni ineludibili dell'ingegneria dell'infrastruttura, che impone allo sviluppo della città i suoi ciechi meccanismi.

Un "dualismo schizofrenico" permane e si consolida tra le due parti urbane.

Diverse sono, invece, le vicende che percorrono il versante opposto del fiume, quello della riviera di ponente. La posizione estranea e periferica alle direttrici della crescita urbana ha marcato il confine di una "zona franca", non interessata dallo sviluppo residenziale, bensì incentrata nella incentivazione di attività produttive dell'industria del cemento e della cantieristica navale.

Un destino segnato da occorrenze logistiche e territoriali, favorite dalla presenza del mare in quanto potenziale dispositivo di comunicazione e di trasporto e dall'integrazione delle funzioni del nascente porto mercantile che, come impianto infrastrutturale, si conforma in darsene, attracchi, banchine, aree di stoccaggio per container. Il sistema portuale e le aree di produzione annesse raccolgono sinergie funzionali che si sviluppano in un contesto specifico, dove convivono molteplici attività, dove il senso di autonomia e di estraneità alla vita cittadina rende questi spazi reciprocamente muti, ingigantiti dal rumore della modernità industriale, dal pulsare sordo delle macchine, dall'eco inquietante dei navigli. Il tempo riconsegna al silenzio, che si alimenta in questo mancato colloquio tra le parti, quando le mutazioni imposte da una economia governata dalle sole ragioni del mercato, detta le sue univoche condizioni.

La consegna delle modificazioni urbane ad una logica privata di memorie storiche e viceversa all'inclemenza dell'abbandono si traduce nella spietata condizione che vede queste aree trasformarsi in altrettanti luoghi senza parole, territori dell'incertezza.

Ma mai irrimediabilmente perduti, tuttavia, perché cornici di sfondo alle trasformazioni della città, e come tale, premessa all'instaurarsi di un'alternativa vocazione che ricerca principi di identità e pertinenza. I nuovi scenari urbani racchiudono, nella loro incisiva autonomia la capacità di raccogliere la scommessa del futuro coniugando insieme, patrimonio e modernità.



Le aree dismesse della Sacelit e dell'Italcementi dopo l'abbattimento degli impianti produttivi.

Su questi luoghi dell'incertezza e della trasformazione il progetto deve confrontarsi, deve rispondere alla domanda esplicita dell'Amministrazione cittadina e di una pianificazione urbanistica, trovando negli strumenti del progetto di recupero e della riqualificazione le soluzioni per reintessere nuove trame, per riscrivere illuminanti prossime, prospettive d'uso.

In questi termini il progetto, come campo di sperimentazione, si prefigura, insieme ad adeguate gestioni e controllo delle politiche urbane, come valido strumento tecnico-operativo per esplorare le risposte progettuali in grado di ricucire l'apparente insanabile frattura che l'estraneità funzionale del fiume, il degrado della costa malamente urbanizzata, l'infrastruttura escludente e l'inadeguatezza del sistema portuale, hanno determinato.

Inserite in un ambizioso programma di riqualificazione, le aree cantieristiche della ex Sep ed ex-Navalmecanico e quella recentemente liberata dagli stabilimenti Sacelit-Italcementi con la definitiva demolizione del cementificio, hanno dettato le dimensioni del progetto urbano. Al posto del vecchio cementificio, memoria della trascorsa stagione produttiva,

nell'area Sacelit si libera spazio per il progetto del quartiere turistico-residenziale studiato da Paolo Portoghesi.

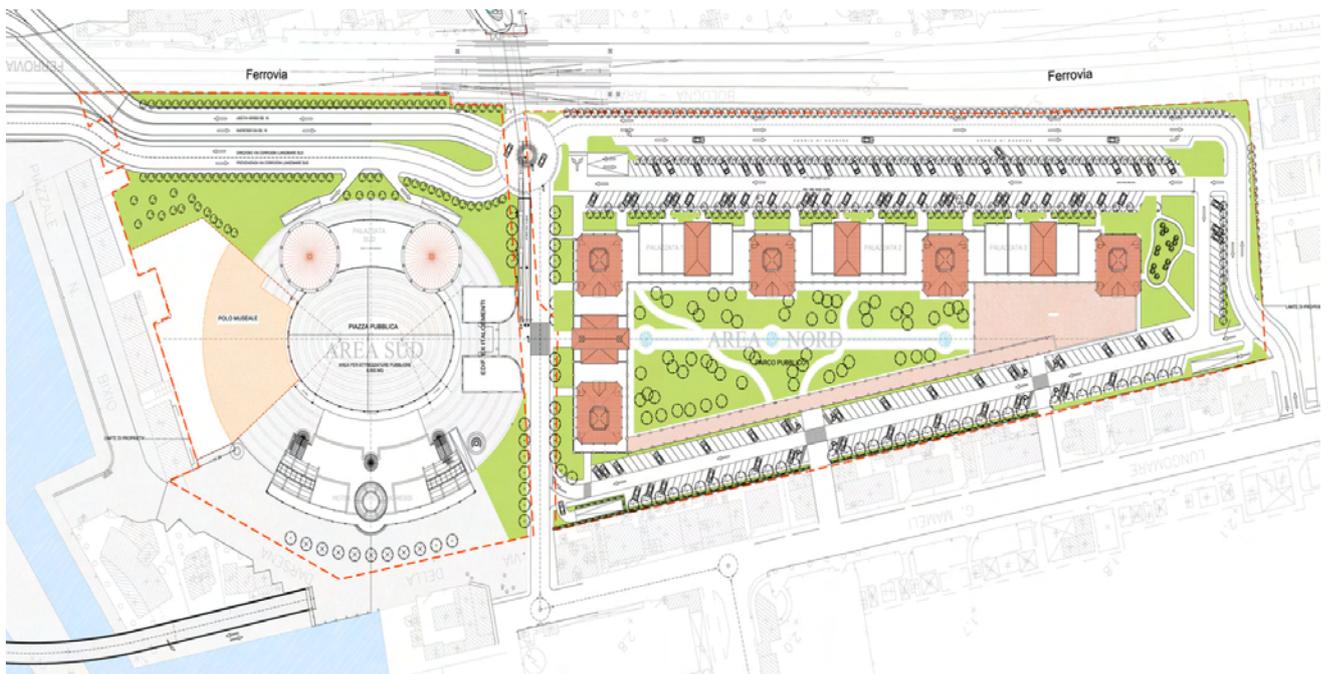
Un intervento pensato per stabilire con il centro urbano una relazione di distanza controllata che mantenga le differenze ed i vuoti come espressione principale dello spazio, e allo stesso tempo ritrovi analogie linguistiche con gli orditi del passato. Come spiega lo stesso architetto: *"Il progetto che ho realizzato risente dell'ordine urbano, la mia è una sorta di reazione all'architettura autoreferenziale perchè abbiamo richiami alla memoria collettiva senigalliese, con riferimenti al mare e all'acqua"*.

Ma il futuro insediamento residenziale apre in modo ancor più lacerante la questione della efficienza richiesta ad un sistema di infrastrutture per la mobilità, al controllo degli effetti indotti, laddove si aprono questioni di dimensionamento dello spazio fisico, per la concentrazione abitativa derivante che aggiunge, inevitabilmente, ulteriori condizioni di complessità e modificazioni significative. La problematica si sposta di conseguenza sul versante dei rapporti di prossimità, della differente densità e qualità di relazioni sui bordi, sull'organizzazione funzionale e dimensionale della

strada come architettura della città non come specialismo settoriale della sola pianificazione urbanistica.

Al centro delle strategie progettuali sul tema del porto si concentra innanzitutto la modifica di gerarchie e direttrici, le previsioni in atto puntano a creare le condizioni per lo sviluppo di nuove relazioni tra il centro urbano ed il porto prevedendone l'ampliamento ed il suo adeguamento tecnico funzionale. Un progetto intersettoriale, che, nel tentativo di riequilibrare e ricostituire un rapporto con la città, chiede una sicura rivisitazione dei tracciati esistenti, degli accessi, degli spazi di relazione.

Insito nelle pieghe del mutamento della identità del waterfront-porto, risiede il passaggio obbligato per il quale un'area urbana periferica, marginale, spesso degradata ed inaccessibile, diventa parte della città, carica di nuove identità, economicamente pregiata, al centro dell'attenzione di numerosi operatori pubblici e privati. A questi si aggiunge l'elevata mobilità e la concentrazione di infrastrutture che i nuovi progetti urbani, in quanto generatori di ulteriori complessità, vanno ad incrementare.



Il nuovo quartiere della ex-Sacelit-Italcementi progettato da Paolo Portoghesi.

Quando si guarda alla riqualificazione di queste realtà ci si accorge che molti elementi sono comuni. Il trasferimento delle identità cittadina in modelli di gestione coordinata e la mobilitazione delle prestazioni immateriali della città con le attività materiali del porto, reclama una diversificazione correlata degli spazi, una grammatica che trasferisce su un piano formalmente compiuto il significato di luoghi pubblici per i quali l'accessibilità e la fruibilità è un dato certo e non solo un obiettivo possibile.

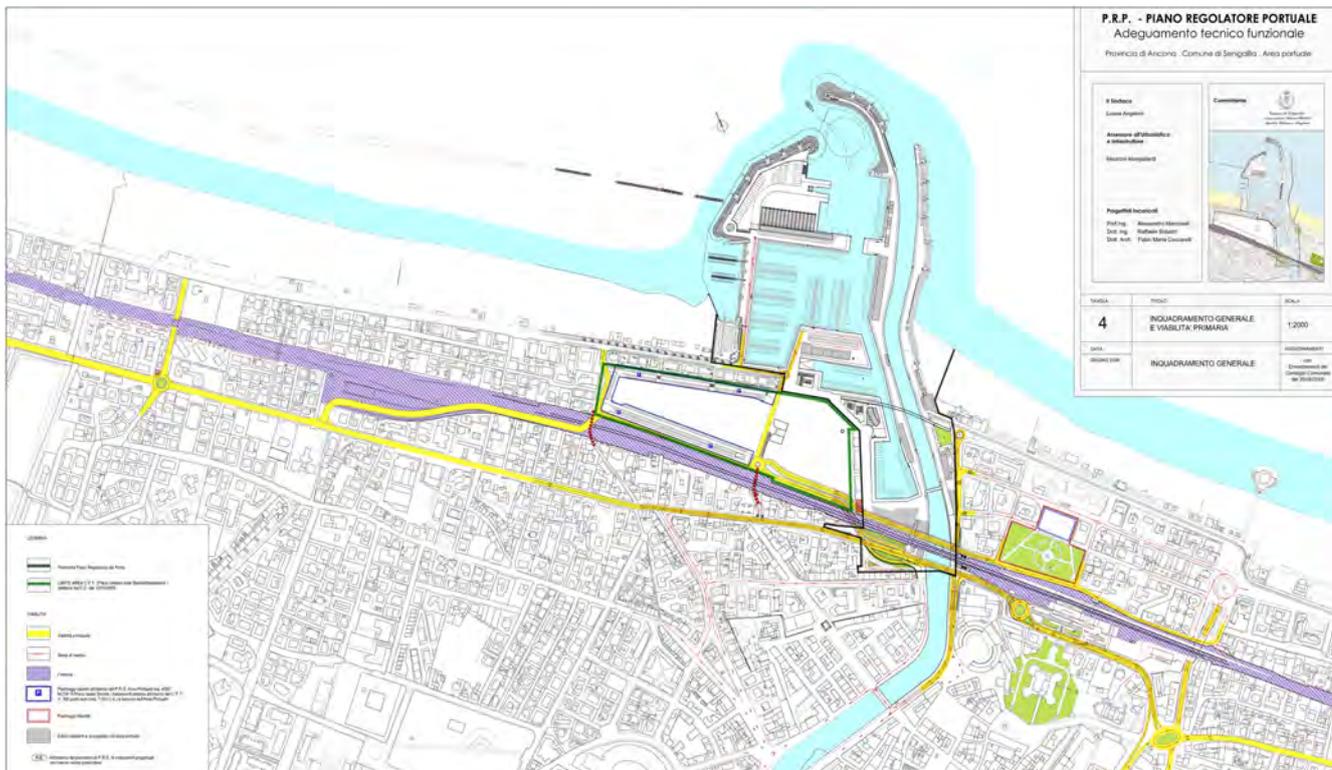
Alla luce di queste osservazioni, il Piano Regolatore Portuale¹ per Senigallia raccoglie le implicazioni e le criticità che derivano dall'istanza di una strategia pianificatoria che affida alle concrete potenzialità della disciplina del progetto gli strumenti in grado di amministrare le condizioni poste dalla attualizzazione di probabili configurazioni spaziali e futuri concreti scenari, dove è il porto che diventa luogo, polo urbano condensatore di interessi civici.

La totalità di queste problematiche si traduce in una serie di interventi e studi iniziati già dal 2001, quando viene approvato il primo progetto di ampliamento. Dal 2002 al 2008 si accavallano soluzioni, revisioni, ma anche

realizzazioni. Tra queste quella che riveste un significato vitale per l'assetto funzionale del nuovo porto turistico e commerciale è la costruzione dell'avamposto con l'accesso diretto dal mare che lascia fuori le storie e le scritture del fiume, riconfermate ed ampliate ma mai usate nella sua logica di sviluppo. Altre storie si annunciano sul fronte a mare di Senigallia.

Il porto di Senigallia dal mare.





Il Piano Regolatore del Porto vigente dal 23 ottobre 2001. La variante tecnico funzionale ultima è in fase di approvazione presso la Regione Marche: essa non modifica l'assetto idraulico generale, ma specifica gli aspetti relativi alla accessibilità veicolare e ciclopeditone, all'uso dei suoli, alla costruzione dei manufatti e degli edifici pubblici e di servizio.

Note

¹ L'Assessorato all'urbanistica e infrastrutture di Senigallia ha incaricato l'arch. Fabio Maria Ceccarelli, l'ing. Raffaele Solustri e l'ing. Alessandro Mancinelli per la stesura del Piano Regolatore Portuale con l'adeguamento tecnico funzionale del porto di

Senigallia. Gli stessi professionisti hanno progettato e diretto i lavori di tutte le opere idrauliche, impiantistiche e di arredo che si sono realizzate con i finanziamenti Regionali (legge sui Porti) e Fondi Europei per la Pesca. Tali lavori sono stati realizzati per stralci esecutivi successivi dal 2003 e non sono ancora conclusi.

Riferimenti bibliografici

Conforti C. (a cura di) (2006) *Senigallia una rotonda sul mare*, Argos, Roma.

Bonvini Mazzanti M. (1998) *Senigallia*, QuattroVenti, Urbino.

Fabbi G. (a cura di) (2008) *Forme del movimento. Progetti per infrastrutture lineari in contesti storici e ambientali di rilievo*, Officina Edizioni, Roma.

Latini A.P. (2002) "Ancora sui waterfront", *Urbanistica Dossier*, 51, INU Edizioni, Roma.

Moglie S., Paladini A.C. (2005) "Il Piano per il porto di Ancona. Il nuovo piano tra esigenze e qualità urbana", *Urbanistica Informazioni*, 203, INU, Roma.

Pinon P. (1986) "I canali: da strumenti di organizzazione del territorio a monumenti del paesaggio", *Casabella*, 525, 42-51.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 68 è dell'Archives Nationales, Parigi; quella a pag. 69 è di Leopoli, Senigallia, 1925. Le immagini a pagg. 67, 70, 72 e 73 sono dell'Archivio Studio Ceccarelli, "Architettura Design Studio".



Fiumicino: nuova città portuale e porta di Roma

TeMA
03.09

Contributi

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 75-84

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

© Copyright dell'autore.

Fiumicino: New Port City and Gateway of Rome

Luciano Fonti*, Diana Masiello** e Clorinda Pagano**

* Università degli Studi di Roma La Sapienza
Facoltà di Architettura Valle Giulia
e-mail: madonna25@tiscali.it

** Università degli Studi di Roma La Sapienza
Facoltà di Architettura Valle Giulia
e-mail: diana.masiello@libero.it; clorindapagano@hotmail.com

Le aree metropolitane e le città satellite

L'urbanistica degli ultimi decenni si è concentrata principalmente sul recupero e sulla riqualificazione delle fasce periferiche delle grandi città metropolitane, cresciute rapidamente nel territorio prima negli anni della rivoluzione industriale con la realizzazione delle grandi infrastrutture, e poi in quelli del dopoguerra con l'insediamento dei grandi quartieri residenziali.

Il paesaggio ai bordi della città, così come quello oltre i suoi confini, ha quindi subito un rapido cambiamento: la città si è trasformata in un organismo dinamico che ha trasformato sia il territorio sia gli insediamenti in esso presenti, spesso inglobati nei nuovi perimetri comunali. E' infatti facile individuare nelle aree di periferia delle concentrazioni abitative che presentano la connotazione tipica del piccolo centro rurale, così come è possibile riconoscere nel territorio oltre la città, quei nuclei urbani che hanno perso la loro identità autonoma a favore di una completa condizione di dipendenza dalla vicina metropoli.

Tale mutamento è evidente soprattutto in quei centri in cui sono state realizzate opere infrastrutturali importanti (svincoli autostradali, ferrovie, stazioni, aeroporti ecc...) che in breve tempo hanno assunto il ruolo di elemento caratterizzante del luogo e che hanno generato una accelerazione nel processo di trasformazione già in atto. Le realtà urbane locali hanno quindi abbandonato la loro tradizionale connotazione che le distingueva nettamente dalla città intorno alla quale gravitavano, per trasformarsi in una sorta di appendice ibrida della metropoli, un satellite della città.

Le città satellite delle grandi capitali europee oggi si presentano quindi come nuovi distaccamenti urbani, in cui le metropoli hanno dislocato porti, aeroporti, zone industriali, grandi centri commerciali e direzionali, trasformando non solo le singole realtà locali ma anche il territorio compreso,

The municipality of Fiumicino, independent of Rome since 1992, plays two important roles in regional planning: it can be considered both an autonomous town and a satellite city of Rome.

Because of its recent history, actually Fiumicino's territory still presents the outskirts characteristics (many residential areas, lack of important public and private services, low quality of buildings and public spaces, inadequate infrastructures) and not the shape of an independent town, although some chief and characteristics elements like the fish market, which is one of the most important of the Mediterranean sea, and the archaeological area of the ancient port, build at the time of the Emperor Traiano (II p.C.). In fact, at that time, Fiumicino had a specific identity: it represented the gate of Rome from the sea thanks to this port, which was renovated several times because of problems concerning the seabed. Then, after many transformations and attempts of requalification, the port was definitively transformed into a fishing dock. Since 1960, Fiumicino has played this ancient role again, thanks to the construction of the Leonardo Da Vinci Airport; now it is considered the gateway of Rome from the air, while the same role from the sea belongs to Civitavecchia's port. However it's important to say that the airport and the town are adjacent but not integrated.

In fact, today, because of Capital's process of growth, which absorbs all near minor towns, and because of the airport, Fiumicino is considered only an appendix of Rome, without a specific identity, but in the last years, some infrastructural aspects have been reconsidered, like its geographical position on the coast and the short distance between the town and some important poles like Rome, Civitavecchia's port and the industrial areas of Gaeta and Pomezia. So the port authority of Civitavecchia has decided to extend its administration to the areas of Gaeta, which just has a trade port, and Fiumicino, with the construction of a new one.

The new port project, which is following the bureaucratic course, consists in the realization of an important logistic hub for trade and passengers; it is considered an important occasion for an increase in the economic development, because together with the realization of the port, the whole infrastructural system of the region and of the central Italy will be transformed. At the same way the port should be an important occasion also for the renewal of Fiumicino's urban territory, if local administrators and the port authority decide to cooperate for a unique strategy of planning, with the common objective to mix the port with the town, and to promote the development of Fiumicino and of the infrastructures at the same time.

In fact, the port, the airport and the other important elements of Fiumicino, could form a new complex system, a new town with a specific role in the territory and with a new distinguishing feature: the gateway of Rome.

caratterizzato da grandi arterie di connessione, servizi e aree rurali intercluse.

L'area metropolitana di Roma

La città di Roma negli anni dell'espansione ha moltiplicato la propria estensione: oggi l'area del Comune supera i 1200 kmq mentre il territorio della Provincia (circa 5300 kmq) è pari per estensione alla Regione Liguria.

Oggi Roma-città rappresenta il cuore pulsante di una vasta fetta di territorio che supera i confini provinciali, influenzando con la sua presenza l'intera regione del Lazio. Gli interventi di ottimizzazione delle arterie stradali e ferroviarie sono infatti mirati a connettere in modo rapido le città limitrofe alla Capitale, così da poter consentire una efficiente dislocazione di funzioni di diversa tipologia nell'intero territorio.

La tendenza all'espansione coinvolge quindi il processo di pianificazione ad ogni livello, dalla scala comunale fino a quella territoriale, prevedendo in una sorta di macro-zonizzazione la realizzazione di una complessa regione urbana, in cui il centro nevralgico è rappresentato dalla città metropolitana di riferimento, mentre le città satelliti sono specializzate in settori funzionali.

Tra le tante città satellite di Roma questo studio pone l'attenzione sul centro urbano di Fiumicino, neonato comune dell'area romana, recentemente affrancatosi dallo status di ultimo quartiere periferico della Capitale.

Caratterizzato dalla presenza dell'aeroporto e dei grandi servizi dislocati lungo l'asse di connessione con Roma, oggi il centro urbano di Fiumicino si presenta come un luogo dall'identità ibrida: una modesta realtà autonoma, con un piccolo centro storico e importanti risorse archeologiche, che per anni è stata immersa nella vasta periferia metropolitana, subendone l'influenza e la contaminazione.

Fiumicino: storia, evoluzione e prospettive future

Sorta e sviluppatasi intorno alla foce del Tevere, Fiumicino per secoli ha rappresentato la porta di accesso via mare alla capitale dell'impero romano.

Il porto Fiumicino ha rappresentato il paradigma dei porti romani ed è stato espressione dell'alta tecnologia e del lusso sviluppato dal mondo romano.

Il primo grande porto, voluto dall'imperatore Claudio nel I sec. d.C., era sostanzialmente un grande bacino artificiale, in cui potevano ormeggiare

circa 250 navi. Venne costruito anche per cercare di ovviare ai problemi di accesso alla foce del Tevere e per regolarne le ondate di piena, che periodicamente allagavano Roma. Ma i fenomeni di insabbiamento, tipici del bacino del Mediterraneo, presto resero inutilizzabili le strutture claudicane.

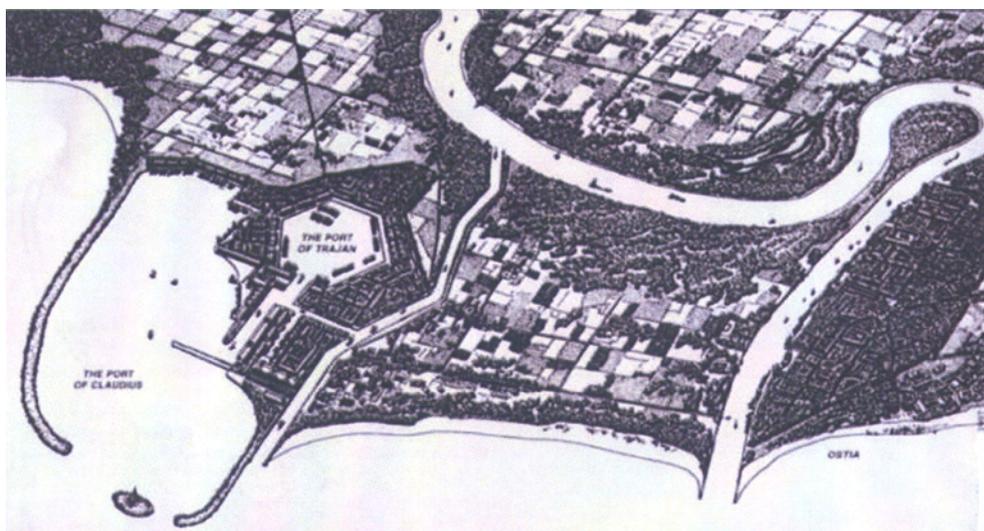
Tra il 110 e il 112 d.C., Traiano restaurò il porto di Claudio; venne scavato un bacino esagonale di 357 mt di lato alle spalle di quello allora esistente, che si collegava al mare tramite la fossa traiana (detta foce micina). Lungo questo canale sorse e si sviluppò l'antica città di Portus, che divenne ben presto il più importante porto del Mediterraneo. Con la caduta dell'Impero Romano, le invasioni barbariche e quelle islamiche, l'antico splendore di Portus si spense. Durante il periodo medievale il bacino Traiano quasi completamente riempito dalle acque venne adibito ad allevamento di pesci. Solo alla fine del XVI sec. (1580), con la costruzione di moli e banchine per la flotta peschereccia, volute da Papa Gregorio XIII, la zona tornò ad essere un centro peschereccio vivo e fiorente, e raccordo privilegiato tra la Città Eterna e il mare. Il cuore dell'attuale Fiumicino, cresciuta attorno al porto-canale, venne costruita sui resti dell'antica città di Portus, seguendo il progetto dell'architetto Giuseppe Valadier.

Nel 1825 nasce il comune di Fiumicino come entità autonoma, ma in realtà mai completamente indipendente dalla capitale.

Nei primi anni del 1900 il ruolo commerciale di Fiumicino e del suo porto rimase trascinante, tanto che tra il 1910 e il 1925 vennero eseguiti lavori di costruzione e ristrutturazione delle banchine e dei moli per l'ormeggio della nutrita flotta mercantile di Fiumicino.

Negli anni seguenti, forse per i cambiamenti del mercato dovuti all'apertura verso il commercio estero e alle velocità

Porto di Traiano e Claudio.





Fiumicino e Roma.

degli scambi, Fiumicino perse di importanza economica e socio-culturale.

Gli anni '60 segnarono per Fiumicino un punto di svolta; lo storico ruolo di luogo di approdo e porta per la città di Roma fu riconfermato dalla costruzione, negli anni tra il 1958 e il 1963, dell'Aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. Pur essendo ad oggi l'elemento che identifica maggiormente Fiumicino dal punto di vista funzionale, l'aeroporto non ne costituisce la vera identità, in quanto strettamente legato alla città di Roma, per il ruolo di sua porta di accesso via cielo.

Sempre negli anni '60, sulla scia della nautica da diporto, cominciò a nascere a Fiumicino il porto OMBRA, sulle rovine delle vecchie darsene interraste, con la ristrutturazione di capannoni abbandonati ed il banchinaggio sulle sponde di Fiumara Grande.

L'aeroporto e gli anni del boom economico del secondo dopoguerra diedero nuovo impulso alle attività economiche di Fiumicino, che registrò una forte espansione edilizia, purtroppo in larga parte abusiva.

Neanche la pianificazione territoriale ha donato a Fiumicino un'identità precisa. Infatti l'appartenenza fino al 1992 alla giurisdizione della Capitale ha determinato la pianificazione della cittadina in relazione più al suo ruolo periferico che alla sua qualificazione identitaria ed individuale, e ad oggi all'interno del Comune si registrano numerose incongruenze e contraddizioni in merito alle infrastrutture, alla distribuzione dei servizi e al sistema ambientale.

Dal 1992, con la Legge Regionale n. 25 del 6 marzo, Fiumicino è un Comune autonomo.

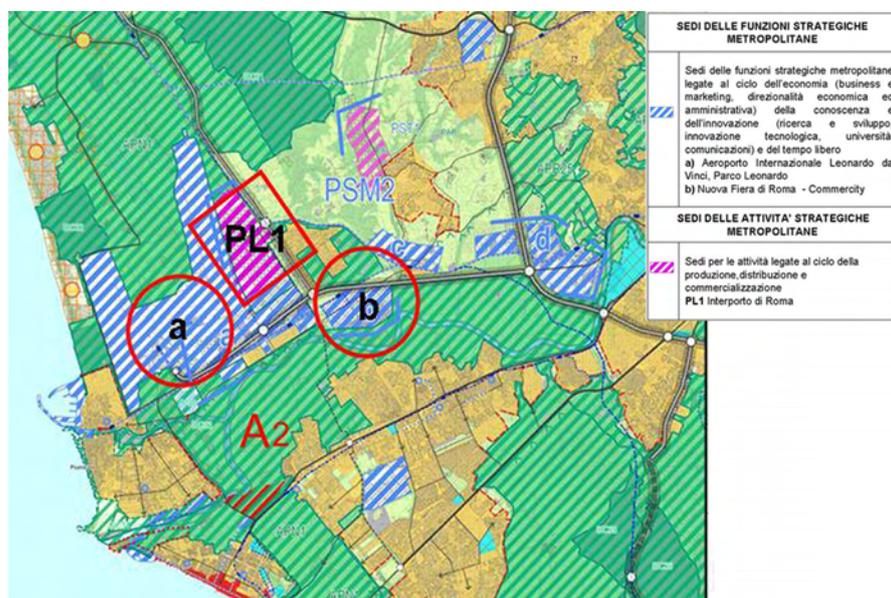
A distanza di quasi venti anni, la domanda che ci si pone oggi rispetto al futuro è quale potrà essere il ruolo del Comune di Fiumicino proprio in presenza di un vicino da cui ci si è affrancati, ma che tuttavia appare ancora così "ingombrante".

Fiumicino infatti ad oggi gioca un duplice ruolo nel quadro del panorama urbanistico laziale. Da una parte comune autonomo, dall'altra satellite di una città metropolitana in continua espansione. Analizzando le tendenze romane di sviluppo, è palese che tale espansione si collocherà nel settore commerciale piuttosto che industriale. Sul ruolo, in termini strategici e di rilevanza economica, che Fiumicino potrà svolgere al suo interno ci sono quindi molti interrogativi.

Ad ogni modo, tale ruolo potrà essere assunto grazie alla sua dimensione territoriale che ne fa uno dei comuni più estesi d'Italia oltre che alle peculiarità naturalistiche, alla vocazione "residenziale" e turistica, alla rilevanza del settore agricolo e in misura minore su ciò che potrà offrire sul piano dei servizi. Si tratterà certamente di un ruolo multiforme, ovvero al tempo stesso "porta d'accesso" alla capitale, centro di scambio e di supporto alle attività commerciali ed entità connessa all'aeroporto, ma mai luogo di decentramento delle diverse attività del Comune di Roma. Sul piano politico ed economico il peso di Fiumicino sarà sicuramente superiore a quello attuale e sarà attribuibile al porto commerciale e alla presenza di maggiori risorse per il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture.

Il nuovo porto, il cui iter di approvazione è già in fase avanzata, rappresenta un trampolino di lancio e punto di partenza per la nuova Fiumicino, che, coerentemente con

Asse Roma-Fiumicino.



le attuali strategie di riqualificazione e recupero delle città di mare, si presume verrà investita da un generale processo di sviluppo e riqualificazione urbana.

Il porto

A differenza dei più importanti porti europei, l'area portuale di Fiumicino non è interna ad una densa città metropolitana, ma si trova in posizione marginale, con collegamenti più o meno strutturati con la metropoli romana.

Attualmente il porto di Fiumicino è un porto-canale, costituito dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile derivante dal prolungamento in mare dell'antica fossa traiana. Anche se la lunghezza del canale è di circa 7,7 km, il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il ponte elevabile e la foce, per una lunghezza di circa 1200 mt e una larghezza che varia tra i 25 e i 49 mt, arrivando però a sfiorare, alla radice dei due moli circa 65 mt .

I natanti da pesca, attività attualmente importante dal punto di vista economico, hanno a disposizione solo 300 mt di banchina, spazio che risulta insufficiente ad accogliere i circa 40 pescherecci in attività. Scarsità di spazio, fondali bassi, una passerella pedonale e un ponte levatoio carrabile che si

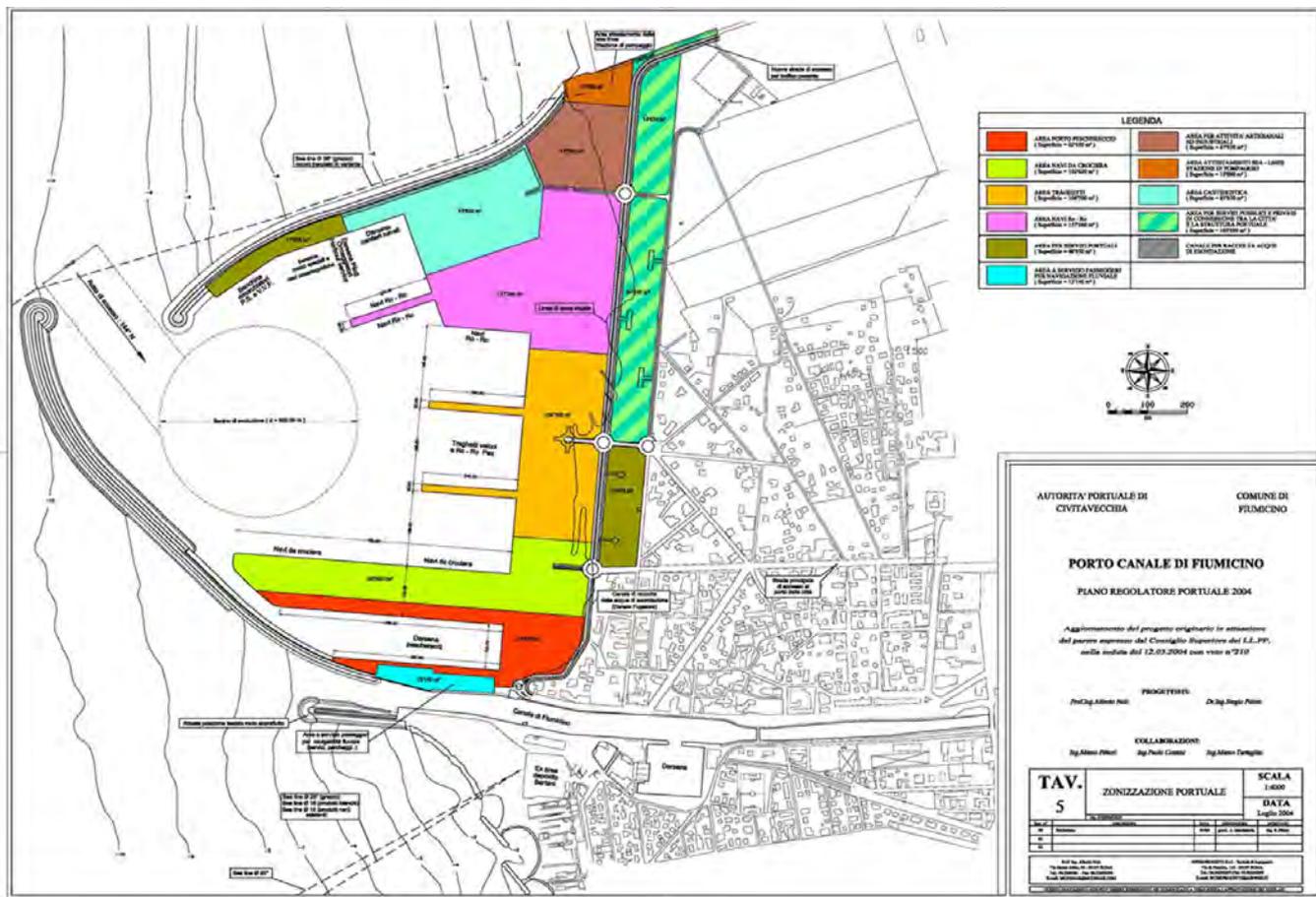
apre solo in determinati orari durante il giorno rappresentano notevoli limitazioni alla navigazione.

A causa di queste e di altre problematiche di varia entità, nel corso degli ultimi anni il porto commerciale di Fiumicino è stato rapidamente abbandonato da quel poco traffico mercantile che aveva, a vantaggio di Civitavecchia, che ha invece intrapreso un notevole sviluppo diventando a pieno titolo il porto polifunzionale di Roma.

Il porto di Fiumicino è stato quindi relegato ad una posizione subordinata rispetto a Roma, perdendo il ruolo di porta commerciale della Capitale, con esclusione però dei prodotti petroliferi scaricati ai terminali al largo della foce tiberina, che rappresentano attualmente il 90% del movimento delle merci¹, e della pesca : Fiumicino è il quinto porto italiano per l'attività peschereccia, con il 10% di prodotto sul totale nazionale. Un altro settore molto sviluppato nella zona è senz'altro quello della costruzione, della riparazione, e del rimessaggio di barche. L'attività di parcheggio, ossia l'affitto privato di sponde e acque pubbliche rappresenta la base economica di tali imprese. Tale attività ha creato, in forma del tutto abusiva, uno tra i porti turistici più grandi del Mediterraneo.

Nonostante lo stato di abbandono, oggi l'area di Fiumicino è oggetto di grande interesse per quanto riguarda lo

Porto Canale di Fiumicino.



sviluppo strategico del traffico merci e passeggeri dell'intero territorio romano e nazionale. Le potenzialità economiche dello scalo sono state recentemente rivalutate grazie all'intervento dell'Autorità Portuale di Civitavecchia che a partire dal 2002 ha ampliato la propria circoscrizione territoriale, includendo nella gestione anche le aree di Fiumicino e Gaeta, per fondare la base di una nuova "piastra logistica regionale". Il nuovo Network portuale punta alla razionalizzazione delle risorse dei singoli scali coinvolti per favorire il trasporto marittimo e l'incremento dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

Per il porto di Fiumicino il progetto generale prevede la realizzazione di uno scalo commerciale, che unitamente alla piattaforma logistica dell'aeroporto e alle importanti infrastrutture in programma (l'interporto, cargo city ecc...), permetterà alla cittadina di assumere la definizione di "città delle merci". Il programma prevede anche la realizzazione di una darsena destinata all'attività peschereccia ed una per il trasporto passeggeri.

Il nuovo porto, il cui Piano Regolatore sta ultimando l'iter verso l'approvazione², sarà costituito da un bacino che si estenderà per circa 2 chilometri a nord della Foce del Tevere, in cui i traffici saranno separati: a sud sarà realizzata una darsena riservata alla flotta peschereccia, mentre l'area centrale e la zona nord saranno destinate al traffico passeggeri e merci. Una prima configurazione dell'assetto prevedeva anche la realizzazione di darsene destinate all'approdo di

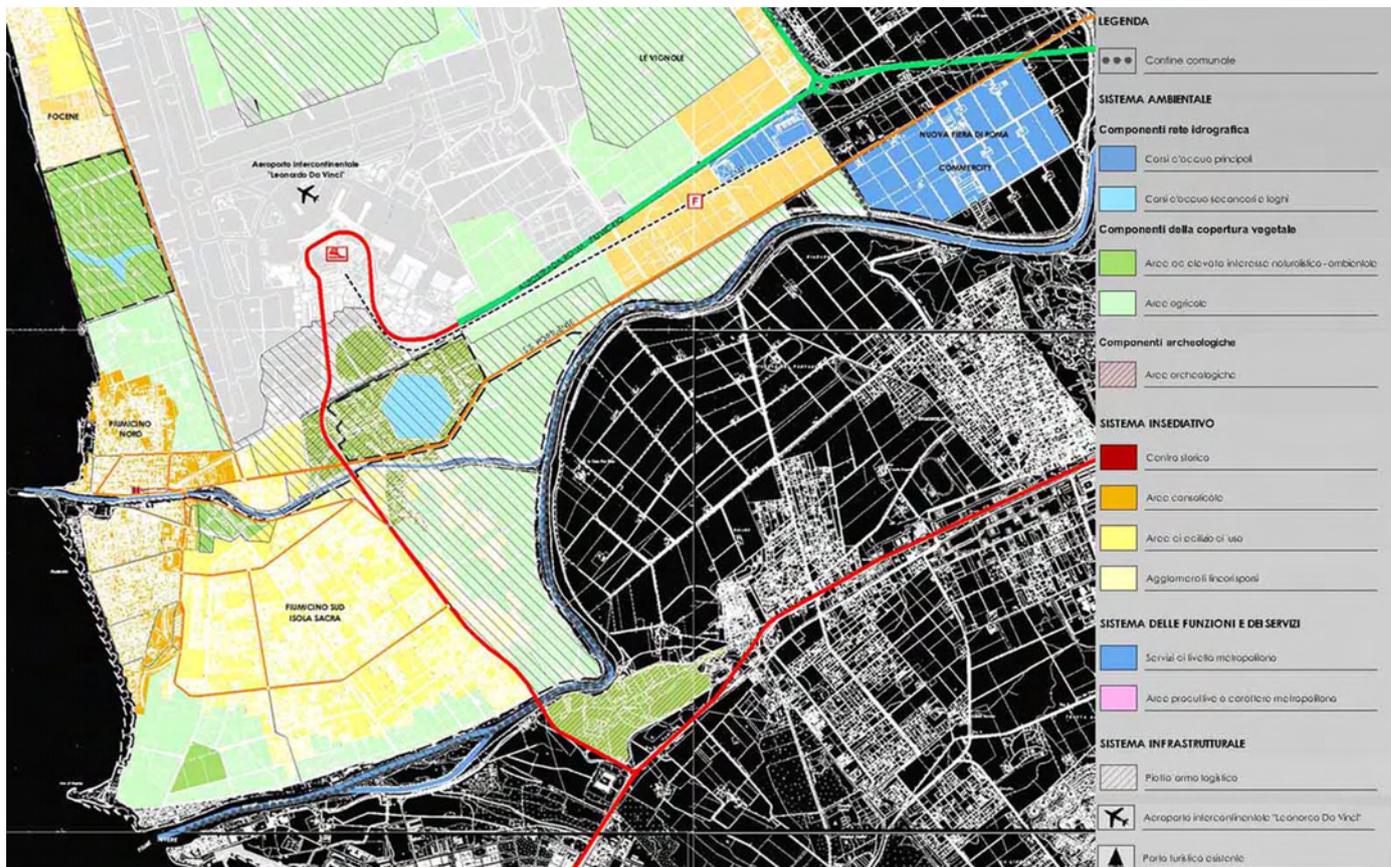
navi da crociera; in seguito questa ipotesi è stata abbandonata a causa soprattutto di problematiche legate all'intervento sui fondali, troppo bassi per consentire la navigazione di navi di così grandi dimensioni.

In virtù dei programmi stabiliti quindi, il porto di Fiumicino si presenterà comunque come un moderno scalo, specializzato nel trasporto merci-passeggeri.

L'interporto poi avrà un impatto positivo perché, oltre a liberare alcune aree della città Metropolitana, svolgerà, in un quadro più ampio, un ruolo cruciale di snodo per tutto il Lazio. La struttura è localizzata in adiacenza alla A12 e all'aeroporto, attualmente sono in corso i lavori per la costruzione dello svincolo con l'autostrada Roma-Civitavecchia ed è in programma la realizzazione di una stazione ferroviaria di smistamento che rappresenterà la connessione con il previsto by-pass ferroviario fino a Pomezia-S. Palomba. L'interporto, i cui componenti del gruppo partenariale sono costituiti dal Comune di Fiumicino, Comune di Roma, Consorzio CIRF, Aeroporti di Roma, Autorità Portuale Civitavecchia, è in realtà un sistema integrato di funzioni comprendente sia attività produttive (piattaforma logistica), che attività commerciali, direzionali, ricettive e culturali (ristoranti, alberghi, spazi meeting).

La piattaforma logistica, che si sviluppa su 715 mila metri quadri, è adibita al trasporto, movimentazione e gestione delle merci in arrivo, in giacenza e in partenza, con spazi destinati a magazzini, uffici, parcheggi, piazzali di manovra, servizi doganali. L'interporto si conetterà all'adiacente





Carta dell'uso del suolo.

struttura di Cargo city di Fiumicino presente all'interno dell'Aeroporto e attrezzata per permettere uno smistamento agile delle merci. Al progetto di ampliamento del porto commerciale si affianca la realizzazione di un nuovo porto turistico previsto sull'isola sacra all'altezza del faro. Tale complesso portuale disporrà di una superficie complessiva di circa 900.000 mq e di una volumetria stimata di 129.700 mc. Il progetto prevede la realizzazione di circa 1.400 posti barca per imbarcazioni fino a 60 m, di un'area per la cantieristica e l'inserimento di attrezzature turistico-ricettive, commerciali e sportive. L'insieme dell'aeroporto esistente e dei porti in programma di realizzazione, in particolare di quello commerciale, renderà Fiumicino un importante nodo strategico nel quadro della rete dei trasporti nazionali e internazionali. La città di Fiumicino è, come già detto in precedenza, ubicata in una posizione ottimale sia rispetto alla Capitale, sia rispetto all'asse nord-sud di connessione del network portuale e del corridoio nazionale dei trasporti.

I ipotesi di sviluppo e riqualificazione per la nuova città-satellite di Fiumicino

Il centro abitato dal punto di vista del sistema infrastrutturale giace in una condizione di isolamento rispetto al territorio

circostante. Attualmente Fiumicino non è servito direttamente da una linea ferroviaria. Oggi la ferrovia che un tempo collegava Roma e Fiumicino termina nell'aeroporto, escludendo il Comune dalla rete di collegamento. Le relazioni con Roma avvengono quindi prevalentemente su gomma privata.

Anche lo stesso programma della futura città delle merci e del complesso sistema logistico sembra non coinvolgere in modo diretto il nucleo urbano di Fiumicino, che probabilmente rimarrà in una condizione di appendice, confermando il suo status attuale di ex-periferia metropolitana. La stessa Amministrazione Comunale, infatti, nell'approvare (nel 2006) il nuovo Piano Regolatore non ha tenuto conto delle problematiche che potrebbero derivare dalle grandi trasformazioni in atto, in termini di riqualificazione urbana e di valorizzazione dell'identità locale.

Il Comune si estende su una superficie di circa 22.000 ettari, contando circa 48000 abitanti mentre il territorio comprende 13 località: Isola Sacra, l'abitato vero e proprio di Fiumicino, Focine, Fregene, Maccarese, Passo Oscuro, Palidoro, Torrimpietra, Aranova, Ponte Arrone, Testa di Lepre, Tragliata e Tragliatella. Come si evince dalla carta dell'uso del suolo, il centro abitato di Fiumicino è quindi caratterizzato dalla presenza di importanti risorse storico-archeologico, dalla presenza di un tessuto insediativo piuttosto compatto ma

non di qualità, e da un sistema infrastrutturale non efficiente, che presenta le caratteristiche della crescita spontanea. Dal punto di vista del sistema dei servizi l'offerta è piuttosto debole, eccezion fatta per quelli di livello locale equamente distribuiti in tutto il territorio. Per quanto riguarda invece le attività di tipo economico, di rilevante importanza è l'attività svolta dalla cantieristica navale, dislocata in modo continuo lungo le sponde del canale.

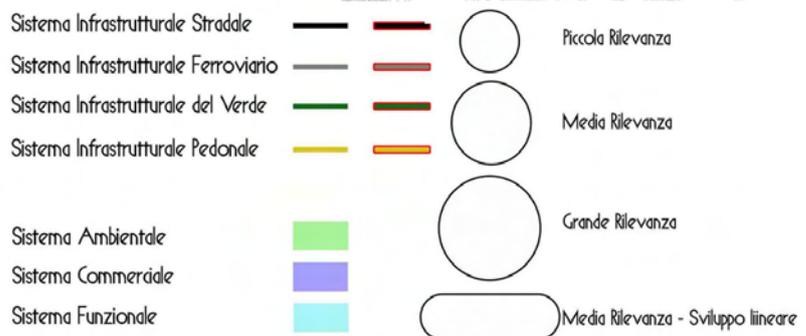
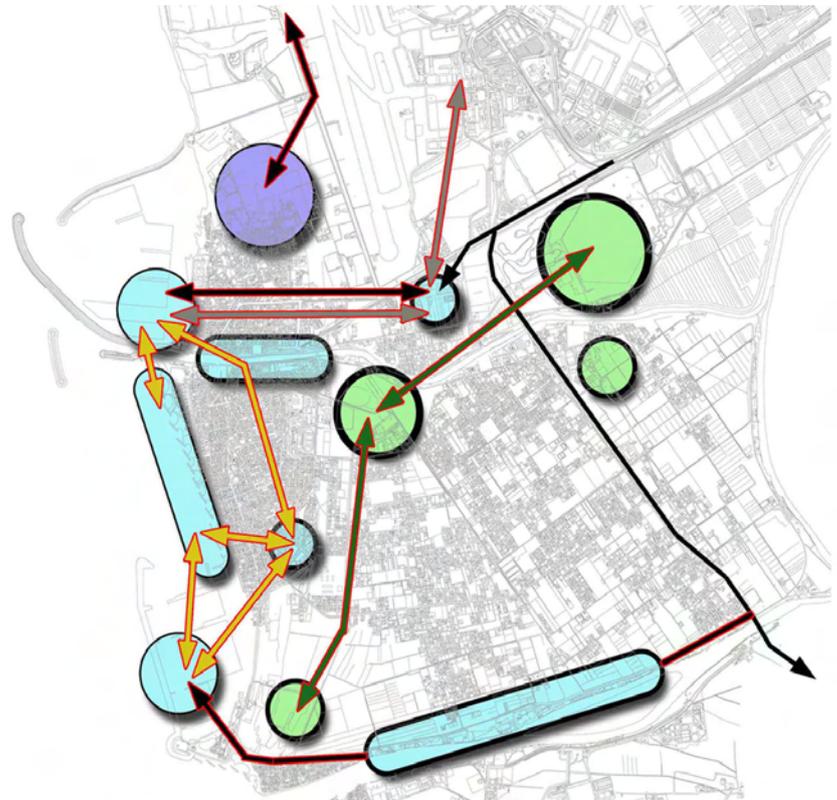
I diversi sistemi convivono in condizione di continuità e di conflitto. Numerose criticità si rilevano in particolare in prossimità del centro storico del Comune, data la sua ubicazione in corrispondenza degli innesti tra il sistema infrastrutturale urbano e quello extra-urbano. Inoltre, per quanto riguarda il sistema delle aree aperte si sottolinea l'assenza di dialogo e integrazione tra le più vaste aree di valore naturalistico presenti nel territorio e la città, priva di spazi verdi attrezzati di livello locale. In quest'ottica il gruppo di ricerca ha ipotizzato degli scenari urbani possibili in dipendenza della presenza del nuovo porto e della sua tipologia specifica con l'obiettivo generale di coinvolgere l'intera cittadina di Fiumicino nel processo di trasformazione della stessa da periferia a Porta di accesso per l'area della metropoli. Nonostante il porto previsto avrà probabilmente una vocazione polifunzionale dedicata al traffico di merci e passeggeri, lo studio si è posto nella condizione di valutare diverse possibilità, costruendo un

progetto di riqualificazione per la città di Fiumicino, dettato dalla presenza di un porto o prevalentemente commerciale, o prevalentemente turistico-crocieristico o misto.

Il tentativo è quello di riuscire ad integrare una realtà urbana esistente che, pur avendo un passato storico di città portuale, non ha oggi alcun legame né sociale, né morfologico-funzionale con la presenza di un porto di particolare entità come quello previsto.

Sulla base di una attenta analisi dell'intero territorio di Fiumicino e del legame che questo presenta con la città di Roma sono stati quindi formulati i diversi progetti che seguono.

SCENARIO 1 - Progetto di integrazione porto polifunzionale-città
Nel porto polifunzionale, inserito in questa simulazione, si prevede la localizzazione delle banchine commerciali a nord



Schema Direttore.

e quelle crocieristiche a sud, che rappresentano la testata di un percorso turistico-ricettivo che culmina, passando per il waterfront marino e fluviale, nella zona di Isola Sacra dove è prevista la costruzione del nuovo porto turistico.

Per un'ottimale funzionamento del porto e per la migliore integrazione possibile con la città di Fiumicino, nello sviluppare il progetto, si è posta particolare attenzione alla separazione dei flussi di persone e merci, creando alle porte dell'abitato un grande nodo di scambio intermodale, in corrispondenza del quale, sulla direttrice Roma-Fiumicino, nasce una corsia preferenziale dedicata all'imbarco delle automobili, che conduce direttamente sulle banchine portuali senza attraversare il centro di Fiumicino.

Le imponenti attrezzature retroportuali (carico e scarico merci, deposito container, stoccaggio, l'area pesa, i servizi di sicurezza e controllo) sono state collocate in una vasta





Nella pagina precedente in alto lo scenario progettuale n. 1, in basso quello n. 2; sopra lo scenario progettuale n.3.

area in prossimità dell'aeroporto, che a nord cinge Fiumicino in una sorta di abbraccio-invito verso il porto.

Per preservare il tessuto urbano dall'impatto visivo e acustico del porto commerciale è stata prevista un'area di filtro che delimita il porto e le sue attrezzature, e ospita aree verdi e aree attrezzate con servizi di natura locale strettamente dedicati alla città. Connesso con questa "cintura verde" è l'asse attrezzato che attraversa trasversalmente Fiumicino e lo connette ad una "rete" di fronti commerciali e a numerosi percorsi ciclo-pedonali.

SCENARIO 2 - Progetto di integrazione porto commerciale-città
L'inserimento di un porto commerciale in un'area come quella di Fiumicino comporta un attento studio dell'impatto ambientale e delle interferenze tra i due sistemi messi in gioco (il porto col suo retro-porto, e il nucleo centrale dell'abitato di Fiumicino) ed un'attenta analisi dei sistemi infrastrutturali, che vanno rilette con una logica completamente dedicata alle necessità logistiche del porto.

Per i sistemi di trasporto ferroviari e stradali sono state previste delle nuove direttrici dedicate esclusivamente alle merci, per evitare la commistione dei flussi e per garantire quindi una maggiore rapidità degli spostamenti. La giustapposizione

tra il tessuto retro-portuale di futura realizzazione e il tessuto urbano esistente, comporta notevoli problematiche. Per evitare collisioni tra i due sistemi, e dar modo alle due macro aree di convivere, è stato previsto l'inserimento di un'area di filtro tra l'abitato, il porto e il retroporto, dove ipotizzare l'inserimento di aree verdi attrezzate, funzioni a servizio della città e strutture che potessero essere inserite in un ambito che deve svolgere principalmente il ruolo di schermo tra città e porto.

SCENARIO 3 - Progetto di integrazione porto turistico-città
L'ipotesi progettuale proposta mira ad integrare la città di Fiumicino e le sue importanti risorse storico-archeologiche con un porto destinato ad accogliere principalmente passeggeri. Il progetto pone in relazione il nuovo porto crocieristico, il marina privato in programma di realizzazione, e l'antico porto di Traiano usando come legante il tessuto urbano e i vuoti in esso presenti, configurando l'intero assetto con una logica formale "a pettine". Questa scelta formale, applicata sia agli spazi aperti che alle zone edificate, consente di integrare costantemente le parti che si susseguono senza soluzione di continuità. Tale logica permette di tracciare inoltre una sorta di collegamento ideale

tra la città portuale del passato e quella del futuro, attraverso la riqualificazione dell'intero territorio.

Dal punto di vista funzionale il progetto propone tre polarità di livello elevato in corrispondenza del porto nuovo, in cui sono state inserite attrezzature turistico-ricettive e i servizi portuali, del porto turistico, in cui sono state inserite attrezzature sportive e culturali legate alle zone di valore naturalistico già esistenti, e del porto di Traiano, nei pressi del quale è stato ubicato un campus universitario. L'ipotesi prevede che le tre polarità siano connesse dalla zona Waterfront, da attrezzare con servizi locali di ristorazione e spazi aperti per il pubblico.

Alcune riflessioni

Il porto, a differenza di un aeroporto, può essere inteso come una struttura "dinamica" che può interagire con il proprio contesto di appartenenza, a patto che gli interventi di pianificazione abbiano come obiettivo principale l'integrazione tra i diversi ambiti e come campo di applicazione l'insieme portocittà inteso come unico sistema.

Dall'analisi degli scenari proposti si evidenzia, infatti, come l'inserimento di una infrastruttura portuale in un luogo come quello di Fiumicino può essere considerato un valore aggiunto non solo in termini di sviluppo economico, ma anche in termini di riqualificazione urbana, indipendentemente dalla sua tipologia. Questo perché l'area di Fiumicino è caratterizzata da una serie di piccole ma importanti potenzialità sia di tipo turistico (le risorse storico-archeologiche e naturalistiche) sia di tipo industriale e produttivo (la cantieristica navale e il mercato ittico), che ad oggi tuttavia non si configurano in un impianto opportunamente strutturato.

Un porto (di qualsiasi tipologia) potrebbe quindi rappresentare un formidabile volano di sviluppo economico per l'intera area fiumicinense, che diventerebbe così la testata dell'asse di connessione con la città di Roma, che si sta espandendo proprio in direzione mare con la nuova fiera, commercity e l'aera di Parco Leonardo.

In definitiva Fiumicino, grazie alla sua posizione strategica rispetto alla metropoli romana e grazie alla sue potenzialità, potrebbe acquisire un nuovo ruolo nel panorama delle città satelliti romane, quello

di porta di Roma, affrancandosi definitivamente dal suo status di brano di ex periferia.

Note

- 1 Prima del 2000 lo scalo svolgeva infatti essenzialmente un ruolo di porto petrolifero. Attività che, potenziata con la realizzazione del terminal Off-shore, registra circa 5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti petroliferi. Nel Porto canale è collocata la marineria locale e non vi erano attività destinate ai passeggeri o alle merci fino al 1999 quando è stato attivato, per la sola stagione estiva, un collegamento giornaliero con il Porto di Golfo Aranci che attualmente registra una media di 95.000 passeggeri/anno. Inoltre dal 2003 è in funzione un servizio bisettimanale con Arbatax.
- 2 Il Piano Regolatore Portuale è stato recentemente approvato dal Comune di Fiumicino, ed è attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente per le valutazioni di impatto.

Riferimenti bibliografici

- AAVV (2000), Fiumicino tra cielo e mare. Una storia da vedere, Publidea, Ostia Antica.
- AAVV (1985), I porti alla foce del Tevere, Unipress, Roma.
- Albano A. (1999), Il piano della città multipolare, Dipartimento di pianificazione territoriale e urbanistica, Roma.
- Barbieri P. (2006), Infraspazi, Meltemi, Roma.
- Bastianelli A. (1989) Fiumicino si racconta, Associazione culturale Amici di Fiumicino, Roma.
- Bruttomesso R. (eds) (2006) Città-Porto. Palermo, Marsilio, Venezia.
- Carta M. (2004) Next city: culture city, Meltemi, Roma.
- Di Venosa M. (2002) Porti di città, SALA, Pescara.
- Fonti L., Pagano C., Di Paola L. (2007) Città e aree portuali: strategie per la rifunzionalizzazione e l'integrazione urbana, Relazione presentata alla XXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Bolzano.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S. (eds.) (1988) Revitalizing The Waterfront: International Dimension Of Dockland Development, Bellhaven Press, Londra.
- Mannucci V. (1992) Il parco naturalistico del Porto di Traiano: metodo e progetto, Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, Soprintendenza Archeologica di Ostia, Gangemi, Roma.
- Mastronardi A. (2007) Il linguaggio della natura e lo spirito dei luoghi, Gangemi, Roma.
- Polo S., Benelli E. (2003) Guida al territorio del Comune di Fiumicino, Monsignorini, Roma.
- Ricci del Riccio F. (a cura di) (2002) Fiumicino e il suo territorio, Palombi, Roma.
- Rosselli A. (2005) Il porto come struttura e significato, Portus, 10, 4-9.
- S3 Acta srl. (a cura di) (2002) Rapporto Delphi, Progetto AAPlus Agenda 21, Aalborg: Implementazione Sviluppo sostenibile, Comune di Fiumicino, Roma.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 76 è tratta dal volume AAVV (2000) Fiumicino tra cielo e mare. Una storia da vedere, Publidea, Ostia Antica. L'immagine a pag. 77 in basso è tratta dallo Stralcio PTPG Provincia di Roma, tavola TP2, elaborato 05e. L'immagine a pag. 78 è tratta dal Piano Regolatore Portuale 2004, tav. 5 Zonizzazione Portuale, Autorità Portuale di Civitavecchia. L'immagine a pag. 79 è tratta da Iniziative Portuali, Progetto del Nuovo Porto Turistico di Isola Sacra a Fiumicino, quella a pag. 80 da Comune di Fiumicino, Piano Regolatore di Fiumicino 2006. Le immagini delle pag. da 81 a 83 sono ipotesi progettuali elaborate dal gruppo di ricerca.



TeMA
03.09

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 85-88

Osservatori

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
© Copyright dell'autore.

Progetti di riqualificazione dei waterfront

Waterfront Requalification Projects

a cura di **Cristina Calenda**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Negli ultimi anni le aree portuali hanno assunto un ruolo predominante nella pianificazione delle città costiere che, nell'intento di rivalutare l'importanza delle proprie coste e delle infrastrutture portuali, hanno promosso progetti di rinnovo dei loro waterfront.

La riqualificazione urbana delle città portuali si fonda sull'avvio di processi di trasformazione in grado di reintegrare la zona portuale con quella urbana, attualmente configurate

come due elementi tra loro indipendenti, al fine di convertire le aree portuali da semplici scali in vere e proprie porte d'accesso per le città. Partendo da tali considerazioni, l'Osservatorio presenta tre siti web: *Waterfront International Network*, *Waterfront Communities Project* e *WaterfrontExpo*, che propongono informazioni ed approfondimenti su interventi di recupero dei waterfront avviati in città europee e non.

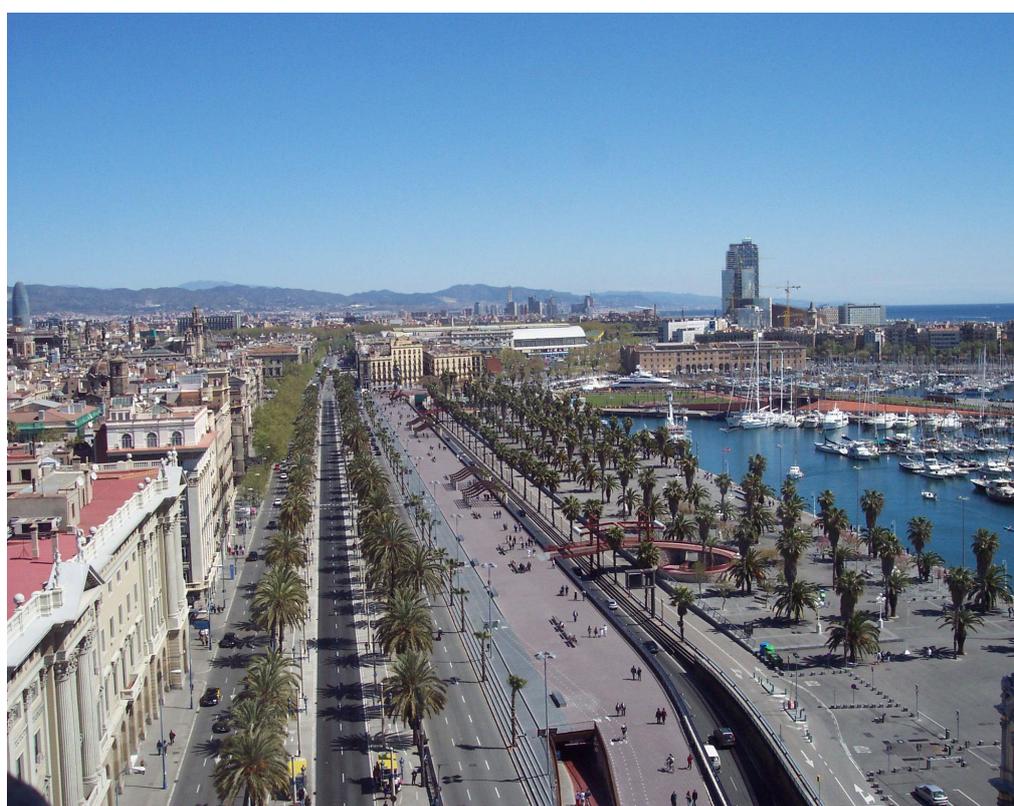
Waterfront International Network è il portale web dell'omonimo network internazionale, realizzato per divulgare e condividere informazioni nel settore, focalizzando l'attenzione sugli aspetti più problematici della riqualificazione e sulla ricerca di soluzioni innovative per la realizzazione degli interventi dei waterfront urbani.

Tale aspetto è trattato anche nel portale *Waterfront Communities Project*, che raccoglie i risultati emersi da progetti innovativi di recupero

delle aree portuali avviati in alcune nazioni dell'Europa del Nord. Infine, *WaterfrontExpo* è il sito web dell'omonima manifestazione organizzata annualmente per presentare interventi di recupero dei waterfront che potrebbero configurarsi come esempi di *best practice* nel settore.

Il sito, oltre ad un'area di presentazione dell'ultima Expo, propone approfondimenti su casi studio di rilievo nazionale ed internazionale.

Il waterfront di Barcellona.



Waterfront International Network
www.waterfront-net.org

Waterfront International Network (WIN) è una iniziativa che ha avuto origine dall'*International Centre Cities on Water* di Venezia, con lo scopo di costruire e sviluppare un network internazionale di scambio e condivisione delle informazioni per quanti si occupano di interventi di trasformazione dei waterfront.

Le principali finalità del network sono, da un lato, il potenziamento della conoscenza riguardo ai differenti aspetti connessi alle problematiche dei waterfront, focalizzandosi sullo stato di sviluppo di nuove soluzioni al fine di pervenire a linee guida ed indicazioni per progetti futuri, dall'altro, la creazione di uno spazio discussione e di raccolta di informazioni su progetti di riqualificazione dei waterfront.

Le attività del network interessano la raccolta e diffusione di informazioni sulle fasi di evoluzione e sulla gestione dei progetti con particolare riguardo per i casi studio più significativi, lo sviluppo di contatti con enti, associazioni ed istituzioni che curano il suddetto settore, la redazione di pubblicazioni sui waterfront disponibili on line per quanti interessati all'argomento.

Oltre all'area WIN che presenta il network, il sito è organizzato in quattro sezioni: *The Net*, *News*, *Services* ed *E-Mail*. Nella sezione *The Net* sono presentate le città che fanno parte del network e che hanno avviato progetti di riqualificazione dei loro waterfront. Per ciascuna di esse, è fornita una breve presentazione delle iniziative che hanno portato a termine. Si ricorda, ad esempio, il caso di Boston che nel dicembre 2006 ha inaugurato il nuovo Institute of Contemporary Art (ICA): un edificio futurista collocato lungo l'area costiera della città, che fornisce più di 1500 m² di spazi di esposizione, consentendo lo svolgimento di 4 eventi contemporaneamente. Interessante è anche l'esperienza dell'area metropolitana di Lisbona, caratterizzata dalla presenza degli estuari dei fiumi Tago e Sado; il progetto di riqualificazione è stato influenzato dai due fiumi ed ha puntato in particolare alla trasformazione del Tago in un elemento centrale dell'area metropolitana.

Al fine di garantire uno sviluppo più bilanciato tra le due rive, è stato potenziato il sistema di collegamento tra esse con la costruzione del ponte Vasco de Gama, la realizzazione di una linea ferroviaria lungo il ponte 25 Aprile e di una linea metropolitana che collega i quartieri Margem Sul e Barreiro e che sarà estesa ai quartieri Seixal e Montijo. L'incremento del trasporto passeggeri attraverso i due fiumi è stato favorito dagli interventi di modernizzazione dei terminals e dall'introduzione di un collegamento rapido per mezzo di catamarano.

Interessanti sono anche le iniziative promosse dalla città di Yokohama che, in occasione del 150° anniversario del suo porto (2009), ha avviato il progetto "Creative City



Il waterfront della città di Amburgo.

Yokohama" che presenta come elemento chiave la realizzazione del National Art Park, con il quale si punta alla realizzazione di nuovi servizi turistici, sfruttando le risorse culturali ed artistiche della città.

La sezione *News* propone novità progettuali relative allo sviluppo delle aree portuali e costiere nelle diverse città del mondo: dall'esperienza della città di Glasgow che ha realizzato un ponte pedonale che collega le rive nord e sud del fiume Clyde al waterfront della città di Genova che riunisce le infrastrutture portuali con funzioni ricreative e culturali quali il Museo del Mare e l'Acquario; dalla Torre degli U2, in un'area principalmente residenziale di Dublino estesa per circa 20.000 metri quadri e circondata su tre lati dall'acqua, all'Icelandic National Concert & Conference Centre di Reykjavik, centro musicale, culturale e turistico, costruito nel porto.

La sezione *Services* si articola nelle seguenti aree:

- *Events*, che riporta gli eventi e le iniziative organizzate nel settore;
- *Web sites*, che propone link a siti web sull'argomento organizzandoli in *Port Authorities*, *Professionals*, *City Councils*, *Organizations*, *Associations*, *Research Institute*;
- *Publications*, in cui sono riportate recensioni di libri e report sull'argomento;
- *Magazines*, ossia *Portus*, la rivista della *Rete2001*, associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città, con l'obiettivo di sviluppare e migliorare le reciproche relazioni e la mutua collaborazione tra città portuali e porti dell'Europa mediterranea e dell'America Latina;
- *Documents*, nella quale sono illustrati i principi di base per la riqualificazione delle aree portuali tra cui si ricordano una buona qualità dell'ambiente, l'integrazione del waterfront con la struttura urbana, la realizzazione di un mix di funzioni culturali, residenziali e commerciali e l'accessibilità degli spazi;
- *Competitions*, nella quale sono elencati bandi di concorso per la realizzazione di progetti.

Waterfront Communities Project www.waterfrontcommunitiesproject.org

Waterfront Communities Project (WCP) è un network di nove città (Edimburgo, Gateshead, Newcastle, Oslo, Göteborg, Aalborg, Odense, Kingston, Amburgo) che si affacciano sul Mare del Nord le quali, con l'intento di riconnettere gli spazi urbani al mare, hanno deciso di sperimentare nuove modalità di intervento per la riqualificazione dei loro waterfront.

Tali attività sono state organizzate attorno a nove progetti che hanno consentito di testare differenti approcci e metodologie in diversi contesti nazionali, condividendo una risorsa comune, il Mare del Nord.

Il sito web del network, oltre all'area *Home* che descrive la mission del gruppo, è organizzato nelle seguenti sezioni: *Partners, Themes, Findings, Toolkit, Resources, Good Practice, Conference, Contacts* e *Partners login*.

Le sezioni *Partners* e *Themes* presentano le città che hanno partecipato al network, riportando per ognuna di esse sia i dettagli sul progetto di riqualificazione del waterfront e sui suoi partecipanti sia collegamenti e documenti che possano consentire un approfondimento sul tema. Tra i progetti illustrati nel sito si ricorda ad esempio, quello portato a termine nella città di Edimburgo, che ha interessato le zone di Leith e Granton, prevedendo la costruzione di 30.000 case e di luoghi ricreativi. Edimburgo ha puntato, da un lato, sull'integrazione del waterfront all'interno del più ampio contesto regionale dell'estuario su cui si affaccia (il Firth of Forth), dall'altro, ad integrare il waterfront con le esistenti parti della città. Tali obiettivi sono stati conseguiti attraverso

Il waterfront della città di Edimburgo.



due iniziative: il collegamento del waterfront con un nuovo sistema tranviario e con traghetti che uniscono la città con le altre comunità sul Firth of Forth e la realizzazione di un percorso pedonale di 15 km lungo l'intero waterfront.

Un altro caso interessante è quello di Oslo, che nel 2000 ha approvato il "Fjord City" Plan, che interessava un'area estesa 225 ettari per una lunghezza di circa 10 km, vicina al centro della città, da integrare nel contesto urbano.

Anche la città di Aalborg nel 1999 ha adottato un piano strategico, "The Fjord Catalogue" con il quale il waterfront viene identificato come un'area di riqualificazione. Tale riqualificazione ha avuto inizio nel 2002 con la realizzazione di una nuova "house of music", la ricollocazione degli uffici dell'autorità locali nella zona costiera, la costruzione di un nuovo centro per l'architettura e di una casa della cultura in una stazione dismessa.

Nella sezione *Findings* sono illustrati i principali risultati emersi dal *WCP*, che possono essere considerati come *best practice* nella progettazione delle aree urbane costiere.

In particolare, si evidenzia come la rigenerazione del waterfront possa essere accelerata dalla presenza di edifici e servizi esistenti di carattere culturale ed artistico e dallo sviluppo di reti di trasporto che colleghino l'area costiera alle altre zone della città.

Nell'area *Toolkit* è possibile consultare ed eseguire il download del report "The Cool Sea" che raccoglie strumenti e metodi per la riqualificazione dei waterfront, sperimentati nel corso del Waterfront Communities Project.

Differente è il contenuto dell'area *Resources* nella quale sono proposti approfondimenti su alcuni aspetti caratterizzanti le sperimentazioni svolte in ogni città coinvolta. La

sezione *Best practice* fornisce un database che riporta le esperienze di riqualificazione di waterfront portate a termine in tutto il mondo, comprese quelle del Waterfront Communities Project, al fine di creare una base informativa condivisa.

Il database è stato articolato in nove temi che rispecchiano quelli del progetto WCP: Strategie regionali, Vision e Consenso, Integrazione sociale, Partecipazione dei cittadini, Abitazioni, Trasporti, Qualità del disegno urbano, Porto storico, Sviluppo economico ed Innovazioni organizzative.

Nella sezione *Conference* sono riportati gli atti della conferenza conclusiva "Waterfront City" tenutasi ad Edimburgo nel 2007.

Infine, la sezione *Contacts* consente di contattare i soggetti coinvolti nel progetto e la sezione *Partners Login* permette agli utenti registrati di accedere all'area riservata per consultare ulteriori informazioni e documenti.

Waterfront expo
www.waterfrontexpo.com

WaterfrontExpo.com è un portale che raccoglie informazioni riguardanti iniziative e progetti di riqualificazione dei waterfront e che possano rappresentare esempi di *best practice* in questo settore. I suoi contenuti sono a cura della WaterfrontExpo Limited, struttura organizzatrice dell'evento annuale WaterfrontExpo Conference & Exhibition, manifestazione che coinvolge professionisti ed associazioni interessate ad interventi di sviluppo e recupero delle aree portuali.

Il sito web è provvisto di un archivio dei casi studio e delle presentazioni proposte in occasione delle WaterfrontExpo Conferences, di sezioni in cui sono trattati gli aspetti ambientali connessi alla riqualificazione dei waterfront, di un servizio di newsletter per gli utenti iscritti, di un servizio di aggiornamento continuo sul tema, anche attraverso la consultazione della rivista mensile *Waterfront Review*. A loro volta, gli utenti possono contribuire ad arricchire la sezione *News* pubblicando notizie ed informazioni sul portale o aggiungendo casi studio al database del sito.

In particolare, l'area relativa alle notizie si articola in *General News*, *Investment News*, *Environment News*, *Events News* e *People News*. Ad esempio, nell'area *General News* è illustrata la modalità per pubblicare notizie sul sito e sono presentati gli aggiornamenti su alcuni progetti di riqualificazione dei waterfront, tra cui il porto di Westport, il cui progetto prevede la realizzazione di sette ormeggi e di spazi di ancoraggio per una capacità totale di circa 20 barche, oppure il secondo progetto di riqualificazione del waterfront di Brighton, la cui conclusione è prevista per il 2011, che prevede la realizzazione di tre gruppi di edifici residenziali.

La sezione *City case studies*, contiene informazioni sui casi studio di riqualificazione di waterfront in tutto il mondo. Sono disponibili due categorie di studi: le esperienze presentate esclusivamente alle *WaterfrontExpo Conferences*, organizzate a partire dal 2003 e disponibili interamente solo per i Premier Members, ed i casi studio illustrati da terzi, consultabili dai Free e dai Premier Members.

Le applicazioni sono organizzate sulla base dei paesi interessati in: Asia Orientale e Pacifico, Europa e Asia Centrale, America Latina e Caraibi, Medio Oriente e Nord Africa, Nord America, Asia Meridionale, Africa Sub-Sahariana. Dall'area *Presentation & Studies*, è possibile visualizzare le presentazioni proposte alle *WaterfrontExpo Conferences* ed altri studi di approfondimento dei differenti aspetti connessi alla trasformazione delle aree portuali. Come per la precedente, anche in questa sezione, le presentazioni WaterfrontExpo sono disponibili solo per i Premier Members, le altre presentazioni e studi sono invece, consultabili sia da parte dei soci Premier sia dai soci Free. Gli studi sono organizzati nelle seguenti categorie: Studi Ambientali, Risorse Umane,



Progetto del porto turistico di Vigliena a Napoli.

Sviluppo dell'accessibilità costiera, Studi di investimento, Marketing e pubblicità, Altri sviluppi dei waterfront, Presentazioni WaterfrontExpo.

La sezione *Directories*, ancora in costruzione, propone un elenco di riferimenti organizzato in varie aree: dagli istituti di ricerca alle agenzie di sviluppo economico, dagli ordini professionali alle società di ingegneria.

La sezione *New Membership* consente di eseguire il download dei casi studio e di altri documenti. Per accedere al servizio è necessario registrarsi come Premier Member della WaterfrontExpo, pagando una quota di iscrizione, oppure come Free Member.

Attraverso *Newsletter* è, invece, possibile abbonarsi al servizio mediante registrazione gratuita e consultare due pubblicazioni a scelta: la *Waterfront Review*, rivista mensile dell'associazione dedicata allo sviluppo e riqualificazione dei waterfront quali la redazione di masterplans, il ruolo della cultura, degli aspetti turistici e dello sport nello sviluppo di tali aree, oppure la *WaterfrontExpo Newsletter*, creata per aggiornare gli utenti sulle esposizioni e le conferenze WaterfrontExpo. Inoltre, è in previsione anche la redazione di periodici report a tema che approfondiranno meglio alcune questioni sull'argomento.

La *Client Area* consente agli utenti registrati di accedere ad un'area riservata del sito, mentre la sezione *Contribute* permette di pubblicare notizie ed aggiornamenti sul portale; infine da *Contacts* è possibile contattare la *WaterfrontExpo*. Il portale è provvisto anche di un'area dedicata esclusivamente al Waterfront Expo 2008, nella quale attraverso le sezioni *Home*, *Event Profile*, *2008 Innovations*, *The Conference*, *The Exhibition*, *Discussion Groups*, *Media Information*, *Mission Statement* e *Contact* fornisce numerose informazioni sulla conferenza tenutasi lo scorso anno a Liverpool.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 85 è tratta da <http://travel.webshots.com>; quella a pag. 86 è tratta da www.hafencity.com; l'immagine a pag. 87 è tratta da www.theedinburghwaterfront.com. L'immagine a pag. 88 è tratta da www.urbanfile.it.



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; web: 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 "Smarth 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/>

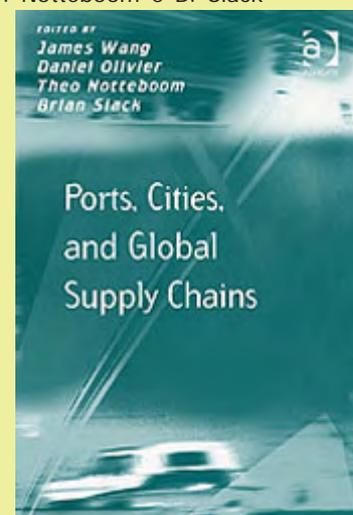
Data pubblicazione: 2007

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 trasferiti 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.



Normativa

La gestione dei porti e del trasporto marittimo

The Ports and Sea Transport Management

a cura di **Giuseppe Mazzeo*** e **Cristina Calenda****

* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
CNR-Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

** Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Nel settore del governo delle trasformazioni urbane e territoriali sta assumendo un ruolo sempre più rilevante il tema della riqualificazione dei waterfront nelle città costiere. Tale interesse si è tradotto nella pratica nell'avvio di numerosi progetti di recupero di queste aree al fine di reintegrarle con il restante contesto urbano.

Accanto agli aspetti progettuali, grande importanza rivestono anche gli aspetti gestionali delle aree portuali, pertanto, risulta necessario procedere ad un'adeguata regolamentazione delle stesse che individui responsabilità e ruoli e che definisca anche regole per la navigazione.

La normativa comunitaria, nazionale e regionale che disciplina le aree marittime abbraccia diversi aspetti: dalle disposizioni inerenti la rete di trasporto via mare, alle leggi specifiche per l'ambito portuale, fino alle norme che interessano più propriamente le modalità di navigazione al fine di garantire un trasporto sicuro, in particolare, di passeggeri.

L'osservatorio propone tre norme che dettagliano alcuni dei suddetti aspetti. La prima norma è rappresentata dalla Legge 84/1994 che ha aggiornato la normativa nel settore portuale, istituendo le autorità portuali e rendendo obbligatoria per alcune tipologie di porti la redazione del piano regolatore portuale, strumento di pianificazione che delimita e definisce le destinazioni d'uso dell'area portuale. La seconda norma analizzata è la Direttiva Comunitaria 884/2004 che

ha istituito la Rete Transeuropea dei Trasporti prevedendo, oltre al potenziamento del sistema stradale e ferroviario, la realizzazione delle autostrade del mare per agevolare il trasporto marittimo delle merci e per assicurare migliori collegamenti tra le aree insulari e periferiche ed la terra ferma. In ultimo, il Decreto Legislativo 45/2000, di recepimento della Direttiva Comunitaria 18/1998, definisce le norme di sicurezza a cui sono sottoposte le navi destinate al trasporto dei passeggeri ed adibite a viaggi nazionali.

Le tre norme, pur diverse, puntano tutte a realizzare una rete per il trasporto marittimo che garantisca elevati livelli di sicurezza sia per quanto riguarda le operazioni di spostamento passeggeri e merci sia le attività che si svolgono nei porti.

L'acquario di Valencia.



Legge 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale"

La Legge n. 84/1994 ha riordinato la legislazione in materia portuale prevedendo l'istituzione delle Autorità portuali in alcuni porti italiani e dettando nuove norme nelle seguenti materie:

- la classificazione dei porti e la nuova normativa in materia di piani regolatori portuali e di realizzazione di nuove opere;
- le prestazioni dei lavoratori portuali;
- lo svolgimento delle operazioni portuali e delle concessioni di aree portuali e banchine.

Per quanto riguarda le Autorità portuali, la Legge le definisce come enti aventi personalità giuridica pubblica sottoposti alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione, Dipartimento della Navigazione marittima ed interna, Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo. Gli organi che le costituiscono sono: il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale ed il Collegio dei revisori.

L'Autorità è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria. Nei limiti previsti dalla Legge, la sua gestione patrimoniale e finanziaria è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, ed è soggetta al controllo della Corte dei Conti.

L'articolo 6 elenca i compiti delle Autorità portuali, ossia:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali (carico, scarico, transbordo, deposito, movimento di merci e di altro materiale, svolti nell'area portuale) e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a queste attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, inclusi i fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali, individuati con apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Tra le attività spettanti alle Autorità portuali quelle di maggior rilievo sono: il rilascio delle autorizzazioni ad esercire le operazioni portuali (art. 16), il rilascio delle concessioni di aree e banchine alle imprese portuali (i cosiddetti terminalisti, art. 18) e l'utilizzo della procedura ingiuntiva di cui al R.D. 639/1910 per la riscossione coattiva dei canoni demaniali. Con decretazioni d'urgenza sono state introdotte alcune modifiche all'originario impianto normativo convertito dalla Legge 647/1996 e dalla Legge 30/1998. Alcune di tali modifiche hanno ampliato i compiti delle Autorità portuali,

tra cui i poteri di regolamentazione riguardo la sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività che si svolgono nel porto. Tra le modifiche è stata inserita anche una integrazione alla disposizione originariamente contenuta nell'articolo 17 in materia di disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, prevedendo la creazione di un pool di mano d'opera che consenta alle imprese portuali di fare fronte alle variazioni imprevedibili di domanda, tramite un consorzio volontario tra le imprese portuali oppure mediante un'agenzia per l'erogazione di prestazioni di lavoro.

L'articolo 4 classifica i porti marittimi nazionali nelle seguenti categorie e classi:

- categoria I: porti, o specifiche aree portuali, per la difesa militare e la sicurezza dello Stato;
- categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
- categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;
- categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di categoria II hanno funzioni commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto; le loro caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali e l'appartenenza di ogni scalo ad una classe sono determinate, sentite le autorità portuali oppure, se non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, tenendo conto dell'entità del traffico globale, dell'efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra, della capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci e delle attrezzature per il rifornimento, la manutenzione, la riparazione e l'assistenza delle navi e delle imbarcazioni.

Per i porti di categoria II, esclusi quelli turistici e da diporto, è prevista la redazione di un piano regolatore portuale che, in conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, individui l'ambito e l'assetto complessivo del porto e determini la destinazione funzionale delle aree interessate.



La Decisione Comunitaria n. 884/2004

Con la Decisione Comunitaria 884/2004, di modifica della Decisione 1692/1996, l'Unione Europea ha definito le strategie per la realizzazione entro il 2020 della Rete Transeuropea di Trasporto, un sistema infrastrutturale che integri trasporto terrestre, marittimo ed aereo con lo scopo di costituire uno spazio privo di frontiere interne che interessi l'intero territorio dell'Unione e che renda agevoli gli spostamenti di persone e merci, garantendo servizi sicuri e di qualità a condizioni economiche accettabili e nel rispetto degli obiettivi comunitari di tutela ambientale.

Tali obiettivi possono essere conseguiti attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti e l'interoperabilità tra le diverse tipologie di trasporto, promuovendo i trasporti a minore impatto ambientale come quelli su ferro la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna. La rete è costituita da infrastrutture di trasporto (autostrade del mare, reti stradali, ferrovie e vie navigabili, porti marittimi di navigazione interna, aeroporti ed altri punti di interconnessione), da sistemi di gestione del traffico e sistemi di posizionamento e di navigazione che comprendono gli impianti tecnici, informatici e di telecomunicazione necessari per garantire il suo corretto e sicuro funzionamento e dalle infrastrutture ed impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, se necessario, dei servizi marittimi e di trasporto aereo.

In particolare nel settore del trasporto marittimo, agli articoli 12 e 12 bis della Decisione sono trattati i porti marittimi e le autostrade del mare.

I porti si configurano come elementi per lo sviluppo del trasporto via mare e come punti di collegamento con le isole ed i punti di interconnessione tra il trasporto marittimo ed altre modalità di trasporto. I porti offrono sia attrezzature e servizi per gli operatori del trasporto che una serie di servizi destinati ai viaggiatori ed alle merci, tra cui i servizi di traghetto, di navigazione a corto e a lungo raggio, compresa la navigazione costiera, per collegamenti all'interno dell'Unione Europea, nonché tra la questa ed altre nazioni. La rete delle autostrade del mare si propone come scopo la concentrazione dei flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima, in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi (più redditizi, regolari e frequenti) per il trasporto di merci tra Stati membri, in modo da ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e delle nazioni insulari e periferiche. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

Il sistema delle autostrade del mare è costituito da impianti e infrastrutture appartenenti ad almeno due porti situati in due diversi Stati membri. Almeno in uno Stato membro, i suddetti impianti ed infrastrutture devono includere sia

elementi, come le attrezzature portuali, i sistemi elettronici di gestione logistica, le procedure di sicurezza e quelle amministrative e doganali, sia infrastrutture che consentano un accesso diretto, terrestre e marittimo, ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità durante tutto l'anno, con la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.

I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare devono essere proposti da almeno due Stati membri. Oltre ad interessare impianti e infrastrutture che compongono la rete, possono includere aiuti all'avviamento qualora si rendesse necessario un intervento pubblico per sostenere la redditività finanziaria del progetto. Nei progetti di interesse comune rientrano anche interventi non correlati ad uno specifico porto, ad esempio la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio. L'approvazione dei suddetti progetti spetta alla Commissione Europea. All'articolo 11 è trattata la rete delle vie navigabili e dei porti di navigazione interna. La rete è composta da fiumi, canali e diramazioni di collegamento ed è realizzata per connettere le regioni industriali e gli agglomerati urbani importanti, tra loro e con i porti. Fanno parte della suddetta rete anche i porti di navigazione interna e le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui il "Sistema di informazione fluviale" per il traffico ed il trasporto, finalizzato ad ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza della rete ed a migliorare l'interoperabilità con le altre tipologie di trasporto.

Per garantire un elevato livello di sicurezza del traffico marittimo, la rete comprende anche un sistema di gestione e di informazione sul traffico marittimo che fornisce servizi di gestione del traffico marittimo costiero o portuale, sistemi di posizionamento e di resoconto delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti e sistemi di comunicazione in caso di pericolo e per la sicurezza in mare.

Ai sensi dell'allegato II della Decisione, rientrano tra i progetti dei porti marittimi di interesse comune:

- gli accessi marittimi o fluviali dei porti, comprese le spese relative all'attrezzatura destinata ai lavori effettuati per rompere il ghiaccio durante l'inverno;
- l'infrastruttura portuale all'interno della zona portuale;
- le infrastrutture di trasporto terrestre interne alla zona portuale;
- le infrastrutture di trasporto terrestre che collegano il porto alla rete transeuropea dei trasporti.

Tali progetti si propongono tra i loro obiettivi lo sviluppo degli scambi all'interno ed all'esterno dell'Unione, la riduzione del traffico nei corridoi terrestri mediante un'efficace navigazione marittima, il miglioramento dell'accessibilità dei Paesi insulari e periferici e l'accesso ai porti baltici situati ad una latitudine superiore a 60°N.

Decreto Legislativo 45/2000: norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali

Il Decreto Legislativo 45/2000 recepisce le disposizioni della Direttiva Comunitaria 18/1998 che disciplina le norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali. In particolare, sono soggette all'applicazione del Decreto, le navi da passeggeri nuove e quelle esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e le unità veloci da passeggeri. Il Decreto non si applica alle navi da guerra e da trasporto truppe, alle navi senza mezzi di propulsione meccanica, alle navi costruite in materiale non metallico o equivalente, che non ricadono sotto le norme relative alle unità veloci o a sostentamento dinamico, alle navi in legno di costruzione primitiva, agli originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con i materiali originali, alle navi da diporto che non sono né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di 12 passeggeri a fini commerciali ed alle navi che operano esclusivamente nelle aree portuali. Sono, inoltre, escluse dall'applicazione le unità veloci da passeggeri da guerra ed adibite al trasporto truppe, le unità da diporto non dotate di equipaggio e che trasportano al massimo 12 passeggeri a fini commerciali e le unità che operano esclusivamente nelle aree portuali.

L'articolo 3 classifica le navi da passeggeri nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:

- classe A: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;
- classe B: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;
- classe C: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;
- classe D: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.

Le unità veloci da passeggeri si classificano in:

- Categoria A: unità passeggeri veloce con non più di 450 passeggeri o che operi su di un percorso in cui si sia dimostrato che esiste un'alta probabilità, in caso di evacuazione, che passeggeri e membri dell'equipaggio possano essere soccorsi in sicurezza entro il minore tempo necessario per preservare le persone dai pericoli di ipotermia, nelle peggiori condizioni ipotizzate, oppure in un tempo appropriato in relazione alle condizioni ambientali ed alla configurazione geografica della zona del percorso, oppure in quattro ore.
- Categoria B: unità veloce da passeggeri diversa da quella di categoria A, con macchinari e sistemi di sicurezza

sistemati in modo che, nel caso di un'avaria che interessi un macchinario essenziale ed i sistemi di sicurezza di un compartimento, l'unità mantenga la capacità di navigare in sicurezza.

L'articolo 4 individua i requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:

- a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici devono essere conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto;
- b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) del 1988, e dei capitoli V e VI della "SOLAS 1974";
- c) per le apparecchiature di navigazione valgono le disposizioni di cui alla regola 12, capitolo V, della "SOLAS 1974".

Le unità veloci da passeggeri italiane o di altro Stato membro, salvo i limiti stabiliti dal Decreto, se costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità alla data del 1 gennaio 1996 o successivamente devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalla regola X/3 della "SOLAS 1974" oppure se costruite anteriormente al 1 gennaio 1996 devono continuare l'attività in conformità a quanto stabilito dal codice per le unità veloci.

L'articolo 7 stabilisce che le navi da passeggeri nuove battenti bandiera italiana siano sottoposte dalle Autorità marittime ad una visita iniziale prima che la nave entri in servizio; ad una visita periodica ogni 12 mesi ed a visite occasionali.

Per le navi da passeggeri esistenti battenti bandiera italiana, la visita iniziale è eseguita prima che la nave sia adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, o entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del Decreto quando adibita a viaggi nazionali nello Stato.

Al termine della visita iniziale, le Autorità marittime rilasciano alle navi da passeggeri nuove ed esistenti un certificato di sicurezza valido al massimo 12 mesi e rinnovato in seguito alla visita periodica. Le unità veloci da passeggeri di bandiera italiana tenute a conformarsi ai requisiti del codice per le unità veloci, sono sottoposte dalle Autorità marittime alle visite previste dal codice stesso. Anche per tali unità le Autorità marittime rilasciano un certificato di sicurezza; le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1 gennaio 1996, in esercizio continuano, invece, ad essere certificate secondo la normativa ad esse applicabile.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 93 è tratta da www.vivervalencia.net e l'immagine a pag. 94 è tratta dal sito www.assoporti.it.



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".

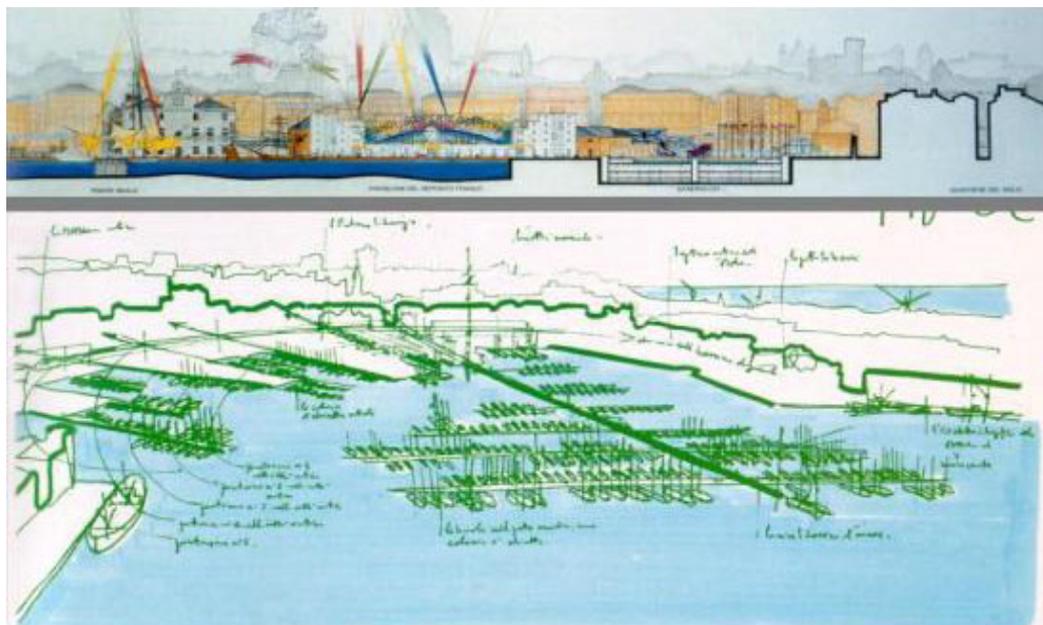
La diversa velocità di trasformazione delle aree portuali rispetto a quelle urbane e la storica dicotomia tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali sono probabilmente le principali cause che hanno condotto alla realiz-

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.

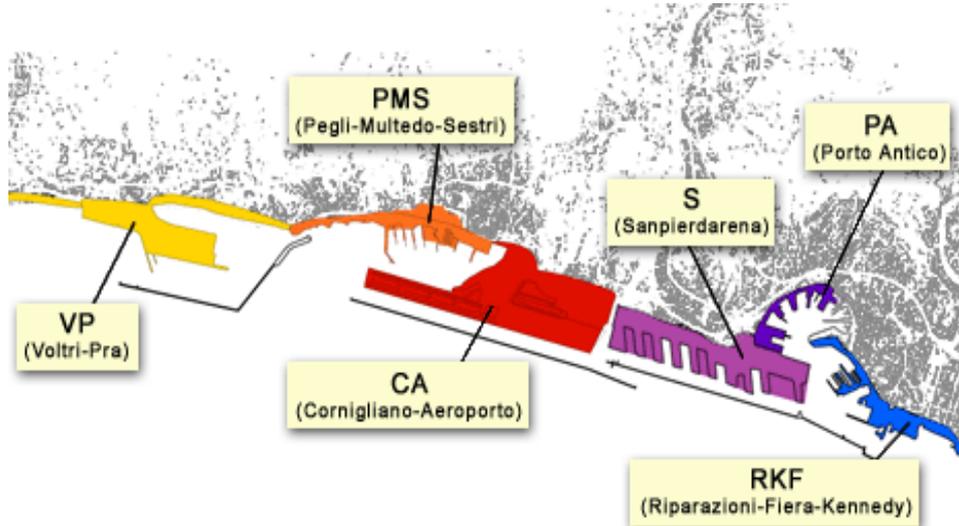
A tal fine, per disegnare il nuovo assetto del porto genovese, su proposta dell'Autorità Portuale, è stata istituita nel 1996 un'agenzia per la gestione e l'integrazione di contributi e istanze provenienti da Autorità Portuale, Amministrazione comunale, Università, con il supporto e l'esperienza di consulenti 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:

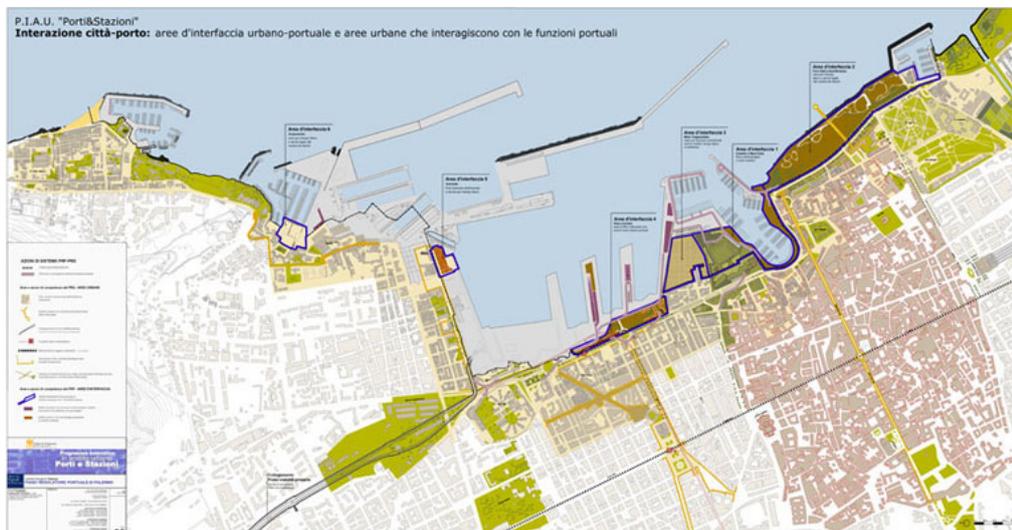
- il potenziamento del porto commerciale, con l'ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio
- l'individuazione di soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità
- il potenziamento 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.



Il progetto di riqualificazione urbana e del waterfront di Siracusa

Nell'aprile 2004 si è concluso il concorso di progettazione commissionato dal Comune di Siracusa per la riqualificazione urbana del lungomare di Levante-Lotto nord dell'Isola di Ortigia.

L'area interessata dal progetto di riqualificazione si trova nella parte più antica della città tra il quartiere Umbertino, caratterizzato dalla regolarità degli isolati e del tracciato stradale; il quartiere Graziella, dove prevale la presenza di abitazioni di piccole dimensioni del tessuto antico, e il parcheggio Talete, di più recente realizzazione che domina l'affaccio sul mare.

Il progetto punta alla ricucitura di queste parti di città più prossime alla costa con il vero e proprio waterfront, oggi di fatto disconnesse, ed è articolato in tre ambiti di intervento. Il primo ambito è caratterizzato dalla presenza delle antiche mura spagnole, in cui sono stati trovati i resti di un cantiere navale di epoca ellenistica. Da quest'area, percorrendo le antiche mura cittadine, l'affaccio sul mare è ostacolato dalla presenza del parcheggio Talete.

Il secondo ambito di intervento si trova a ovest del parcheggio Talete, in un'area in cui la presenza della spiaggia permette l'accesso direttamente a mare, ma la recente costruzione della nuova sede stradale, del ponte e dell'arenile all'imbocco del porto piccolo ha determinato un allontanamento tra questa zona e il waterfront.

Il terzo ambito, infine, è collocato in una zona affacciata sul porto canale, a sud del palazzo delle poste, e rappresenta il confine ovest del quartiere Umbertino (attualmente oggetto di riqualificazione).

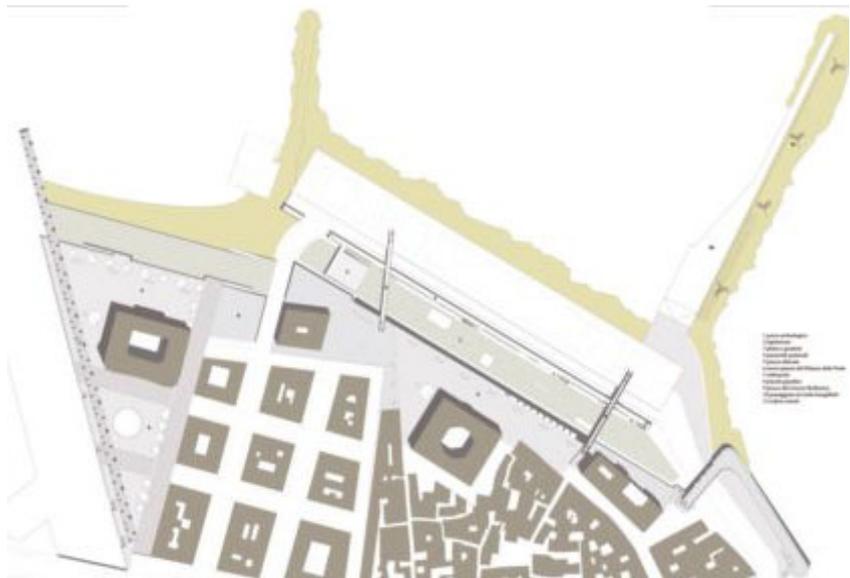
Il progetto propone la riconfigurazione dei tre ambiti di intervento attraverso una doppia soluzione. La prima prevede il

Referenze immagini

L'immagine a pag. 97 è tratta dal sito <http://www.re-set.it>; quella a pag. 98 è tratta dal sito <http://www.porto.genova.it>. L'immagine a pag. 99 è tratta dal sito web http://www.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web <http://www.archiportale.com>.

ridisegno e la ricucitura di quelle parti di città oggi sconnesse dal tessuto urbano attraverso la realizzazione di spazi aperti, riqualificati nella pavimentazione, nel verde e nell'arredo urbano, per agevolarne così la fruizione pubblica. La seconda è finalizzata alla realizzazione di un elemento che permetta la ridefinizione dello spazio urbano: si tratta, nello specifico, di un doppio muro pensato per diminuire la separazione tra città e mare. Il muro ha inoltre la funzione di delimitare l'area del vicino parco archeologico, costituisce il un nuovo fronte del parcheggio, e restituisce un nuovo grande fondale urbano, opponendosi alla grande cesura del parcheggio Talete. Nell'intercapedine del muro, come in un museo a cielo aperto, sono collocati i reperti archeologici rinvenuti nel territorio.

Il progetto punta alla ricucitura delle parti di città più prossime alla costa con il vero e proprio waterfront.





Napoli 2011

Strategie per la riconquista di un rapporto interrotto

Strategies for an Interrupted Connection

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Diverse città di mare, sia in Italia che nel mondo, vivono il paradosso di avere considerevoli parti di costa lungo le quali il rapporto con il mare è materialmente, fisicamente negato alla città.

I casi studio individuano in questo rapporto negato una delle principali cause del mancato innesco di meccanismi di riqualificazione economica e sociale.

L'analisi delle *best practices* in termini di "riappropriazione" della linea di costa, evidenzia come, proprio a partire dalla riconquista e dal ripensamento di questo rapporto, si possono ottenere straordinari risultati.

Genova, Barcellona sono solo due dei molteplici esempi di come la riqualificazione e riconfigurazione di parte del *waterfront* abbia generato fenomeni più ampi di riorganizzazione urbanistica, economica e sociale.

Nei casi di successo il ridisegno e la ricostruzione del legame spezzato tra attività urbane e mare hanno comportato infatti, non solo la riqualificazione fisica dei luoghi ma anche la rifunzionalizzazione di importanti aree e di conseguenza l'attivazione di importanti flussi anche di tipo economico.

La riconquista dell'area a mare e di tutte le attività che ad essa sono riconducibili (trasporto passeggeri e merci, nautica da diporto, attività legate al turismo, al commercio, al tempo libero) se sapientemente gestita può incidere notevolmente sulla rinascita di aree fortemente degradate.

Quando poi agli interventi di riqualificazione fisica delle aree si associano interventi tesi all'insediamento di funzioni qualificanti l'area o funzioni alla scala metropolitana e non solo locale¹, gli interventi risultano maggiormente efficaci. Interessante sarebbe riuscire ad individuare, in relazione alle iniziative messe in campo, gli elementi da cui può dipendere il successo o l'insuccesso della strategia generale.

Spesso è la condivisione della strategia e la partecipazione alla sua definizione di un ampio numero di soggetti

Il processo di dismissione di determinate realtà produttive, così come la riconversione tecnologica di alcuni impianti, rappresentano per Napoli l'occasione per avviare un processo di *waterfront redevelopment*. Una delle aree interessate dalla riqualificazione e rifunzionalizzazione della linea di costa è quella di San Giovanni a Teduccio nell'area orientale della città.



(amministrazioni locali, soggetti tecnici ed economici, cittadini) a garantire l'attuazione ed il successo delle iniziative di trasformazione², in altri casi, la presenza di una strumentazione urbanistica che facilita, nel quadro di obiettivi definiti, l'integrazione tra l'azione privata e quella pubblica al fine di massimizzare gli effetti sinergici.

In relazione a tali aspetti, nell'approfondimento proposto in questo numero si ricostruisce il processo, innescato dall'approvazione del nuovo Piano Regolatore della città, teso al recupero del rapporto con il mare dell'area di costa del quartiere di San Giovanni a Teduccio, localizzato nella periferia orientale della città.

Il contributo intende ricostruire, attraverso l'approfondimento degli strumenti di pianificazione urbanistica, il processo di costruzione delle strategie di trasformazione messe in campo per la riqualificazione di un territorio privato, oramai da tempo, della sua costa che punta principalmente sulla forte integrazione tra i diversi sistemi di trasporto per incentivare la localizzazione di funzioni di eccellenza e creare le condizioni per l'innescio di fenomeni di riqualificazione spontanea.

L'area

L'area oggetto dell'approfondimento proposto in questo numero è quella della linea di costa del quartiere San Giovanni a Teduccio nella periferia orientale della città di Napoli.

L'area orientale di Napoli si caratterizza per una notevole presenza di aree industriali dismesse testimonianza di un passato legato al settore produttivo.

Problemi di inquinamento ambientale, la presenza di industrie pericolose, le ingombranti infrastrutture –oggi notevolmente sovradimensionate e progettate per servire le attività industriali più che gli insediamenti residenziali– sono l'eredità di questo passato.

L'area di San Giovanni a Teduccio sconta tale condizione ed è inoltre penalizzata dalla presenza lungo la costa di una serie di attrezzature molte delle quali dismesse o sottoutilizzate che di fatto impediscono la fruizione visiva e fisica dell'area a mare.

Una linea ferroviaria, realizzata in era borbonica, un deposito dell'azienda comunale di mobilità (Anm), aree industriali dismesse come la ex fabbrica Corradini e l'insediamento industriale della ex Cirio, impianti tecnologici da riconvertire quali la centrale elettrica dell'Enel di Vigliena, il depuratore di Napoli S. Giovanni separano materialmente il quartiere dal mare.

Ne conseguono notevoli problemi di tipo urbanistico, infrastrutturale ed economico-sociali.

La cesura principale con il mare è costituita dalla linea ferroviaria nazionale FS che collega la città di Napoli con il sud della penisola e con la Sicilia e che separa dalla costa gli insediamenti residenziali densamente abitati del quartiere spesso caratterizzati da edilizia storica di particolare pregio. L'infrastruttura ferroviaria rappresenta d'altro canto, anche un elemento strategico per l'area soprattutto in ragione del fatto che con il completamento dell'alta velocità è previsto che questa linea si liberi dal traffico nazionale e assuma le caratteristiche di metropolitana regionale.

Le aree oggetto di intervento previste dal Programma Innovativo in Ambito Urbano si estendono su una superficie maggiore (campite) rispetto a quelle soggette a Piano Urbanistico Attuativo (non campite).



In tale ottica, l'infrastruttura può quindi diventare la principale attrezzatura per consentire l'accesso alle nuove funzioni previste lungo la costa.

Allo stesso modo, la presenza di diverse aree dismesse di notevole dimensioni che possono diventare sede di nuove attività anche a carattere metropolitano in grado di innescare fenomeni di reale riqualificazione fisico-funzionale per l'area.

Gli strumenti

Con delibera 65 del febbraio 2009 il Comune di Napoli ha approvato il Preliminare di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) di iniziativa pubblica della costa di San Giovanni a Teduccio. Il Preliminare rappresenta l'ultimo, in termini cronologici, tra gli strumenti di pianificazione comunale tesi a definire le strategie di intervento finalizzate allo sviluppo dell'area a partire dalla riconquista della linea di costa.

Il Preliminare di PUA viene definito infatti (Comune di Napoli, 2009) come una delle azioni riconducibili al Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) "porti e stazioni", finanziato dal ministero delle Infrastrutture nel 2004 e finalizzato, da un lato, a migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi d'interconnessione fra i trasporti pubblici terrestri e quelli marittimi lungo la linea di costa della città di Napoli, dall'altro, ad accelerare, nelle aree circostanti i nodi costieri, le azioni di riqualificazione urbana grazie alla valorizzazione prodotta dal miglioramento delle condizioni di accesso a queste aree³ (Comune di Napoli 2001).

Il PIAU a sua volta, va inteso come approfondimento, sull'area di San Giovanni a Teduccio, del nuovo PRG di Napoli approvato nel 2004 che individua quest'area come un ambito soggetto a piano urbanistico esecutivo, attribuendole un valore strategico per la riqualificazione ambientale e produttiva dell'intera area orientale e perseguendo, a tale fine, la riqualificazione della fascia litoranea attraverso la definizione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale ed il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare (Comune di Napoli 2004).

Il Piano Comunale individua infatti come fondamentali per il perseguimento degli obiettivi indicati, in primo luogo la riqualificazione di due complessi ex industriali, quello della Cirio e quello della Corradini da riconvertire in un sistema di attrezzature di rilevante interesse urbano finalizzato ad ospitare attività connesse allo sviluppo dell'area ed in particolare alla valorizzazione della risorsa mare.

Nel complesso Cirio, ai sensi di un Protocollo d'intesa sottoscritto il 31 marzo 1998 da Comune di Napoli, Ministero dell'Università, Regione Campania e Università di Napoli Federico II, il Piano Comunale prevede l'insediamento di attività universitarie.

Il Piano prevede inoltre la realizzazione di un approdo turistico per imbarcazioni da diporto nello specchio d'acqua antistante

la Corradini e sulle aree dell'ex impianto industriale la realizzazione di attrezzature e servizi connessi all'attività nautica o di supporto a essa. Nelle aree della centrale termoelettrica dell'Enel a Vigliena, dismesse in seguito alla trasformazione in impianto a ciclo combinato, prevede la realizzazione di attrezzature pubbliche in conformità a quanto previsto da un Accordo di Programma approvato nel marzo 2001. Prevede inoltre la dismissione dell'impianto di depurazione di S.Giovanni e il conseguente ripristino del litorale; la realizzazione a Pietrarsa di un centro museale dedicato alla storia dei trasporti e della mobilità; la riconfigurazione della spiaggia; la realizzazione di spazi pubblici lungo il corso San Giovanni di riconnessione tra il quartiere e il mare.

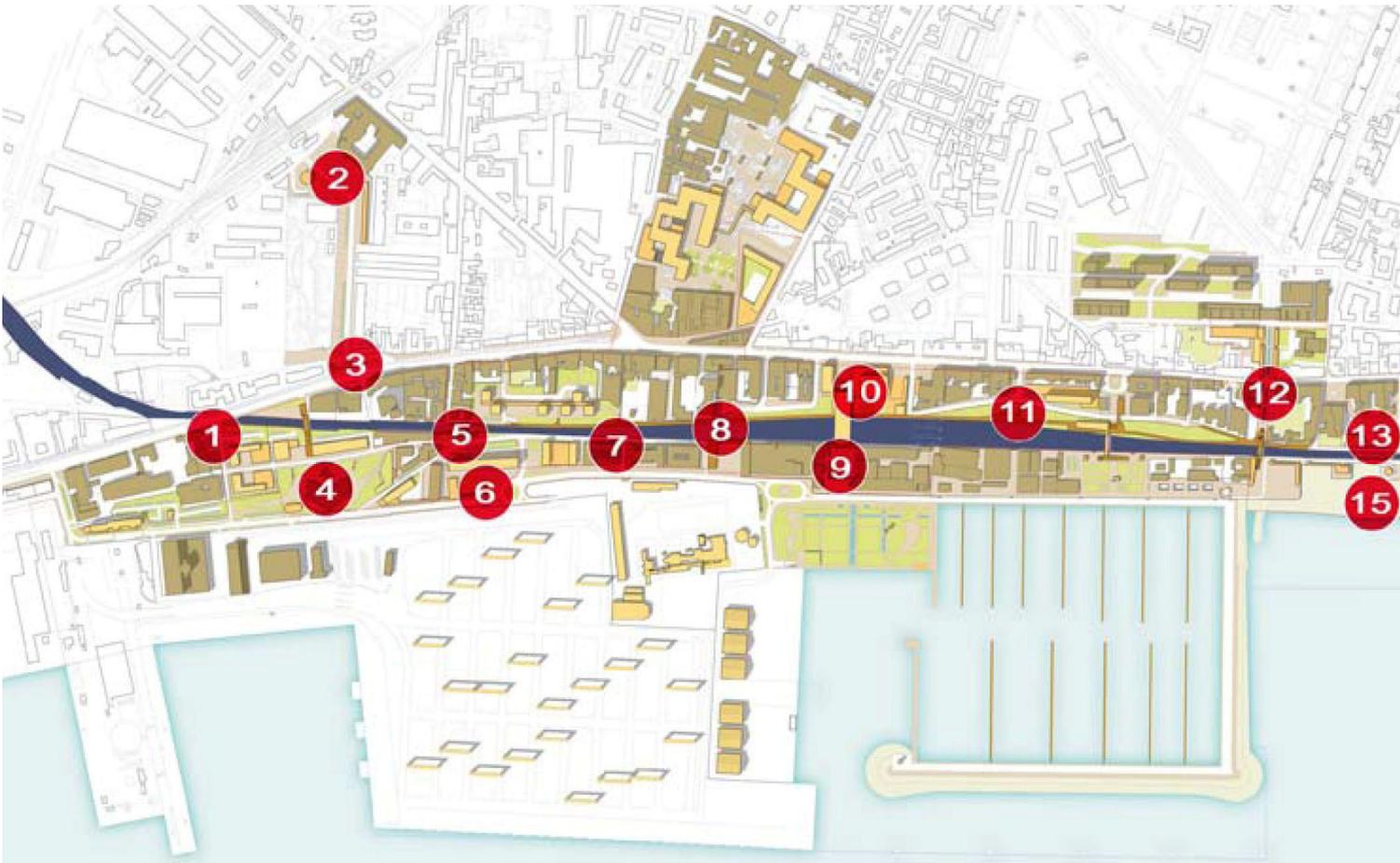
Coerentemente con gli obiettivi del Piano Comunale, in sede di redazione del PIAU sono stati approfonditi gli aspetti relativi alla mobilità lungo la linea di costa, analizzando i flussi esistenti relativamente alla mobilità su ferro, su gomma e via mare. Nello studio sono stati valutati i possibili scenari alternativi relativi alla mobilità tenendo in considerazione i possibili interventi di connessione tra le varie modalità di trasporto pubblico. L'approfondimento ha consentito l'individuazione dei punti di degrado e di quelli qualificanti il tessuto urbano. Obiettivi del Programma sono stati:

- aumentare la platea di utenti del trasporto pubblico mediante l'interconnessione della rete terrestre con il trasporto marittimo considerando anche le aree metropolitane costiere con cui prevedere ulteriori collegamenti;
- migliorare la qualità urbana intorno ai nodi che costituiscono aree potenzialmente pregiate ma nella maggior parte dei casi molto degradate;
- mobilitare risorse private, in aggiunta a quelle pubbliche.

In ragione di quanto definito nel Piano Comunale e di quanto emerso dall'approfondimento fatto in sede di formazione del PIAU, il Preliminare di PUA approvato a febbraio ha individuato come obiettivi prioritari:

- la definizione dei contenuti a cui dovrà uniformarsi il PUA previsto dal nuovo Piano Comunale;
- l'individuazione, tra le opere pubbliche previste nell'area, delle opere cui si può dare attuazione nelle more dell'approvazione del PUA;
- la definizione di criteri di integrazione con altri importanti interventi già in corso nell'area.

Scopo del Preliminare approvato è, infatti, specificare le linee strategiche per la riqualificazione e lo sviluppo dell'area costiera di San Giovanni definite nel Piano Comunale per integrare in un unico disegno le iniziative già in corso e, contestualmente, anticipare, rispetto alla definitiva approvazione del PUA previsto dal Piano Comunale, gli interventi pubblici maggiormente significativi ai fini della "riconquista" della linea di costa. Gli interventi individuati come prioritari nel Preliminare e finalizzati al recupero del



Il preliminare di Piano Urbanistico attuativo di San Giovanni a Teduccio, al fine di accelerare il processo di “riappropriazione” della linea di costa così come indicato dal nuovo Piano Comunale, individua alcune opere pubbliche considerate prioritarie che, in quanto conformi con la normativa urbanistica, possono essere poste in attuazione prima della definitiva approvazione del PUA in corso di redazione. I principali interventi cui si intende dare avvio sono: la realizzazione di una nuova strada parallela alla linea di costa con accesso dal Ponte dei Francesi e sbocco su corso S. Giovanni nei pressi del deposito Anm (in figura con i numeri 1, 7 e 8); la realizzazione del sovrappasso pedonale di Vigliena (in figura con il numero 5); il Parco archeologico urbano del forte di Vigliena (in figura con il numero 4); la piazza attrezzata antistante il complesso residenziale “Centocamerelle” (in figura con il numero 6); il restauro dell'ex Corradini (in figura con il numero 9). Gli altri interventi di iniziativa pubblica individuati concorrono al recupero del rapporto con il mare mediante una nuova rete di percorsi costieri e di collegamento del quartiere con la costa.

rapporto con il mare comportano la riconfigurazione urbanistica di alcune aree nodali destinate all'insediamento di funzioni di scala urbana. In particolare, la riconfigurazione dell'area prossima al previsto porto turistico oramai in fase avanzata di realizzazione, interessata anche dalla realizzazione di una nuova stazione della linea metropolitana 2.

Tessuto connettivo dell'intervento diventa l'incremento e la messa a sistema degli spazi e delle attrezzature pubbliche esistenti e previsti nell'area; la realizzazione di una nuova rete di percorsi costieri e di collegamento del quartiere con la costa, attualmente fortemente limitati dalla presenza della linea ferroviaria e dalla presenza di impianti dismessi. La strategia già individuata nel Piano Regolatore e riaffermata prima nel PIAU e quindi nel

Preliminare di Piano Attuativo fonda, in modo particolare, oltre che sulla scelta di insediare nell'area funzioni di rango metropolitano (il porto turistico e le facoltà universitarie nell'ex impianto industriale della Cirio nell'immediato retro costa), sul rafforzamento dell'interscambio tra i sistemi di trasporto pubblico, in particolare, tra quelli via mare e su ferro.

Il Programma prevede infatti per il nodo di San Giovanni il potenziamento:

- delle linee via mare anche grazie alla realizzazione del porto turistico in località Vigliena;
- della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana;
- della linea ferroviaria regionale Fs/RFI verso Salerno;
- delle linee tranviarie;
- delle linee del trasporto collettivo su gomma.



Il porto turistico di Vigliena

Tra le finalità del Preliminare vi è la necessità di anticipare, all'interno di strategie condivise, alcuni interventi pubblici che fungano da armonizzatori con gli interventi in fase avanzata di realizzazione lungo la costa. Nell'area di San Giovanni sono infatti in corso o previste una serie di importanti interventi per la realizzazione di attrezzature di scala metropolitana in particolare finalizzate al rafforzamento dell'interscambio tra le linee di trasporto via mare e via terra. Tra questi interventi assume un significato particolare il porto turistico di Vigliena.

Il porto, in corso di realizzazione, interessa una superficie di circa 445.000 mq, e comporta un intervento di recupero di parte dell'ex Opificio Corradini, ora dismesso. La progettazione, costruzione e gestione del porto e delle relative infrastrutture sono state affidate nel 2003, mediante procedure di evidenza pubblica (project financing), alla società Porto Fiorito che nel 2000 aveva presentato la proposta di progetto.

L'intervento prevede la realizzazione dell'approdo turistico con uno specchio d'acqua di circa 150.000 mq per circa 850 imbarcazioni e i relativi servizi tra i quali: un'area cantieristica attrezzata per il rimessaggio di imbarcazioni;

attrezzature sportive e commerciali; aree per attività artigianali e di servizio; foresteria; parcheggi; club house; aree verdi.

Oltre alle opere strettamente legate alle attività portuali, il concessionario realizzerà opere infrastrutturali esterne alle aree interessate dalla concessione e finalizzate ad inserire e collegare la struttura con le aree circostanti. Tali opere che, dopo il collaudo, saranno consegnate al Comune prevedono la realizzazione di una strada di collegamento tra la via principale e l'area in concessione, una piazza attrezzata, un molo per l'attracco aliscafi, una passeggiata a mare, la sistemazione della foce di un alveo situato in prossimità del porto.

L'insieme degli interventi in corso oltre a dotare la città di una importante infrastruttura per il diportismo nautico, avvierà un processo di riqualificazione di un'area strategica per lo sviluppo della zona orientale che vedrà nell'ex stabilimento Corradini, restaurato e restituito a nuovi usi, il centro di una serie di attività in grado di offrire nuove opportunità di sviluppo e occupazione.

Conclusioni

Un tema cardine su cui si focalizza l'attenzione nel Preliminare di PUA è quello dell'accessibilità generale al quartiere San Giovanni ed in particolare all'area a mare. Accessibilità quest'ultima, già compromessa dalla barriera costituita dalla linea ferroviaria e dalla presenza di aree dismesse e degradate che rischia però di divenire ingestibile se non si mettono in atto interventi finalizzati a governare gli ulteriori flussi che verosimilmente si genereranno in ragione delle attrezzature che in quell'area si stanno realizzando. In primo luogo, il terminal containers nella darsena di levante, il porto turistico di Vigliena e le altre attrezzature pubbliche e private che inevitabilmente, una volta entrate in funzione, determinano un consistente aumento del traffico verso San Giovanni a Teduccio e verso le aree a valle della linea ferroviaria. I collegamenti esistenti verso il mare (attualmente consistenti in tre passaggi a livello che intersecano la rete ferroviaria) saranno inoltre non più utilizzabili allorquando la linea ferroviaria lungo la costa assumerà le caratteristiche della rete metropolitana così come previsto dalla strumentazione di settore.

Al fine di avviare gli interventi necessari a realizzare le infrastrutture necessarie al nuovo assetto funzionale in corso di realizzazione, il Preliminare di PUA individua come prioritari il recupero del rapporto con il mare mediante la realizzazione di una nuova rete di percorsi costieri e di collegamento tra quartiere e costa; la riorganizzazione in chiave sistemica degli spazi e delle attrezzature pubbliche sia esistenti che di nuovo impianto; la riconfigurazione urbanistica di alcune aree centrali, in particolare di quella interessata dal nodo

d'interscambio terra-mare; la definizione di indirizzi di dettaglio per gli interventi privati nei tessuti edilizi abitativi e produttivi. Individuando infine gli interventi prioritari per il raggiungimento degli obiettivi delineati consente l'avvio degli interventi pubblici nelle more dell'approvazione dello strumento attuativo previsto per l'area nel Piano Comunale. L'approvazione del Preliminare di PUA come azione riconducibile al Programma Innovativo in Ambito Urbano consente inoltre un ulteriore risultato, quello di utilizzare i fondi appositamente destinati al PIAU per far fronte agli oneri relativi alla progettazione preliminare e definitiva degli interventi definiti nel Preliminare come prioritari; così come agli oneri relativi alla progettazione preliminare per la realizzazione delle urbanizzazioni e agli oneri relativi alla progettazione preliminare relativa al restauro strutturale dell'ex insediamento industriale Corradini complessivamente stimati in circa 210.000 €.

In tal senso infatti, l'approvazione del preliminare viene definita come "azione che consente di dare corso alla formalizzazione degli accordi con partners pubblici e privati propedeutici alle trasformazioni stesse ed alla progettazione, almeno in forma preliminare, delle opere pubbliche" (Comune di Napoli 2009).

Note

¹ L'individuazione di un giusto mix funzionale negli interventi di riqualificazione è in generale un elemento di particolare importanza per il successo di un'iniziativa di trasformazione. Lo è ancor di più nei casi di riconfigurazione dei *waterfront* o di aree dismesse dove la disponibilità di aree di dimensioni medio-grandi rappresenta una opportunità per la localizzazione di funzioni di livello metropolitano in grado di innescare flussi qualificanti l'area. La localizzazione di funzioni di rango superiore, se armonizzata alle altre funzioni insediate o preesistenti, ha consentito, infatti, in molti casi, cambiamenti sostanziali dell'immagine dell'area, generando l'accelerazione di fenomeni di intervento anche del settore privato. Innumerevoli sono i casi in cui grandi progetti di iniziativa pubblica hanno innescato investimenti privati di dimensioni paragonabili se non addirittura superiori a quello pubblico iniziale. Alcuni di questi hanno interessato proprio la riqualificazione dei *waterfront* (Barcellona, Lione, Bilbao, Nantes).

² La comunicazione e la condivisione dei processi decisionali ed attuativi delle strategie di riqualificazione e sviluppo di un'area, nelle pratiche moderne, si sono rivelati fattori determinanti il successo delle strategie. Le *best practices* insegnano che la fiducia che si crea nell'azione di intervento può divenire un elemento chiave determinante la capacità di trasformazione e sviluppo di un contesto territoriale (Cerrone 2003). Interessante, nell'esperienza ricostruita in questo numero, sono le forme di comunicazione e partecipazione strutturate per avviare il processo di individuazione degli interventi di trasformazione. Nel caso presentato, per la gestione del processo partecipativo è stato predisposto un *Open Space Technology*, uno spazio fisico e concettuale in cui si sono confrontati soggetti diversi interessati al processo di "riconfigurazione" dell'area oggetto di trasformazione. Da questa occasione di confronto, gestita dal settore tecnico comunale

competente in urbanistica e supportato da Avventura Urbana una società che opera nei settori della comunicazione e della predisposizione di processi di partecipazione, sono emersi spunti di approfondimento e ipotesi di intervento da attuare nell'area. Per brevità e differente finalità del contributo presentato, non si approfondisce il processo partecipativo che può però essere ricostruito attraverso i documenti redatti per e a valle delle occasioni di incontro e ritrovabili in rete all'indirizzo web <http://sangiovanni.urbanistica.na.it>.

³ Il PIAU è una iniziativa promossa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzata a finanziare programmi di intervento innovativi su aree caratterizzate da condizioni urbane ad elevata complessità fisica e funzionale. In particolare, su aree adiacenti stazioni ferroviarie e aree portuali nelle quali siano presenti particolari condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia la necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale. In adesione al bando di cui al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 27 dicembre 2001, il Comune di Napoli, nel novembre 2003 ha approvato la proposta di programma confluita in un Protocollo di Intesa sottoscritto il 30 giugno 2004 da Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; Comune di Napoli; Ferrovie dello Stato spa; R.F.I. spa; Autorità Portuale di Napoli. Il Programma interessa due zone costiere cittadine di particolare complessità in cui ricadono o sono in corso di realizzazione nodi di interconnessione tra le linee del trasporto pubblico su ferro e i trasporti marittimi: quella di San Giovanni a Teduccio, posta tra il confine orientale del porto commerciale e il limite orientale del comune di Napoli, dove l'amministrazione comunale ha promosso la realizzazione di un nuovo porto turistico e di attrezzature per la cultura e il tempo libero a esso connesse e dove obiettivo principale della riqualificazione è la riconnessione tra quartiere e mare oggi impedita dalla barriera costituita dalla linea ferroviaria; quella di Mergellina di interconnessione tra la stazione FS di Mergellina e l'approdo turistico dove l'obiettivo è riorganizzare e valorizzare un'ampia zona urbana fra la stazione ferroviaria, la spiaggia e l'approdo turistico.

Riferimenti Bibliografici

Cerrone D. (2003) *Il Piano Strategico. Strumento di promozione e sviluppo delle trasformazioni territoriali*, Francesco Giannini & Figli, Napoli.

Comune di Napoli (2001) *Proposta di programma innovativo in ambito urbano (D.M. 27 dicembre 2001 art. 5) Allegato A*.

Comune di Napoli (2004) *Variante al piano regolatore generale centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004. Norme d'attuazione*.

Comune di Napoli (2009) *Piano Urbanistico Attuativo San Giovanni a Teduccio approvato con delibera comunale n.65 del 6 febbraio 2009*.

Referenze immagini

Le immagini sono tratte dai documenti ufficiali e sono ritrovabili anche sul sito del Comune di Napoli all'indirizzo <http://www.comune.napoli.it>



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; web: 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.

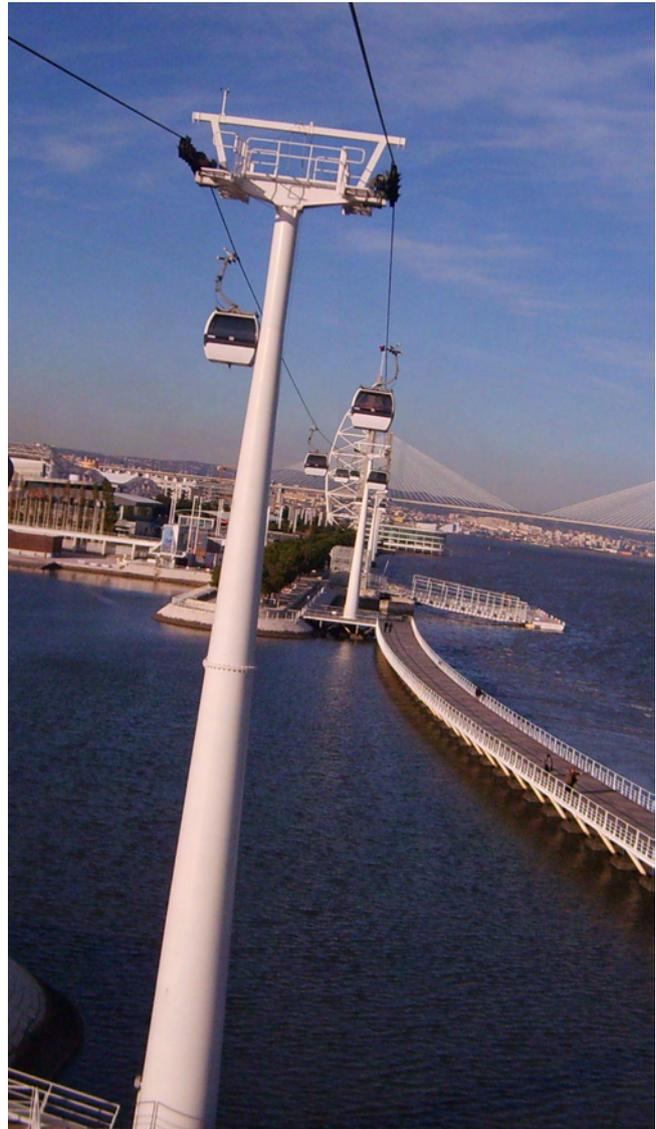
Alla promozione di questo ultimo sono dedicate la maggior parte delle azioni previste dal programma Marco Polo II tra cui quella "Autostrade del mare" con la quale si intende trasferire direttamente il traffico merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio o ad una combinazione di trasporto 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)



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



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

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



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>.



Profili degli autori

Il Centro Internazionale Città d'Acqua

The International Center Cities of Water is a nonprofit association, born in Venice in 1989. It is aimed at developing researches and promoting initiatives on the various aspects of the relationships between water and city. Its interlocutors are the cities of the world, careful to the recovery of a positive relation with the water, in order to improve the quality of the urban environment.

Oriana Giovinazzi

Researcher at the Department of Planning of the University luav of Venice. She develops studies and researches with the Center Cities of Water on the waterfront development for conferences, workshops and publications.

Marta Moretti

Vice Director of the Center Cities of Water of Venice. She is Responsible of the Editorial Board of publications of the Center: *Aquapolis* and *Portus*. She is also Editorial Director of the newsletter of the Center, *Città d'Acqua News*.

Giuseppe Mazzeo

Researcher of the National Research Council (Institute of Studies on the Mediterranean Systems in Naples). Professor of Urban Planning Technique at the Faculty of Engineering, University of Naples Federico II. It carries out research activity at the Department of Planning and Science of the Territory (University of Naples Federico II) in the territorial planning, strategic environmental assessment and urban regeneration fields.

Rosa Anna La Rocca

Architect. PhD in Regional and Urban Planning at University of Naples "Federico II" where is temporary professor. She collaborates with Department of Planning and Regional Science of the University of Naples principally referring to tourist development impacts on urban transformations and waterfront evolution in city-port relationship.

Daniela Giampaola

She is currently Archaeologist Chief of the Special Archaeological Superintendency of Naples and Pompei, with competencies on the historical center of Naples. In such within, she coordinates the archaeological surveys for the Lines 1 and 6 of the Naples' Underground. She is contract professor for the course of Landscape Architecture at the "Orientale" University of Naples.

Robert Leonardi

International expert of European Politics and Funds, he is director of the Economic and Social Cohesion Laboratory of the European Institute at the London School of Economics. Consultant for the European Commission, national, regional and local governments, he is currently general manager of the Regional Office of Brussels. He is author of over 100 international papers.

Enrica Papa

Engineer, Ph.D in Urban System and Civil Network Engineering at the University of Naples Federico II, where is professor of Urban and Mobility Planning. She is also consultant for Bari Municipality in the Research staff for the Strategic Plan of Metropoli Terra di Bari - BA 2015, for the sustainable mobility themes.



Roberto Gianni

Architect, Chief of Naples Municipality Planning Department. By 1994, he has coordinated the work group for the setting up of the revision process of the general planning tools, which lead to the approval of the new Urban Master Plan in the 2004.

**Antonella Falzetti**

Researcher in Architecture and Architectural and Urban Composition at the Faculty of Engineering of Rome "Tor Vergata" where she holds since 2004 the course of Architectural Design for the Building's Refurbishment. She develops studies and researches on the contemporary architecture and the construction. She participates as teacher to several International Workshops and collaborates to numerous financed researches.

**Luciano Fonti**

Engineer, Associate Professor in Urban Planning at the University of Rome "La Sapienza", Faculty of Architecture "Valle Giulia", where he holds the Laboratory of Urban Planning. He develops studies and researches at the DIPTU and CITERA. He holds courses at the Ph D. School and coordinates the Operative Workshops of the Master "Information Systems for Rural and Urban Project and Planning – GIS School".

**Clorinda Pagano**

Architect, PhD student at the Faculty of Architecture "Valle Giulia" of the University "La Sapienza" of Rome. Her research activity is focused on the urban requalification and port cities. She is involved in the researches of the DIPTU and CITERA at the Faculty of Architecture "Valle Giulia" of Rome.

**Diana Masiello**

Architect, technician of environmental impact assessment. Her research activity is focused on the urban recovery and requalification plans. She is involved in the researches and works carried out at the DPTU and CITERA of the Faculty of Architecture "Valle Giulia" of Rome.

**Cristina Calenda**

She has got a degree in Environmental Science in 2005 and she is Philosophical Doctor in Government of Territorial Systems at the University of Naples Federico II. Her research involves Strategic Environmental Assessment applied to territorial plans and programmes and the application of Geographic Information System to the planning and the Government of Territory.

**Andrea Salvatore Profice**

PhD student in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering. His main research topics are natural and technological risks and environmental evaluations (EIA, SEA) in urban contexts. Within the DIPIST he works for some National and European Research Project (SCENARIO, ENSURE) concerning sustainable development and environmental risks and address to prevention and mitigation of such risks.

**Fiorella de Ciutiis**

Engineer, Ph.D in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering at the University of Naples Federico II. Her research activity concerns the relationship between urban transformation and property values variation, considered as a synthetic indicator of urban quality. She collaborates also with the Plan Office of the Province of Caserta for the creation of the Territorial Plan.

**Daniela Cerrone**

Engineer, Ph.D in Urban and Regional Planning at the University of Naples Federico II. She carries-out research activities for the "Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio" of the University of Naples and acts as a consultant for local government organizations regarding projects and policies for the start-up, promotion and development of the urban transformation and the deepening of the relationships between mobility and urban planning policies.

**Floriana Federica Ferrara**

Environmental Engineer, Master in Environmental Risk Assessment applied to Cultural Heritage at ENEA (2005). Her research activities are focused on planning issues related to hydro-geological hazards and sustainable mitigation measures for built environment. She is currently involved in two 7° FP European research projects (INCA and ENSURE) devoted to risk mitigation and vulnerability reduction in face of complex hazards.



TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab 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>**

**TeMALab - 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**