

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

31

The multidimensional nature of urban sustainability



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 16 n. 2 (DEC. 2023)
e-ISSN 2281-4574

TERRITORIO DELLA RICERCA SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE



WoS (Web of Science) indexed journal <http://www.tria.unina.it>

Editors-in-Chief

Mario Coletta, *Federico II University of Naples, Italy*

Antonio Acierno, *Federico II University of Naples, Italy*

Scientific Committee

Rob Atkinson, *University of the West of England, UK*

Teresa Boccia, *Federico II University of Naples, Italy*

Giulia Bonafede, *University of Palermo, Italy*

Lori Brown, *Syracuse University, USA*

Maurizio Carta, *University of Palermo, Italy*

Claudia Cassatella, *Polytechnic of Turin, Italy*

Maria Cerreta, *Federico II University of Naples, Italy*

Massimo Clemente, *CNR, Italy*

Juan Ignacio del Cueto, *National University of Mexico, Mexico*

Claudia De Biase, *University of the Campania L. Vanvitelli, Italy*

Pasquale De Toro, *Federico II University of Naples, Italy*

Matteo di Venosa, *University of Chieti Pescara, Italy*

Concetta Fallanca, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*

Ana Falù, *National University of Cordoba, Argentina*

Isidoro Fasolino, *University of Salerno, Italy*

José Fariña Tojo, *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid, Spain*

Francesco Forte, *Federico II University of Naples, Italy*

Gianluca Frediani, *University of Ferrara, Italy*

Giuseppe Las Casas, *University of Basilicata, Italy*

Francesco Lo Piccolo, *University of Palermo, Italy*

Liudmila Makarova, *Siberian Federal University, Russia*

Elena Marchigiani, *University of Trieste, Italy*

Oriol Nel-lo Colom, *Universitat Autònoma de Barcelona, Spain*

Gabriel Pascariu, *UAUIM Bucharest, Romania*

Domenico Passarelli, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*

Piero Pedrocco, *University of Udine, Italy*

Michèle Pezzagno, *University of Brescia, Italy*

Pièrgiuseppe Pontrandolfi, *University of Matera, Italy*

Mosé Ricci, *University of Trento, Italy*

Samuel Robert, *CNRS Aix-Marseille University, France*

Michelangelo Russo, *Federico II University of Naples, Italy*

Inés Sánchez de Madariaga, *ETSAM Universidad de Madrid, Spain*

Paula Santana, *University of Coimbra Portugal*

Saverio Santangelo, *La Sapienza University of Rome, Italy*

Ingrid Schegk, *HSWT University of Freising, Germany*

Franziska Ullmann, *University of Stuttgart, Germany*

Michele Zazzi, *University of Parma, Italy*



Università degli Studi Federico II di Napoli
Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T. (Laboratorio
di Urbanistica e Pianificazione Territoriale) "R. d'Ambrosio"

Managing Editor

Alessandra Pagliano, *Federico II University of Naples, Italy*

Corresponding Editors

Josep A. Bàguena Latorre, *Universitat de Barcelona, Spain*

Gianpiero Coletta, *University of the Campania L. Vanvitelli, Italy*

Michele Ercolini, *University of Florence, Italy*

Maurizio Francesco Errigo, *University of Enna, Italy*

Adriana Louriero, *Coimbra University, Portugal*

Claudia Trillo, *University of Salford, SOBE, Manchester, UK*

Technical Staff

Tiziana Coletta, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi,

Ivan Pistone, Luca Scaffidi

Responsible Editor in chief: Mario Coletta | electronic ISSN 2281-4574 | ©
2008 | Registration: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 |
On line journal edited by Open Journal System and published by FedOA (Fe-
derico II Open Access) of the Federico II University of Naples

Table of contents/Sommario

Introduction essay/ Saggio introduttivo

Sustainable city, an ever-changing definition/ *Città sostenibile, una definizione in continua evoluzione*

Antonio ACIERNO

7

Papers/Interventi

Definition of future design scenarios for the Genoa Overpass. An overview of green infrastructures/ *Definizione di scenari progettuali futuri per la Sopraelevata di Genova. Un'overview di green infrastructures*

Daniele SORAGGI, Valentina COSTA, Ilaria DELPONTE

19

Reducing landscape climate vulnerability through local coevolution processes/ *Ridurre la vulnerabilità climatica del paesaggio tramite processi di coevoluzione locale*

Luciano DE BONIS, Giovanni OTTAVIANO

35

Urban regeneration and climate neutrality: a proposal for the Navile district in Bologna/ *Rigenerazione urbana e neutralità climatica: un'esperienza di progettazione per il quartiere Navile a Bologna*

Moreno DI BATTISTA, Samuele GARZONE, Filippo MORESCALCHI, Ambra BEDONNI, Alessandro FELISA, Marianna PAGANO, Benedetta BALDASSARRE, Claudia DE LUCA

51

Nature-Based Solutions to increase the resilience of urban ecosystems/ *Le Nature-Based Solutions per aumentare la resilienza degli ecosistemi urbani*

Clelia CIRILLO, Barbara BERTOLI

71

Port Waterfront. Space in Transition/ *Waterfront portuale. Spazio in transizione*

Matteo DI VENOSA

89

Soil recovery and (re)activation of Ecosystem Services: the role of regeneration interventions on large brownfield sites in urban areas/ *Recupero del suolo e (ri)attivazione dei Servizi Ecosistemici: il ruolo degli interventi di rigenerazione delle grandi aree dismesse nei territori urbani*

Emanuele GARDA, Alessandro MARUCCI, Federico FALASCA

107

Settlements and adaptation. Key aspects in international experiences/ *Insedimenti e adattamento. Aspetti chiave nelle esperienze internazionali*

Federica CICALESSE

127

Abstract

Port Waterfront. Space in Transition

Matteo di Venosa

Abstract

The port waterfront is an interaction space between urban communities, port infrastructures and water. It isn't a physical border; it's, on the contrary, a frontier, an interchange and transition zone with multiple values and meanings as space of protection, safety, wealth, merchandise, territorial integration and social identification.

The port waterfront is also an amazing narrative space. In literature, as well as in filmography, the urban area bordering the port is described as a dynamic space whose emotional value is associated with movement, flow of people and goods.

The waterfront of contemporary city-port has changed scale and quality values due to some interrelated socio-economic dynamics, including those of settlements metropolitanization, ports clusterization and more generally, of restructuring of production system and evolution of transport technologies.

Within the current changing scenarios, the port waterfront is a territorial interface that serves as risk mitigation device imposed by the ongoing environmental and climate crisis. The article explores this last research perspective observing the case study of Taranto.

Moreover, the essay underlines the need to innovate mapping and design frameworks, governances and well-established decision-making processes to consider the multiple



identity of port and its multilevel territorial interrelations. Moreover, the essay describes the contents of an applied research experience for the planning city-port interface in the city of Taranto.

KEYWORDS:

Waterfront, City-port Interface, Environmental Infrastructure, Risk, Planning and Urban Design

Waterfront portuale. Spazio in transizione

Il waterfront portuale è uno spazio d'interazione tra le comunità urbane, l'infrastruttura portuale e l'acqua. Non è un limite fisico; è al contrario, una frontiera, una zona di interscambio e di transizione dai molteplici valori e significati: luogo di riparo e di sicurezza, di ricchezza e di mercanzia, di integrazione territoriale ed identificazione sociale.

Il waterfront portuale è anche uno straordinario spazio narrativo. In letteratura come nell'immaginario cinematografico, l'area urbana di confine con lo scalo portuale viene descritta come uno luogo dinamico il cui valore emozionale si associa al movimento, al flusso continuo delle merci e delle persone.

Il waterfront della città-porto contemporanea ha cambiato scala e valori di qualità in relazione ad alcune interrelate dinamiche socio-economiche, tra cui quelle di metropolizzazione dei sistemi insediativi, clusterizzazione dei nodi portuali e, più in generale, di ristrutturazione dei sistemi produttivi ed evoluzione delle tecnologie di trasporto.

All'interno degli attuali scenari di cambiamento, il waterfront portuale è una interfaccia territoriale che funge da dispositivo per la mitigazione dei rischi imposti dalla crisi climatica ed ambientale in atto.

L'articolo esplora tale ultima prospettiva di ricerca osservando il caso di Taranto.

Il saggio sottolinea, inoltre, la necessità d'innovare i quadri descrittivi e progettuali, le governance e i processi decisionali consolidati, per tener conto della natura dinamica del porto e delle sue multilivello relazioni territoriali.

PAROLE CHIAVE:

Waterfront, City-port Interface, Environmental Infrastructure, Risk, Planning and Urban Design

Port Waterfront. Space in Transition

Matteo di Venosa

1. Waterfront portuale

Il fronte della città sul porto - waterfront portuale - è uno spazio entro cui prendono forma le complesse interazioni tra le comunità urbane, lo scalo portuale e l'acqua. Il waterfront non è una linea di confine o un limite fisico (Zanini, 1997); è al contrario, una frontiera, una zona di interscambio e di transizione dai molteplici valori e significati: luogo di riparo e di sicurezza, di ricchezza e di mercanzia, di integrazione e di identificazione sociale. Da Alessandria d'Egitto fino ai nostri giorni, l'iconografia e le descrizioni di viaggio hanno tentato di catturare la pluralità dei significati e degli sguardi che si rendono possibili lungo questo spettacolare margine urbano (Corbin, 1990).

Il fronte del porto è anche uno straordinario spazio narrativo. Nella letteratura e nella cinematografia dei primi anni del secolo scorso l'area urbana di confine con lo scalo portuale viene rappresentata come uno spazio dinamico, un luogo pubblico il cui valore emozionale si associa al movimento, alla circolazione, al flusso continuo delle merci e delle persone (Bruno, 2006).

Il porto, al pari di altre infrastrutture di trasporto (le stazioni ferroviarie, gli aeroporti, le grandi arterie di traffico) esalta l'idea di modernità insieme ai suoi molteplici valori simbolici e culturali. Nonostante i profondi processi di trasformazione che hanno investito il settore portuale negli ultimi cinquanta anni, l'area di transizione città-porto rappresenta ancora oggi uno spazio identitario della città portuale contemporanea di cui è possibile coglierne i significativi valori percettivi, morfologici, ambientali e letterari (Basilico, 1990; Maggiani, 2008).

Da Sidney, a Hong Kong, da Londra a Barcellona, Rotterdam, Boston, New York e Filadelfia: il successo dei progetti di valorizzazione dei waterfront nel mondo fa leva sulla natura emozionale di questo bordo urbano e sulle sue potenzialità di promuovere un'immagine della città post-industriale attrattiva e vincente. Numerosi studiosi hanno cercato di descrivere le dinamiche evolutive di questo particolare spazio di relazione adottando punti di vista differenti: storico-culturale (Porfyriou, Sepe, 2018; Hill, 2012), geografico-territoriale (Hoyle et alii, 1994), economico-transportistico (Musso, 1996; Marchese 1988), sociale ed estetico-percettivo (Corbin, 1990).

Ciò che accomuna i differenti sguardi è la descrizione dello spazio di relazione città-porto come un potente dispositivo di connessione e di filtro: uno spazio-soglia attraversato da una fitta rete di scambi (materiali e immateriali) che consentono l'interazione tra territori, economie, soggetti e culture spesso in conflitto tra loro. Il waterfront è inoltre una frontiera ambientale, uno spazio-gradiente entro cui si compiono processi di scambio tra metabolismi urbani differenti.

Il dibattito su queste specifiche tematiche ha guadagnato importanza crescente nell'ultimo decennio sia nelle teorie sia nelle sperimentazioni empiriche (Aerts et alii, 2012; di Venosa, 2022; Manigrasso, 2019; Pavia 2006). Il waterfront, descritto come una frontiera ambientale è una infrastruttura, un bordo attivo che si confronta - tentandone di mitigare gli effetti - coi fenomeni di innalzamento delle maree, di inquinamento dell'aria, dell'acqua e dei suoli, di gestione delle ondate di calore, di abbandono e di degrado dei tessuti che si sviluppano lungo l'arco costiero e portuale¹.

È rispetto a tali multiscalari dinamiche che vanno interpretati e governati i processi di trasformazione della città portuale contemporanea e dei suoi molteplici contesti di interrelazione (Desfor, Laidle, 2011; Hein 2011).

Tale ultima prospettiva contrasta con l'autoreferenzialità delle normative e delle pratiche correnti.

In Italia, la riforma della legge 84/94 e i più recenti decreti legislativi nn. 169/16 e 232/17 hanno riconosciuto la rilevanza degli spazi di relazione città-porto istituzionalizzandone i processi di pianificazione ed attuazione. In particolare, le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (2017) identificano i sotto-ambiti: "porto operativo" ed "interazione città-porto".

I primi (sotto-ambiti operativi) raggruppano quelle aree connesse alle funzioni primarie del porto (piazzali, magazzini, infrastrutture, terminal, ecc.) alle quali garantire autonomia funzionale ed efficienza produttiva. I secondi (sotto-ambiti d'interazione città-porto) comprendono, invece, gli spazi portuali compatibili con il sistema urbano entro cui il nodo-porto è collocato: "le attrezzature legate ai servizi portuali, (...) al commercio, alla direzionalità e alla cultura (...). Fanno parte degli spazi di interazione i cosiddetti "innesti urbani" intesi come "diretrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale tra la città e le aree portuali più permeabili e compatibili con i flussi e le attività della città"².

Il Piano portuale identifica gli spazi d'interazione e ne indirizza l'attuazione all'interno di specifici strumenti attuativi e programmi d'intervento (piani esecutivi, progetti integrati, programmi di recupero, ecc.). Nonostante le innovazioni del nuovo quadro normativo in tema di pianificazione del rapporto città-porto, permangono nel nostro Paese forti inerzie e limitazioni in relazione alla specificità del caso italiano e alla concomitanza di alcuni fattori, tra cui: l'assenza di un processo di decentramento delle attività portuali non più compatibili con i tessuti urbani (in particolare, i terminal container, rinfuse, ro-ro, ecc.); le inevitabili sovrapposizioni tra le attività portuali operative e i contesti costieri urbanizzati che generano molto spesso criticità funzionali ed ambientali; la scarsa efficacia degli attuali modelli di governance e di pianificazione di fronte alla ineludibile conflittualità tra competenze e normative; la diacronia dei tempi di trasformazione della città e del porto che spingono quest'ultimo all'isolamento rispetto al contesto urbano in cui è collocato.

Le difficoltà di promuovere una reale integrazione tra porto, città e territorio sono in parte dovute alla mancata risoluzione di questi problemi che, come si è accennato, connotano il caso italiano rispetto alle esperienze portuali europee e internazionali. Alle

criticità strutturali, si aggiungono, inoltre, le storie e le consuetudini di ogni contesto locale: gli attori e le eredità culturali ed istituzionali che hanno un peso decisivo nel determinare la qualità dei processi di pianificazione urbanistica e portuale (De Martino 2021).

2. Geografie

L'area d'interazione città-porto è stata tradizionalmente rappresentata come uno spazio-corridoio di ampiezza variabile che segue l'andamento del perimetro portuale comprendendo infrastrutture, spazi aperti e manufatti.

Uno spazio interstiziale, le cui dinamiche evolutive testimoniano la storia di una lunga guerra di posizione tra la città e il porto: per l'uso degli spazi e per l'attuazione delle rispettive strategie di sviluppo.

Un'ampia letteratura di matrice storico-geografica si è occupata delle relazioni città-porto e delle fasi che ne hanno connotato l'evoluzione: dall'integrazione, alla separazione e alla rinascita (Morgan 1952, Bird 1971, Hayut 1982, Hoyle 1994).

Nella cultura urbanistica dominante, l'area d'interazione città-porto coincide con il waterfront portuale e, in modo particolare, con quei programmi di riqualificazione urbana che, a partire dalla seconda metà del secolo scorso, hanno interessato numerose città portuali nel mondo (Breen, Rigby 1994, Bruttomesso 1993)

Le esperienze di waterfront renewal, pur differenti per contesti e risultati, mostrano come l'area d'interazione coincida con lo spazio di tramite tra l'inner city e l'antico bacino portuale, ormai non più utilizzabile per le moderne movimentazioni dei carichi.

Nei numerosi esempi, lo spazio d'interazione città-porto è dunque uno spazio prossimo alla città consolidata; coincide con l'affaccio sull'acqua della città storica. La sua collocazione strategica, unita al valore posizionale delle sue aree, richiama investimenti e programmi speciali (in Francia le "Zone d'Aménagement Concerté" - ZAC, in Inghilterra le "Enterprise Zone", in Italia i "Programmi Complessi") finalizzati al recupero e, soprattutto alla valorizzazione dei vecchi impianti portuali per fini ricreativi, culturali e commerciali. Il modello spaziale e d'intervento appena descritto appare oggi ampiamente superato o, perlomeno, richiede di essere ridefinito in relazione alle profonde trasformazioni che hanno investito il settore portuale e, più in generale, le organizzazioni territoriali.

La geografia dei rapporti città-porto-territorio risulta, infatti, l'esito di complesse dinamiche socio-economiche che vedono il moltiplicarsi degli spazi di scambio in relazione ad una maggiore articolazione territoriale e funzionale del nodo portuale.

Nei territori della metropolizzazione, lo spazio d'interazione porto-città cambia scala e valori di qualità, tende a perdere l'originaria omogeneità spaziale che in passato l'ha visto coincidere con l'arco portuale storico, ampliandosi e articolandosi in una serie di spazi eterogenei, spesso non contigui, che reclamano, al pari dell'antico bacino portuale dismesso, un progetto di ricucitura con il territorio, l'ambiente e il paesaggio (Desfor,

Laidley 2011). Tale complessa rete relazionale fa emergere, con più forza rispetto al passato, la natura territoriale del porto: un paesaggio – spesso interrotto - che reclama interconnessioni organiche con i contesti entro cui si colloca (Pavia 2006).

La nozione di waterfront come interfaccia sembra descrivere con efficacia la nuova natura caleidoscopica del porto contemporaneo. Con il termine interfaccia si suole identificare i molteplici contesti di relazione di un nodo portuale: non solo quelli strettamente fisici, ormai dilatati e disarticolati alla scala territoriale, ma anche le interfacce culturali e cognitive, i sistemi di pianificazione e le normative, i soggetti e i livelli decisionali, i tempi e le procedure le cui difficoltà di coordinamento sono spesso all'origine della separazione fisica e culturale del porto dal proprio contesto di riferimento.

Il waterfront come interfaccia rimanda, dunque, ad un paesaggio ibrido ed eterogeneo esito della giustapposizione di piani operativi e livelli decisionali, culture e consuetudini entro cui prende forma l'immagine della città portuale contemporanea, al di là dei suoi limiti spaziali e funzionali (Moretti 2020).

Tale ultima prospettiva interpretativa mette in discussione lo schema interpretativo veicolato dalle vigenti leggi di riforma del nostro paese secondo cui esisterebbero, da un lato, le “aree operative” del porto, che domandano autonomia ed efficienza, dall'altro lato, le “aree d'interazione” coincidenti esclusivamente con lo spazio di contatto del porto antico e coi tessuti storici della città consolidata.

Il fenomeno noto come dubling del waterfront, già osservato a proposito della localizzazione delle aree produttive costiere a forte vocazione industriale³ (Vicarè 1979; Valle-ga 1992), trova oggi un nuovo contesto di riferimento in relazione ai processi di terziarizzazione dell'economia marittima e dei servizi logistici, di regionalizzazione dei nodi portuali e, in modo particolare, al riconoscimento del porto come nodo all'interno una fitta rete di rapporti culturali, economici, infrastrutturali ed ambientali.

3. Governance

Il riconoscimento della complessa geografia delle aree d'interfaccia città-porto-territorio richiede una maggiore considerazione all'interno dei processi decisionali e degli strumenti di pianificazione correnti. Il nuovo quadro legislativo, promosso dalla legge 84/94 e riformato dai decreti 169/16 e 232/17, pur riconoscendo la natura territoriale del nodo portuale, ne conferma il modello relazionale alla scala urbana affidando agli enti locali la regia del processo di pianificazione attraverso i Piani regolatori ed attuativi contemplati nei singoli ordinamenti regionali.

Nonostante alcune importanti innovazioni di carattere organizzativo e gestionale (tra cui la clusterizzazione dei porti in sedici Autorità di Sistema Portuale, l'istituzione del Comitato di Gestione, il Documento di Indirizzo Strategico per la pianificazione del sistema portuale), i processi di pianificazione delle aree di interazione porto-città reiterano i meccanismi e gli strumenti ereditati da una cultura urbanistico-amministrativa di matrice razional-comprensiva che, com'è noto, ha avuto una scarsa efficacia nell'orientare le politiche di recupero della città esistente e, in modo particolare, delle aree di

contatto tra la città e il porto. Sul tema del rapporto tra pianificazione urbanistica delle aree portuali e governance urbana è possibile rilevare la distanza che separa il nostro paese dalle realtà portuali economicamente più avanzate collocate nel Northern range d'Europa.

In particolare, le città-porto di Rotterdam, Amburgo, Anversa, Le Havre, sono riuscite a promuovere progetti di rigenerazione delle aree d'interfaccia città-porto puntando sulla qualificazione dei processi di governance di coordinamento tra i differenti livelli decisionali. Le leggi di riforma del settore portuale, attuate in Olanda, Belgio, Germania e Francia negli ultimi vent'anni, hanno aumentato la competitività e l'attrattività dei sistemi portuali snellendo le procedure e garantendo, nel contempo, l'interesse collettivo delle trasformazioni programmate.

Le esperienze di Koop Van Zuid e Stadshavens a Rotterdam, Hafencity ad Amburgo, Havenstad e Spoorstad ad Anversa insieme ai progetti per lungofiume di Le Havre, dimostrano il ruolo determinante dei processi decisionali che segnano il superamento dell'impianto gestionale tradizionale fondato sul modello del landlord port a favore di un modello mainport manager: più aperto al mercato e all'autonomia degli attori pubblici e privati coinvolti nei processi di trasformazione e gestione del bene portuale (Vezzoso 2015)⁴.

Le Autorità portuali del Northern range restano - come in Italia - principalmente enti pubblici che operano, tuttavia, come organismi commerciali di tipo privatistico investendo nei settori dell'energia, dell'innovazione tecnologica, delle infrastrutture e della riqualificazione urbana con il coinvolgimento degli attori privati e delle comunità locali⁵. L'innovazione dei modelli di governance rappresenta, dunque, una condizione di successo degli interventi di rigenerazione delle aree d'interfaccia città-porto (Smith et alii, 2012). Tale constatazione apre un interessante campo di ricerca che indaga le relazioni tra la qualità complessiva dell'interfaccia città-porto e la dimensione istituzionale e decisionale riferita agli attori, alle strumentazioni, ai processi che normalmente entrano in campo nella pianificazione degli spazi di contatto tra la città, il porto e il territorio (De Martino, 2021; Russo, 2016; Hein, 2015).

L'approfondimento di tali questioni dovrà necessariamente prendere atto del superamento del modello tradizionale della città-porto a favore di un organismo reticolare di porto-territorio all'interno di piattaforme e reti logistiche che strutturano metropoli portuali integrate con l'ambiente ed interconnesse con altri territori metropolitani (Troin, 1997).

I casi di successo appena ricordati, non possono essere compresi fino in fondo se non si coglie il ruolo decisivo svolto dalle strategie e dalle visioni di scala vasta: Randstad 2040, Haropa 2030, Grand Paris non sono immagini retoriche prive di efficacia. Esse rappresentano, al contrario, gli scenari di riferimento strategico entro cui sono ricomposte le conflittualità e le ambizioni dei differenti attori in campo.

Il territorio non è uno sfondo sul quale imprimere astratte ed improbabili traiettorie di sviluppo; è, al contrario una risorsa che orienta la sostenibilità delle politiche e delle strategie. Ancora una volta risulta importante il modello di governance e le sue relazio-

ne con la forma della città e la qualità del progetto. Si tratta, anche in Italia, di avviare alcune sperimentazioni interpretando il “Documento di Indirizzo Strategico” come progetto di territorio che funge da quadro di riferimento per governance a geometria variabile incentrate su alcuni (pochi) progetti integrati di interesse urbano e territoriale. Tra questi, quelli relativi le aree d’interfaccia città-porto. Queste ultime, è bene ribadirlo, sono molteplici e per natura molto differenti. Reclamano approcci e strumenti differenziati che non possono essere ricondotti tout court ai Piani attuativi di iniziativa pubblica che inevitabilmente richiedono procedure approvative lunghe e farraginose.

4. Laboratorio Taranto

Alcune considerazioni dei paragrafi precedenti trovano a Taranto un esemplare caso di studio e di sperimentazione.

I molteplici bordi d’acqua della città sono spazi critici entro i quali è possibile misurare l’importanza dei problemi ambientali che affliggono un contesto urbano profondamente compromesso dal rapporto distorto tra città e fabbrica (Vulpio, 2009; Romeo, 2019).

La categoria del waterfront frontiera e infrastruttura ambientale (cfr. Waterfront portuale) assume quindi a Taranto una sua rilevanza e specificità.

L’interesse per il caso-Taranto non si esaurisce tuttavia agli aspetti ambientali e morfologici. Va registrata in particolare l’innovazione dei processi di governance e di pianificazione che hanno interessato le aree di relazione porto-città.

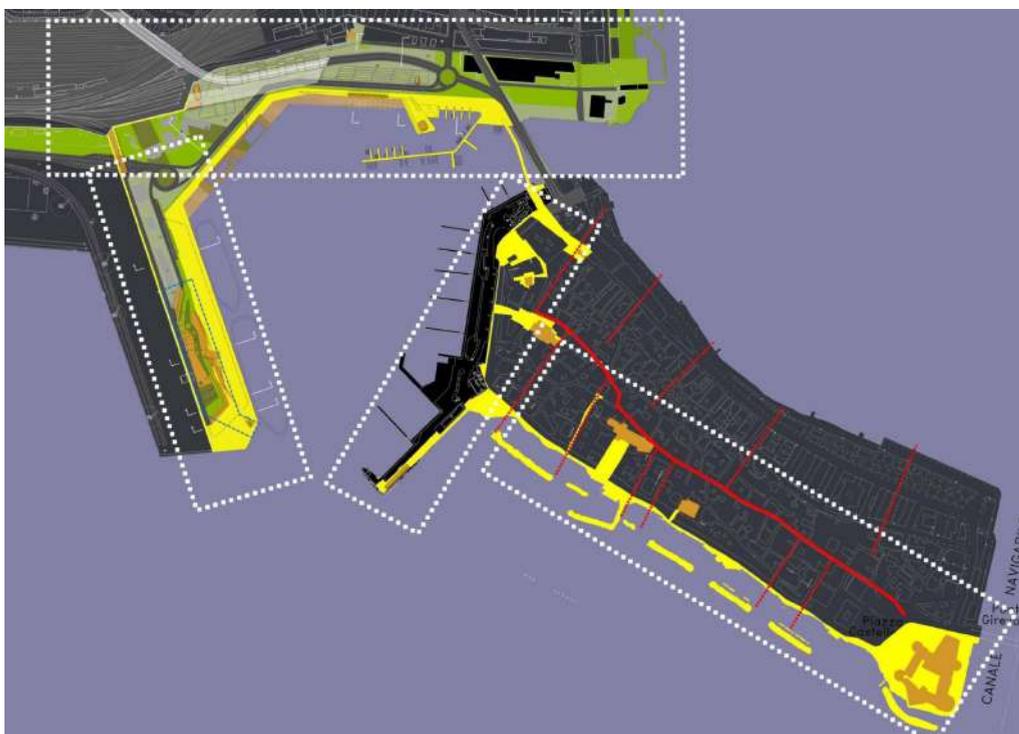


Fig. 1 – L’area di interazione porto-città del PUE INT-1

Le note che seguono illustrano, infatti, le peculiarità del processo di pianificazione urbanistico e portuale nell'ambito del Piano Urbanistico Esecutivo dell'area d'interfaccia porto-territorio (PUE INT-1) promosso dall'Autorità di Sistema portuale e dalla città di Taranto.

4.1. Il contesto culturale e morfologico del PUE INT-1

Il processo di redazione del PUE INT-1 di Taranto è maturato - negli ultimi quindici anni - all'interno di un intenso dibattito pubblico sulla qualità dello spazio di relazione porto-città come fattore di sviluppo socio-economico della città e del suo hinterland di riferimento. Un contesto culturale ed istituzionale fertile che ha visto impegnate l'Autorità di Sistema Portuale e l'amministrazione locale nella promozione di numerosi programmi e progetti strategici che hanno rappresentato il retroterra di riferimento della pianificazione urbanistica e portuale⁶.

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Taranto, in linea con le Linee guida ministeriali⁷, individua il "sotto-ambito d'interfaccia territorio-porto" (INT-1) da destinare a funzioni urbane, nautica da diporto, attività culturali e di accoglienza (Fig 1). Per la pianificazione di tale sotto-ambito, il Piano portuale prevede la redazione di un Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) il cui iter di formazione è stato avviato (2020) d'intesa tra il Comune di Taranto e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio⁸. In particolare, il Piano Urbanistico Esecutivo dell'area d'interfaccia territorio-porto di Taranto (PUE INT-1), coeren-

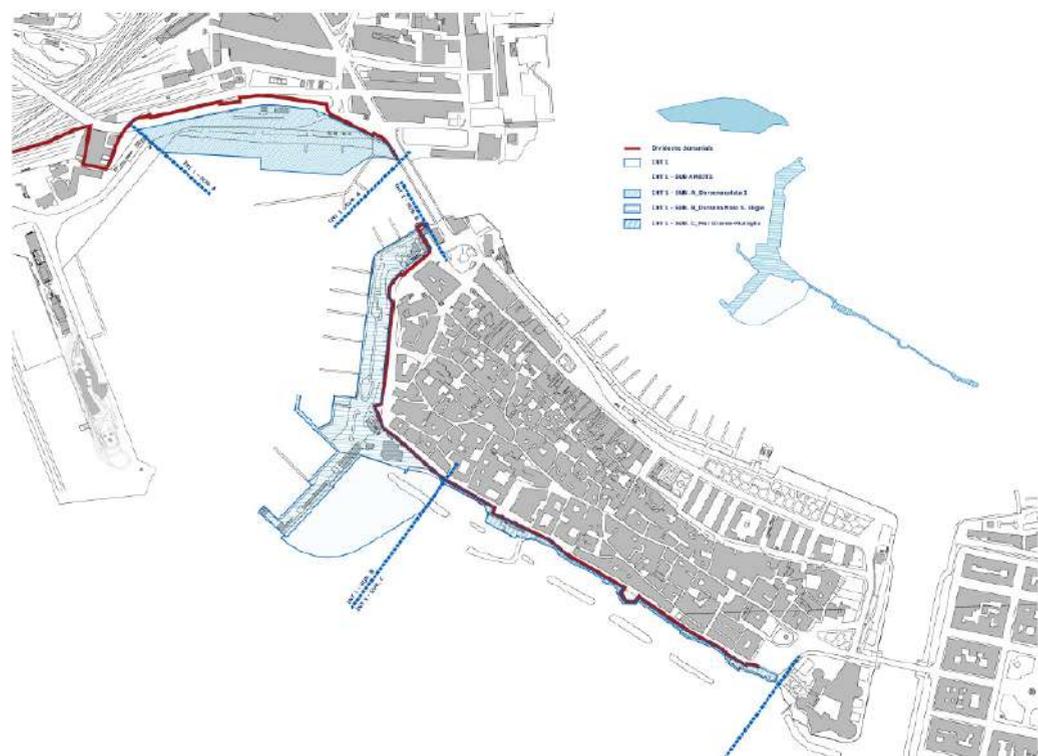


Fig. 2 – I sotto-ambiti di attuazione del PUE INT-1

temente con le norme e gli indirizzi regionali (LR n. 20/2001, “Documento Regionale di Assetto Generale”, “Criteri per la formazione e la localizzazione dei PUE”), sviluppa le linee di intervento della pianificazione comunale, verificandone la qualità delle ricadute sui sistemi socio-economico, ecologico-ambientale e morfologico-insediativo.

In Puglia, fanno parte dell’ampia famiglia dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) numerosi programmi e strumenti: dai tradizionali Piani esecutivi, previsti dalla legge nazionale 1150/42, ai Programmi complessi fino ai più recenti Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (PIRU) promossi con la legge n. 21/2008 e smi. A questi ultimi strumenti (PIRU) va ricondotta la specifica natura urbanistica e giuridica del PUE INT 1 di Taranto che, in considerazione dei differenti contesti paesaggistici oggetto del Piano, prevede tre sub-ambiti di attuazione: sub A_Darsena Calata 1, sub B_Darsena Molo Sant’Eligio, sub C_Mar Grande Muraglia (Fig. 2).

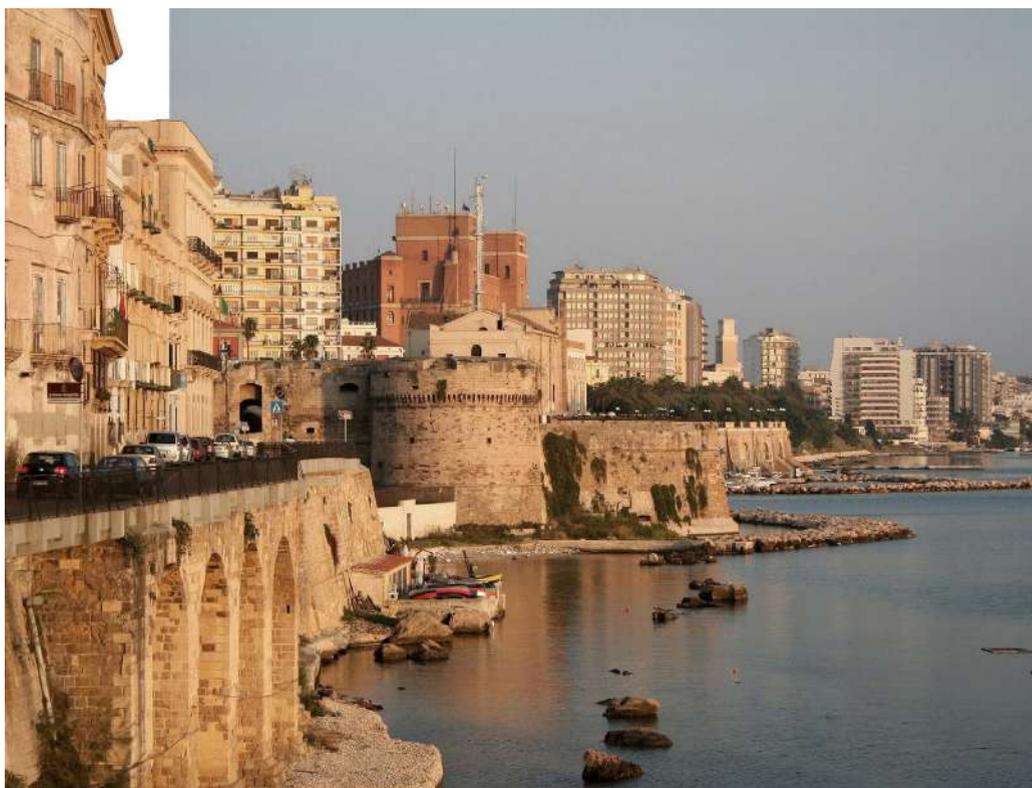
L’interesse scientifico-disciplinare per il PUE INT 1 di Taranto deriva da alcune condizioni storico-culturali del contesto d’intervento che si qualifica per l’inedita geografia dei rapporti con l’acqua (Porsia, Scionti 1989; Resta 1990). Va innanzitutto evidenziata la collocazione strategica e di cerniera dell’interfaccia città-porto entro cui sono collocati alcuni importanti valori storico-patrimoniali come: l’antico porto mercantile (la darsena di Taranto), l’area di porta Napoli con i vecchi magazzini portuali, l’eco-sistema del Mar Piccolo, la città Vecchia con la palazzata sul Mar Grande, la muraglia e il Castello aragonesi.

Un luogo di centralità che presenta tuttavia i caratteri tipici di una periferia interna associati in particolare alla marginalità e al degrado socio-economico di alcuni settori urbani (Porta Napoli e Città Vecchia) e alla vulnerabilità ambientale determinata dalla prossimità delle aree industriali dell’Ilva e del porto commerciale.

Va rilevata, inoltre, la peculiarità morfologica dell’interfaccia città-porto oggetto del PUE INT-1. L’area si presenta, infatti, come una stretta lingua di territorio costiero che si sviluppa, all’interno del demanio portuale, per circa 1,5 km dall’attuale ingresso doganale-est del porto fino all’estremità ovest del Castello Aragonese.

Al suo interno sono ricomprese alcune opere d’ingegneria portuale come le difese co-

Fig. 3 – Vista della muraglia e del castello aragonesi ricompresi nel PUE INT-1



stiere foranee, la darsena mezzi di servizio, il molo S. Eligio, l'ex scivolo di sbarco dei mezzi anfibi compresa l'area retrostante attualmente adibita a viabilità e terminal bus.

Con il suo sviluppo lineare, l'area INT-1 entra in contatto con differenti tessuti urbani e manufatti: le aree di Porta Napoli, dov'è collocata la stazione ferroviaria, il ponte di Piera, il mar Piccolo, il molo San Eligio, la testata occidentale della città Vecchia (sito originario della rocca greco-romana), le mura aragonesi fino all'imponente castello rinascimentale di Sant'Angelo (1492) che chiude l'affaccio sul mar Grande della città Vecchia proiettandolo verso i giardini terrazzati del lungomare Vittorio Emanuele III.

L'area è dunque costituita prevalentemente da un sistema di spazi aperti: reti e infrastrutture lineari, piazze e giardini, percorsi carrabili e pedonali, parcheggi, banchine, pontili, piazzali e opere a mare.

Un unico grande spazio pubblico di connessione ed interazione porto-città-acqua in grado di organizzare e predisporre i futuri interventi di rigenerazione urbana e territoriale dei contesti di prossimità (Fig. 3).

4.2. Scelte di impostazione del PUE-INT 1

Occuparsi a Taranto delle relazioni città-porto significa considerare prioritariamente gli scenari di mitigazione e di adattamento delle criticità ambientali e sociali del contesto di intervento. Com'è noto il tema ambientale riveste nel capoluogo ionico carattere di rilevanza ed emergenza (Leogrande 2018, Romeo 2019).

Le aree urbane d'interfaccia con il Mar Grande e con l'antico porto mercantile, ricadono all'interno di un ampio Sito d'Interesse Nazionale (SIN) che si estende sulla terra ferma e nei bacini acquei del Mar Grande e del Mar Piccolo. Le aree sono inoltre esposte ai rischi associati all'ingressione marina, all'alta pericolosità idraulica (Porta Napoli), all'erosione della falesia artificiale delle mura aragonesi (città Vecchia), alla mancata gestione delle acque di ruscellamento, al pessimo stato della qualità dell'aria in relazione alla presenza dell'Ilva, ai fenomeni diffusi di abbandono, degrado del tessuto fisico e sociale nei contesti di Porta Napoli e Città Vecchia.

La lunga e stretta fascia di territorio demaniale interessata dal Piano è stata, quindi, pianificata e progettata tenendo conto dei livelli di vulnerabilità dei contesti interessati dal Piano.

L'interfaccia città-porto è stata immaginata come un sistema integrato di infrastrutturazione ambientale in grado di incidere sulla riduzione dei gradi di rischio esistenti innescando, nel contempo, una serie di progetti coordinati di rigenerazione ecologico-ambientale ed economico-sociale.

All'interno di questa prospettiva di rigenerazione urbana ha trovato efficacia la nozione di "waterfront come infrastruttura ambientale" (di Venosa 2016; di Venosa, Manigrasso 2022) che consente di visualizzare l'area d'interazione città-porto come un dispositivo in grado di fornire un servizio per il riequilibrio del contesto ambientale, in termini di resilienza, di efficienza energetica, di riduzione dell'isola di calore e delle emissioni di gas serra, di contenimento del consumo di suolo e di incremento della sicurezza sociale

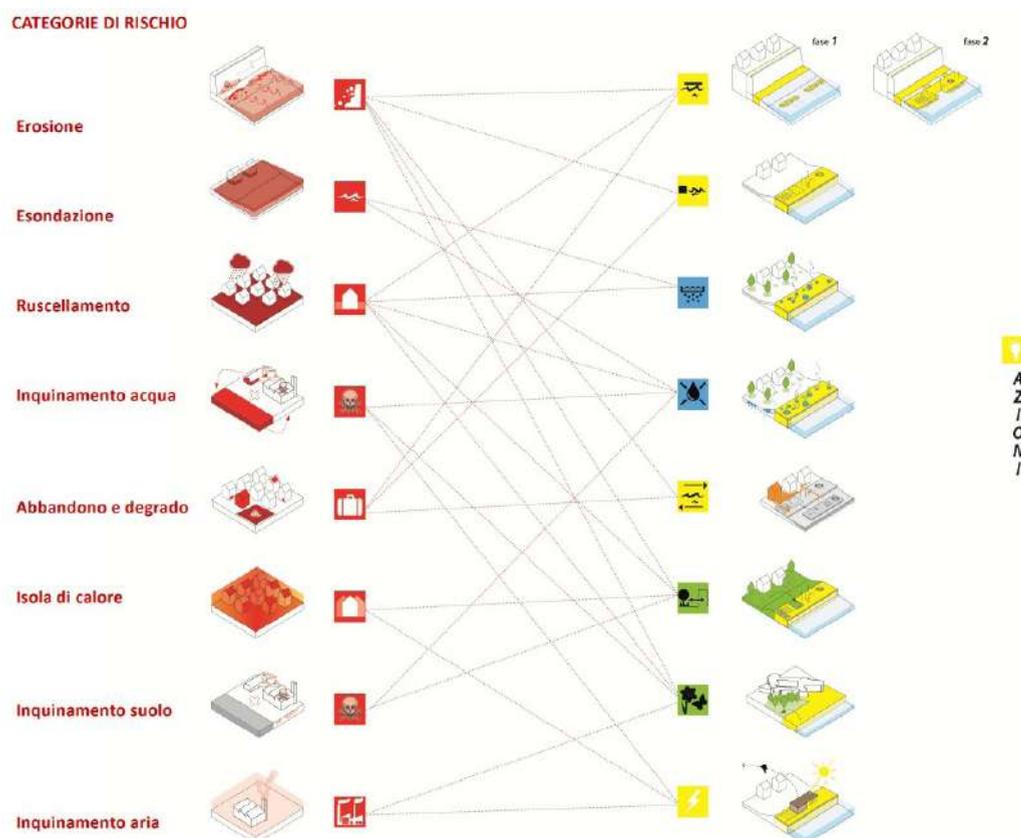


Fig. 4 – Livelli di rischio e azioni del PUE INT-1

(Fig. 4). Un programma che tenga conto delle disponibilità delle risorse economiche, si confronti con il tempo lungo dei processi e degli adattamenti ambientali, si attui incrementalmente attraverso interventi (anche di piccola taglia) coerenti con una visione strategica per lo sviluppo sostenibile del territorio in cui il waterfront si inserisce.

Sulla scorta di tali scelte di impostazione, condivise tra l'amministrazione tarantina, l'Autorità di Sistema Portuale, la Soprintendenza e la comunità urbana coinvolta nei forum di consultazione, il PUE INT-1 ha assunto una Visione guida che riguarda l'interfaccia città-porto come una rete infrastrutturale complessa, a spessore e quota variabili, in grado di assumere, a seconda dei contesti, molteplici configurazioni e dimensioni progettuali: i) struttura di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione del moto ondoso, ii) percorso pedonale sulla linea di frontiera tra porto, città e mare, iii) spettacolare affaccio sul Mar Grande che restituirà alla comunità tarantina nuovi spazi pubblici attrezzati per la cultura ed il tempo libero (fig. 5).

Il programma strategico promuove la realizzazione di un sistema di opere infrastrutturali come supporto sia per "interventi complementari", sia per i progetti urbani previsti dal Piano Regolatore Portuale nel sotto-ambito di interazione porto-città, sia per i programmi in corso e i piani di investimento previsti dall'amministrazione comunale.

Il Master plan mette al centro del sistema organizzativo dello spazio compreso tra il molo San Cataldo e il Castello Aragonese una infrastruttura di base costituita da opere di protezione costiera (scogliere frangiflutto, dighe foranee, banchinamenti) e da un

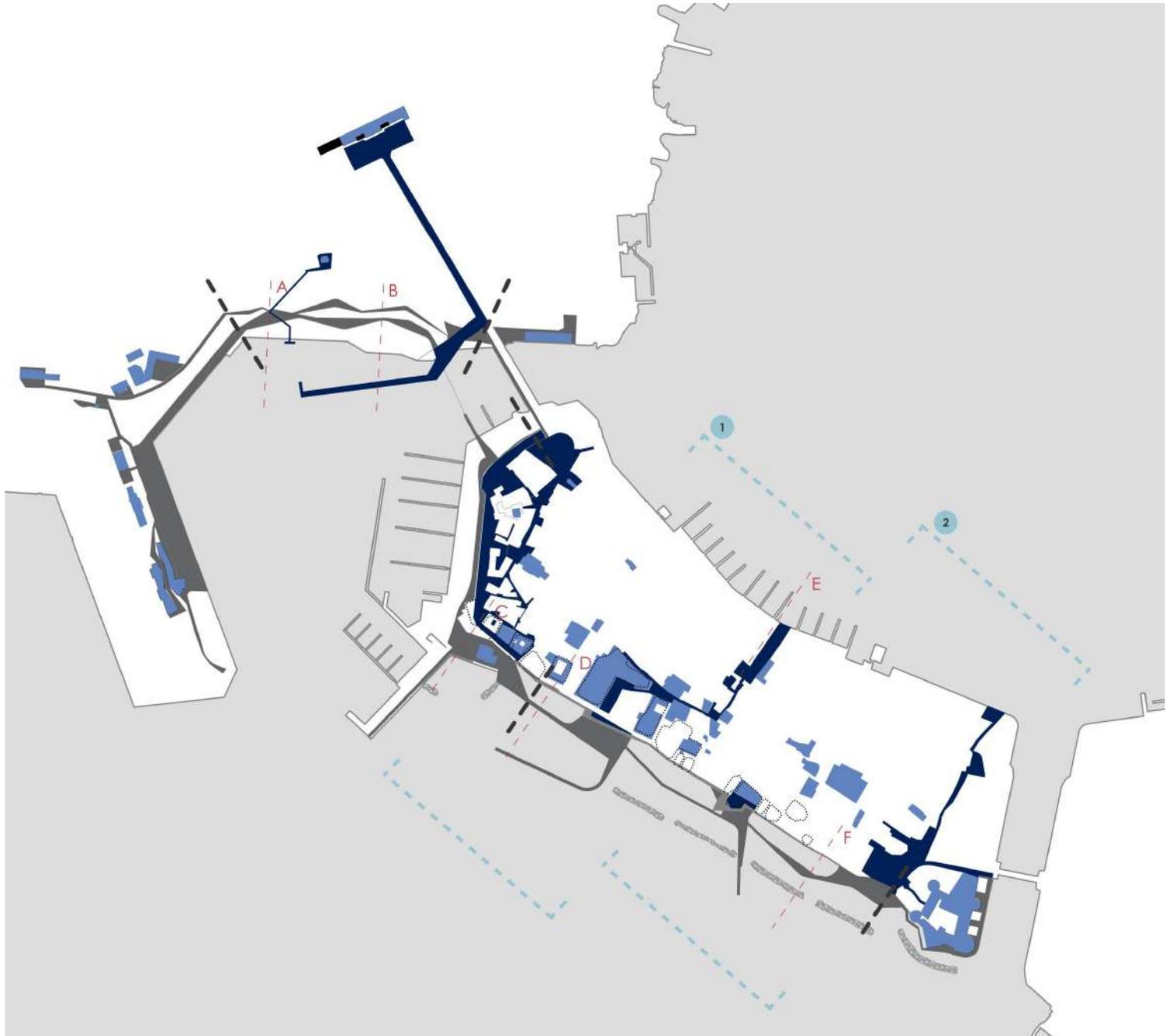


Fig. 5 – Master plan

percorso pedonale continuo, proposto come una grande passeggiata paesaggistica sul Mar Grande (fig. 6). L'infrastruttura del camminamento risolve i problemi di sicurezza - legati soprattutto alle dinamiche meteo marine ed idrogeologiche - incorporando nel contempo le reti tecnologiche necessarie alla realizzazione di una pluralità di opere complementari (attività ricreative, sportive e culturali) che potranno essere realizzate e gestite in partnership pubblico-privato. Le “opere complementari” si innestano alla infrastruttura di base che si qualifica in tal modo come una infrastruttura di supporto

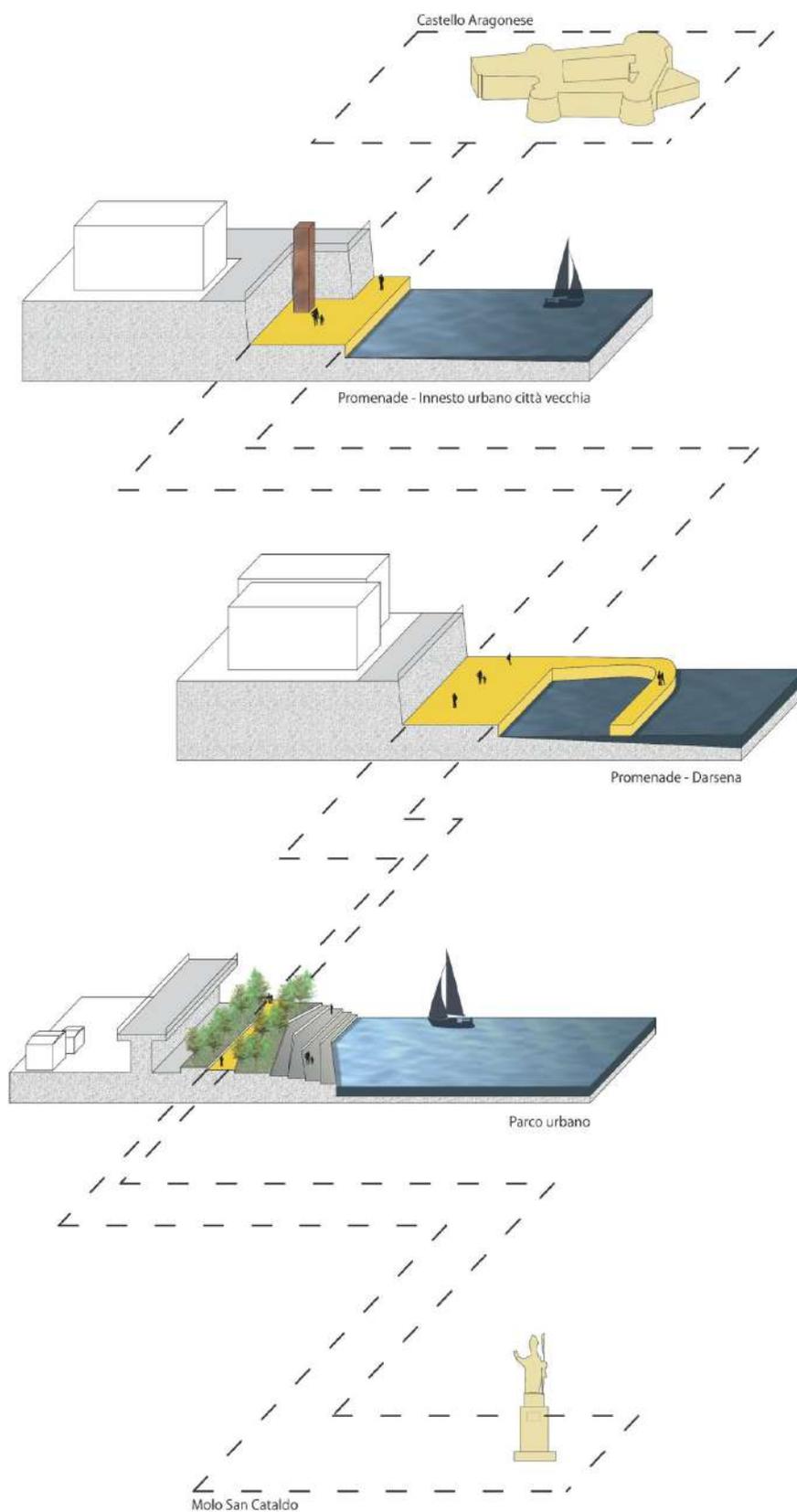


Fig. 6 – Il camminamento da molo San Cataldo al Castello Aragonese

e di sostegno per i processi di rigenerazione urbana e territoriale. L'insieme delle opere infrastrutturali e complementari realizzano un complesso ambito di filtro e mediazione tra città, porto e mare, assumendo caratteristiche dimensionali, costruttive e funzionali diverse a seconda dei contesti interessati.

L'articolazione in opere "infrastrutturali di base" ed "opere complementari" consente una programmazione nel tempo degli interventi ed un processo di implementazione delle opere in grado di assorbire ed integrare le principali iniziative in corso ed in programma promosse all'interno dei contesti di interfaccia porto-città-acqua.

6. Conclusioni

La redazione del PUE INT-1 a Taranto si colloca in un momento significativo del dibattito disciplinare sul ruolo delle reti infrastrutturali nei processi di sviluppo sostenibile delle città e dei territori contemporanei.

Le esperienze più avanzate maturate a livello europeo ed internazionale mostrano come la qualità dello spazio di relazione città-porto sia un fattore di successo per la competitività e la crescita della città portuale e del suo hinterland di riferimento.

Il valore strategico e dinamico dell'interfaccia città-porto richiede tuttavia di superare le prassi consolidate che, soprattutto in Italia, si affidano a strumenti di pianificazione ed approcci tradizionali quanto inefficaci (i piani particolareggiati). La dimensione metropolitana delle nuove geografie relazionali porto-territorio vanno governate con strumenti flessibili e governance innovative.

Sarà necessario verificare, nell'ambito delle singole legislazioni regionali, la fattibilità di percorsi di implementazione differenziati che tengano conto della differente natura urbanistica e trasportistica delle aree d'interazione rispetto agli ambiti operativi del porto. La qualità del rapporto città-porto non dipende solo dall'efficacia delle procedure e degli strumenti di governance.

L'emergenza ambientale e climatica costringono a riformulare le priorità di intervento nel campo delle politiche di rigenerazione dei sistemi urbani costieri e portuali.

In questa prospettiva i waterfront, intesi come infrastrutture ambientali, possono svolgere un ruolo cruciale nell'ottica della riduzione della vulnerabilità sistemica e di incremento dei gradi di resilienza della città portuale. Il waterfront infrastruttura ambientale è una categoria di intervento densa di implicazione culturali e progettuali. La sua qualità dipende dal grado di efficacia rispetto al contesto d'intervento entro cui giocano un ruolo decisivo: i) le morfologiche ed ecologiche; ii) il quadro dei rischi ambientali; iii) agli attori e alle risorse disponibili; iv) progetti in corso e in programma.

ENDNOTES

1 Si inscrivono in questa categoria di waterfront portuali “climate-resilient” numerosi interventi e progetti tra cui quelli di Boston (South Boston), Stoccolma (Hammarby Sjostad), Amburgo (Hafen City), New York (Lower Manhattan), Rotterdam (Standshaven), Londra (Gateway project), New Orleans, Tapei (Danshui).

2 Per ogni approfondimento si consultino le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (marzo 2017) disponibili sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

<https://www.mit.gov.it/nfsmgov/files/media/pubblicazioni/2017-06/Linee%20guida%20per%20la%20redazione%20dei%20Piani%20Regolatori%20di%20Sistema%20Portuale.pdf>

3 Le MIDAs (Maritime Industrial Development Areas) sono aree industriali costiere che, a partire dagli anni '50 del secolo scorso, hanno caratterizzato il passaggio dalla fase mercantile a quella industriale dei porti mediterranei.

4 Il modello land-lord è stato introdotto nell'ordinamento italiano dalla legge 84/94 e prevede una separazione fra la gestione del territorio portuale, riservata all'ente pubblico (Autorità portuale) e la gestione dei traffici e dei servizi di banchina, riservati alle imprese private in regime di concessione. Le criticità operative di tale modello fanno propendere verso una gestione maggiormente aperta al mercato come quella attuata a Rotterdam (ed in altri scali europei) con la società Mainport Holding Rotterdam che gestisce in forma imprenditoriale le partecipazioni municipali, le joint-ventures e le forme di cooperazione portuale realizzate dal municipio di Rotterdam.

5 Si consulti, in proposito, il Rapporto ESPO-Assoporti 2016 disponibile sul sito <https://www.assoporti.it/associazione/pubblicazioni/>

6 Rientrano in questo quadro di iniziative: i) il concorso internazionale per la progettazione dell'Edificio Polivalente sul molo San Cataldo (2009) in fase di ultimazione; ii) lo Studio di Fattibilità “Interventi di protezione costiera, riqualificazione e rigenerazione dell'affaccio a Mar Grande della città vecchia di Taranto” (2015); iii) il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica per la “Realizzazione del nuovo varco est e riqualificazione del waterfront della darsena di Taranto (2019); iv) la “Rettifica del molo san Cataldo” per l'attracco di navi crociere (ultimato nel 2022); v) il concorso Open Taranto nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo (2015); vi) il finanziamento del progetto “Waterfront Mar Grande” nell'ambito del bando Pac 2014/20, PON Infrastrutture e Reti del Ministero delle Infrastrutture.

7 <https://www.mit.gov.it/nfsmgov/files/media/pubblicazioni/2017-06/Linee%20guida%20per%20la%20redazione%20dei%20Piani%20Regolatori%20di%20Sistema%20Portuale.pdf>

8 Il PUE INT-1 di Taranto è redatto d'intesa tra l'Autorità di Sistema portuale e il Comune di Taranto (ing. Domenico Daraio e arch. Cosimo Netti) con il coordinamento e la consulenza scientifica del prof. Matteo di Venosa (gruppo di lavoro: Consuelo Nava, Pietro Medagli, Valentina Zecchillo, Antinno Dell'Olio). Il PUE INT-01 di Taranto è stato adottato con DGC n.9 del 22.06.2022.

REFERENCES

- Aerts Jeroen, Wouter Botzen, Malcom J. Bowman, Philip J. Ward, Piet Dirke (2012), edit by, *Climate Adaptation and Flood Risk in Coastal Cities*, Routledge, London.
- Basilico G. (1990), *Porti di mare*, Art&, Udine
- Bird J. (1971), *Seaports and seaport terminals*, Hutchinson Univ. Library, London
- Breen A. Rigby D. (1994), *Waterfront. Cities reclaim their edge*, Mc Graw-Hill, New York
- Bruno G. (2006) *Atlante delle emozioni. In viaggio tra arte, architettura e cinema*, Mondadori, Milano
- Bruttomesso R., a cura di, (1993), *Waterfront: a new frontier for cities on water*, Città d'Acqua, Venezia
- Corbin A. (1990), *L'invenzione del mare. L'occidente e il fascino della spiaggia (1750-1840)*, Saggi Marsilio, Venezia
- De Martino P. (2021), *Land in Limbo. Understanding path dependencies at the intersection of the port and city of Naples*, TU Delft Open, Delft
- Desfor G. Laidley J. (2011), *Fixity and Flow of Urban Waterfront Change in Trasforming Urban Waterfront. Fixity and flow*, edit by Desfor G., Laidley J., Stevens, Shubert D., Routledge, New York-London
- di Venosa M. (2019), *Il waterfront come strategia per la rigenerazione del rapporto porto-città. Il caso di Taranto*, *Urbanistica*, n. 155 Supplemento, p. 12-13
- di Venosa M., Manigrasso M., a cura di, (2022), *Coste in movimento. Infrastrutture ambientali per la rigenerazione dei territori*, Donzelli, Roma
- Hayut Y. (1982), "The port interface: an area in transition", *Area XIV/3*
- Hein C. (2015), *Temporalities of the Port, the Waterfront and the Port City*, *Portus 29*, Rete Publisher, Venice
- Hein C. (2011), edit by, *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, Routledge, New York-London
- Hill K. (2012), "Climate-Resilient Urban Watrefront", in *Climate Adaptation and Flood Risk in Coastal Cities* edit by Jeroen Aerts et alii, Routledge, London
- Hoyle B.S. Pinder D.A. Husain M.S. (1994), *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Milano
- Leogrande A (2018), *Dalle Macerie. Cronache dal fronte meridionale*, Feltrinelli, Bologna
- Maggiani M. (2008), *Mi sono perso a Genova*, Feltrinelli, Bologna
- Manigrasso M. (2019), *La città adattiva. Il grado zero dell'urban design*, Quodlibet Macerata
- Marchese U. a cura di, (1988), *le aree metropolitane in Italia alle soglie del duemila*, Cedam, Padova
- Marshall R. (2001), *Waterfront in Post-industrial Cities*, Spon press, London
- Moretti B. (2020), *Beyond the port City. The Condition of Portuality ant the Threshold Concept*, Jovis, Berlin
- Morgan F. A. (1952), *Ports and Harbours*, Hutchinson & Co., London
- Musso E. (1996), *Città portuali: l'economia e il territorio*, Franco Angeli, Milano
- Pavia R. (2006), *Il porto come parco*, in *Urbanistica* n. 131.
- Porsi F., Scionti M. (1989), *Le città nella storia d'Italia. Taranto*, Editori Laterza, Bari-Roma.
- Porfyriou H., Sepe M. edit by (2018) *Waterfronts Revisited: European ports in a historic and global perspective*, Routledge, London
- Resta P. (1990), *Identità a confronto. Un'ipotesi antropologica su norme, valori e modelli di comportamento nell'indagine sulla tarantinità*, Brizio ed., Taranto
- Romeo R. (2019), *L'acciaio in fumo: l'Ilva di Taranto dal 1945 ad oggi*, Donzelli, Roma
- Russo M. (2016), "Harbourscape: Between Specialization and Public Space", in *The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, a cura di Carta M, Ronsivalle D., AG Switzerland, Springer
- Smith H. Soledad Garcia Ferrari M. (2012), *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*, Routledge, New York-London
- Troin J.F. (1997), *Le Metropoli del Mediterraneo. Città di frontiera, città cerniera*, Jaca book, Milano
- Vallega A. (1992), *The Changing Waterfront in Coastal Area Management*, F. Angeli, Milano
- Vezzoso G. (2015), *La riforma dei porti italiani in una prospettiva europea*, Giureta, Rivista

- di Diritto dell'Economia dei Trasporti e dell'Ambiente, Vol. XIII, pagg. 255-322
- Vigarè A. (1979), Ports de commerce et vie littorale, Hachette, Paris
 - Vulpio C. (2009), la città delle nuvole. Viaggio nel territorio più inquinato d'Europa, Edizioni Ambiente, Milano
 - P. Zanini (1997), Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali, Mondadori, Milano
 - Teknoring (2022), "Riforestazione Metropolitana: cos'è e perché è importante per il nostro futuro"
 - <https://www.teknoring.com/news/tutela-del-territorio/riforestazione-metropolitana-pnrr-attuazione/>

Matteo di Venosa

*Dipartimento di Architettura di Pescara
Università degli Studi G. d'Annunzio Chieti-Pescara
matteo.divenosa@unich.it*

PhD, Full Professor of Urban Planning and Design in the Department of Architecture of the G. d'Annunzio University of Chieti-Pescara. He is President of Degree Course in "Science of Sustainable Habitat", Department of Architecture of Pescara. In 2022, he is Visiting professor in the University of TU Delft (NL). Since 2020 he is component of the board of PhD Course "Science and Technology for Sustainable Development", of University G. d'Annunzio of Chieti-Pescara.