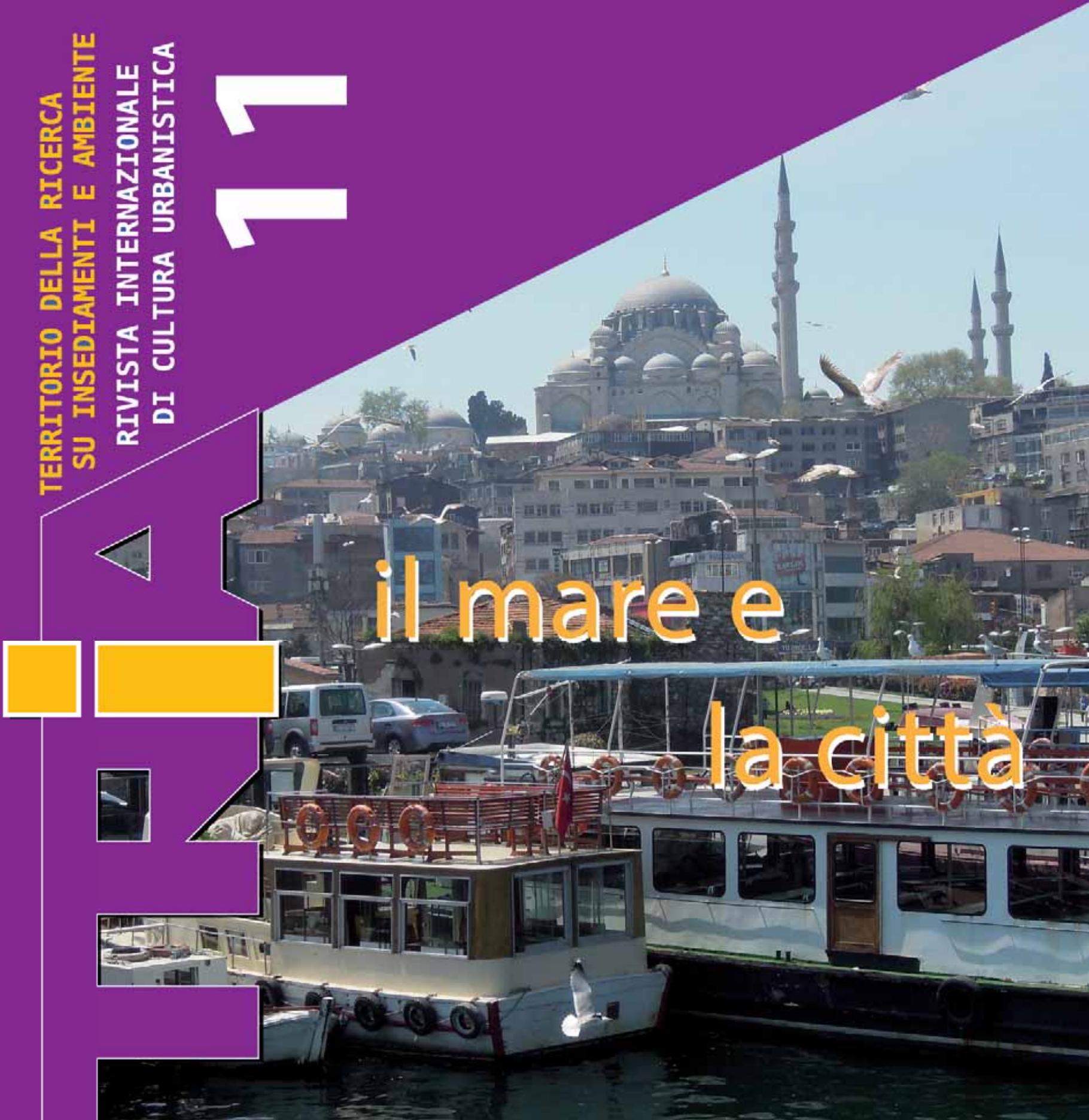


TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

11



il mare e
la città



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

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T. / Sector managers L.U.P.T. Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T. / Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/Table of contents

Editoriale/Editorial

Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

Interventi/Papers

- Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/*Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*
Massimo CLEMENTE 19
- Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/*Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*
Piero PEDROCCO 35
- Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/*A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*
Maria Elena BUSLACCHI 47
- Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano /*Between rules and mysteries, of the sea and of the city*
Francesco FORTE 61
- Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul /*Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*
Gianluca FREDIANI 75
- Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/*Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*
Bianca PETRELLA 89
- Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/*Portofino, between elite tourism and depopulation*
Francesco GASTALDI 103
- La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/*The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*
Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO 115
- Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/*Urban rinaturation in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*
Emanuela NAN 131
- Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/*Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*
Francesca MORACI, Celestina FAZIA 145
- LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un brandscape nel caso studio di Liverpool Waters /*LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*
Annie ATTADEMO 157

La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i> Leo OORSCHOT	171
Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i> Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI	185
Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i> Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO	201
Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i> Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO	219
Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo/ <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i> Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI	239

Rubriche/Sections

Recensioni/Book reviews	255
Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects	
Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona / <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i> Michele MANIGRASSO	267
Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento / <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i> Margherita SARLI	271
Progetti di waterfront / <i>Waterfront projects</i> Antonio ACIERNO	275
La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine / <i>The redevelopment of the riverbanks of the Seine: le Projet des berges de Seine</i> Candida CUTURI	283
Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences	
Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i> Francesca PIROZZI	289
Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i> Tiziana COLETTA	293
Rassegna legislativa/ Legislative review	
Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO	297

Abstract

Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno

Andrea Annunziata, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Elena Valentino

Abstract

Cities are the collective expression of a society and in seaside cities this phenomenon acquires peculiar values, since maritime communities share a unitary identity in the remarkable link with maritime essence, ships and navigation. Maritime urban landscape may be really perceived only from the sea and during navigation, through a dynamic perception able to give its complexity back. Architecture in seaside cities is rooted in the sea itself, which shapes the urban landscape, fosters the cultural evolution, affects social dynamics and makes economy be on the move. The ever rising sea trades, brought about markets' globalization, fostered port's development, which, if well run, is still today able to provide new opportunities for sea towns. The approach to an urban planning focused on a "from the sea" perspective suggests to deal with both the port and urban dimensions. Through this kind of approach, the Port may acquire a new leading role in the renewal of urban coastal areas, becoming, thus, the driving force of its (self)development and, at the same time, of the local urban sustainable development. Rather than being univocal, the relationship between city and port constitutes a quite complex continuous process, which calls for physical and cultural changes, often difficult to deal with and fulfill; a process in which different subjects and resources, often at odds, are involved. In this study approach we will focus on Salerno, where, through the cultural continuity



Fig.1 Il porto di Salerno

of maritime tradition, the rise of port activities has been matched with an urban vision designed to reshape the urban waterfront (Fig.1).

Salerno has identified policies and methods designed to undertake a renewal — along with Administration, Port Authority and Private Citizens — by sharing actions and projects to make waterfront more suitable and “tantalizing”, to improve the quality of urban life and, simultaneously, to take advantage of the potential of these precious areas, guaranteeing a strategic perspective in which local peculiarities and historical memory are highlighted.

Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno

Le città sono l'espressione collettiva di una società e nelle città di mare questo fenomeno assume valenze particolari in quanto le comunità marittime condividono un'identità unitaria nel forte legame con la marineria, le navi e la navigazione. Il paesaggio urbano marittimo non può essere compreso pienamente se non dal mare e in navigazione, attraverso una percezione dinamica che ne restituisce la complessità.

L'architettura delle città di mare ha nel mare l'elemento primario che sostanzia il paesaggio urbano, alimenta l'evoluzione culturale, influenza le dinamiche sociali e spinge le attività economiche. La crescita costante dei traffici marittimi indotti dalla globalizzazione dei mercati ha favorito lo sviluppo dei porti, che, se ben gestito può creare, ancora oggi, opportunità nelle città di mare. L'approccio ai temi della progettazione urbana incentrato su di una visione “dal mare” suggerisce di affrontare in modo integrato la dimensione portuale e la dimensione urbanistica. Attraverso un approccio “marecentrico” il porto può assumere una nuova centralità per la rigenerazione delle aree urbane costiere, diventando generatore del suo (auto)sviluppo e motore dello sviluppo locale urbano sostenibile.

La relazione tra la città e il porto non è univoca ma, piuttosto, costituisce un processo continuo particolarmente complesso che prevede cambiamenti fisici e culturali spesso difficili da gestire e conseguire, ed in cui sono coinvolti soggetti e risorse differenti, spesso in conflitto. Questo significa affrontare in modo integrato la dimensione portuale e quella urbanistica, ricercando nell'identità marittima della città e della comunità urbana la continuità tra passato e futuro.

Si propone il caso studio di Salerno dove, attraverso la continuità culturale della tradizione marittima, la crescita delle attività portuali è stata accompagnata da una *vision* urbana che ha il suo punto di forza nel ridisegno del waterfront della città (Fig.1).

Salerno ha individuato indirizzi, politiche e metodi per intraprendere la rigenerazione urbana, con la partecipazione dell'Amministrazione, dell'Autorità Portuale e dei privati, condividendo azioni e progetti per rendere più coerente e attraente il fronte a mare e per migliorare la qualità della vita urbana e, allo stesso tempo, per sfruttare economicamente il potenziale di queste aree preziose, garantendo una visione strategica e una prospettiva in cui sono state esaltate le caratteristiche locali, la vocazione dei luoghi, la memoria storica.

KEYWORDS

Port cities, Sustainable redevelopment, Urban quality, Maritime identity

Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno¹

Andrea Annunziata, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Elena Valentino

1. Identità marittima e visioni dal mare per le città portuali

L'identità urbana è qualcosa di molto complesso la cui decodificazione richiede la partecipazione di soggetti differenziati che possiedono codici di lettura specifici. La città di mare è per sua natura "ambigua" perché posta sul confine tra l'acqua e la terra. Per la sua comprensione, allora, può essere necessario allargare la cooperazione interpretativa e, in questo nostro contributo, mettiamo insieme la visione dello studioso della città di mare e la visione di chi opera sul mare, essendo gli sforzi conoscitivi convergenti verso progetti condivisi per lo sviluppo della città portuale.

In tal senso, Salerno è un caso emblematico e, per alcuni aspetti, paradigmatico d'interazione tra la città e il suo porto. Il gruppo di ricerca "Città e Architettura" del CNR IRAT ha voluto approfondirlo attraverso una proficua collaborazione con l'Autorità Portuale del capoluogo salernitano.

La città è la massima espressione collettiva di una comunità perché le architetture e i luoghi urbani rappresentano e tramandano la storia, la cultura e l'identità di ogni popolo. Nelle città di mare questo fenomeno assume valenze particolari poiché le comunità marittime condividono un'identità unitaria nel forte legame con la marineria, le navi e la navigazione. Le rotte, non solo collegano porti, ma uniscono popoli (Clemente, 2011).

All'origine, la scelta insediativa nei pressi del mare rivela un approccio esplorativo, un'apertura verso l'ignoto, la predisposizione a staccarsi dalla terraferma per attraversare il mare e, prima o poi, raggiungere nuove terre e conoscere nuovi popoli (Villers, 1962; Casson, 1971; Hockmann, 1985; Janni, 1996; Finamore, 2004). Questo carattere primigenio conferisce alle città di mare e, segnatamente, alle città portuali, una dimensione multiculturale e configura luoghi urbani aperti alla diversità.

La linea di costa, per la città di mare, non è una barriera o comunque un *limite* (Lynch, 1960) ma una *cerniera* verso l'orizzonte e un'apertura verso l'infinito. La città si proietta sul mare con le sue passeggiate, le scogliere, le banchine e le spiagge urbane.

Le imbarcazioni diventano una prosecuzione della consistenza urbana sull'acqua e le navi assumono il ruolo di elementi di mediazione: architetture che si staccano da una città-porto per raggiungerne un'altra al di là del mare. L'architettura delle città di mare ha nel mare l'elemento primario (Rossi, 1966) che sostanzia il paesaggio urbano, alimenta l'evoluzione culturale, influenza le dinamiche sociali e spinge le attività economiche. La nave non porta con sé solo merci ma brani di città, racconti di architetture, schegge di memoria collettiva che realizzano fenomeni urbani caleidoscopici.

Il paesaggio urbano marittimo non può essere compreso pienamente se non dal mare e in navigazione, attraverso una percezione dinamica che ne restituisce la complessità. Arrivare dal mare a Napoli, Genova o Salerno (Fig.2) è ben diverso che arrivare da terra, guadagnando faticosamente qualche veduta verso l'acqua. La città ci appare, dal mare, come un organismo vivente che si affaccia sull'acqua e affacciandosi ci racconta la sua storia e ci rivela la sua identità.

Contemporaneamente, i traffici e i collegamenti marittimi alimentano l'identità urbana e la cultura dei popoli, favoriscono la *mixité* culturale perché ogni nave porta con sé, da un porto all'altro, valore aggiunto di natura culturale. Le dinamiche sociali sono influenzate dal mare attraverso la forma e le funzioni della città che, nelle aree urbane costiere sono legate indissolubilmente al mare. La filiera economico-produttiva del mare è ampia e comprende la pesca, la cantieristica, lo shipping, il traffico crocieristico, la movimentazione e lo smistamento delle merci nei porti e di lì nel territorio.

Siamo di fronte a differenti scenari: il primo, in cui la vitalità economica e produttiva dei porti è una realtà forte nelle città, l'altro, opposto, in cui la decadenza delle attività portuali è stata la condizione che ha messo in moto il processo di dismissione delle aree interne al porto, analogamente a quanto accade con la dismissione delle aree industriali. Ovvero, si sono rese disponibili vaste aree il cui valore fondiario è repentinamente caduto a causa della cessazione dell'utilizzo industriale o, nel caso dei porti, logistico. Il valore aggiunto determinato dall'intervento di trasformazione è sufficiente a garantire la redditività economica e, quindi, la fattibilità a garanzia dell'investitore, pubblico o privato che sia.

Ben diverso è il discorso quando il porto è in piena attività ed ha un ruolo trainante nell'economia della città di mare. In tal caso, il porto non solo non offre aree da recuperare, anzi, chiede nuove aree alla città e al territorio per rispondere alla crescita delle attività portuali. A tale domanda, si può rispondere o con l'ampliamento dell'area portuale o con la delocalizzazione parziale o totale delle attività portuali.

Riassumendo, possiamo avere le seguenti condizioni:

- il porto è in fase involutiva, per cui si rendono disponibili aree a basso costo da rigenerare e valorizzare;
- il porto è in fase di delocalizzazione, per cui si potrebbero rendere disponibili aree ma non a basso costo;
- il porto è in fase di sviluppo, e questo deve essere ben governato per divenire valore aggiunto e favorire i processi di rigenerazione lungo tutta la costa urbana.

Questa ultima condizione rappresenta un interessante territorio di indagine per riflessioni ed approfondimenti dei luoghi urbani sul mare, aprendo opportunità di avanzamento nel campo della pianificazione urbanistica e dello sviluppo economico, nel segno dell'identità marittima della città e della comunità urbana. Infatti, la crescita costante dei traffici marittimi indotti dalla globalizzazione dei mercati ha favorito lo sviluppo dei porti, che, se ben gestito, può creare opportunità sociali e comunitarie nelle città di mare. Un approccio "marecentrico" può conferire al porto una nuova centralità interpretativa e progettuale per la rigenerazione delle aree urbane costiere, al di là delle operazioni di mero recupero dei waterfront dismessi. Il porto, allora, può diventare generatore del suo (auto)sviluppo e, contemporaneamente, motore dello sviluppo locale sostenibile dell'area urbana costiera in cui ricade.

In Italia, questa integrazione si realizza raramente: spesso assistiamo ad una contrapposizione tra il Comune e l'Autorità Portuale, in cui ognuno pianifica il suo pezzo di città. L'obiettivo dovrebbe essere, invece, in un'ottica marecentrica, quello di realizzare un "piano della città portuale".

Come in passato, la pianificazione e lo sviluppo delle città di mare possono offrire ancora una volta agli amministratori la possibilità di ottenere una legittimazione politica, se si indirizzano in una direzione coerente con i principi della sostenibilità che vada oltre i loro specifici ambiti. Questo può avvenire attraverso una pianificazione condivisa che offra non solo l'opportunità di realizzare grandi opere ma, contemporaneamente, garantisca la possibilità di fare impresa e favorisca nuove direttrici per l'economia, soprattutto a vantaggio delle nuove generazioni. Così intesa, la riqualificazione del fronte urbano, dove la terra incontra l'acqua, può rimettere in gioco un'intera città, inaugurandone un nuovo fortunato periodo di vitalità economica e culturale (Hoyle, Pinder, Hu-

sain, 1988; Craig-Smith, Fagence, 1995; Malone, 1996; Basset, Griffiths, Smith, 2002; Fisher et al., 2004; Desfor et al., 2010).

Su queste premesse si esaminerà il caso studio di Salerno dove lo sviluppo delle attività portuali è stato condotto attraverso una *vision* urbana condivisa basata sulla continuità della sua cultura marittima. Salerno ha intrapreso la rigenerazione urbana insieme al necessario potenziamento del porto e allo sviluppo della nautica da diporto, con la partecipazione dell'Amministrazione, dell'Autorità Portuale e dei privati. Questa sinergia è esplicitata in una pianificazione condivisa che si è tramutata in progetti integrati di trasformazione del porto, del waterfront e di riqualificazione urbana.

Analoga sinergia è stata sviluppata nella redazione di questo paper, frutto del rapporto dialettico tra *scholars* e *stakeholders*, che guardano alle città di mare, ai porti, ai traffici marittimi e, in particolare, a Salerno, con la stessa passione ma da punti di osservazione diversi e complementari.

2. Il rapporto porto-città: Salerno

Ogni volta che nuove terre e nuovi mari fanno il loro ingresso nell'orizzonte della coscienza collettiva – scrive Carl Schmitt (2009) – mutano anche gli spazi dell'esistenza storica. Attraverso gli scambi *da e per* il mare le città si trasformavano e si sviluppavano. Trasformazioni sempre più veloci tanto più la tecnica marittima si potenziava e con essa i commerci, le innovazioni e quindi i mutamenti della città per adeguarsi ai ritmi del porto (Clemente, Demarco, Giovane di Girasole, 2013).

L'evoluzione del rapporto città-porto, nel tempo e nello spazio, è caratterizzata dalla progressiva crescita fino ad una quasi "repulsione" del porto dalla città ed alla riconversione delle aree di waterfront più vicine al centro urbano.

Se, negli ultimi decenni, i grandi porti europei hanno scelto la strada del decentramento e della delocalizzazione delle attività non più compatibili con la struttura urbana, in Italia questo è avvenuto in parte e si assiste alla loro riorganizzazione all'interno dei tessuti consolidati. Il loro necessario sviluppo, sicuramente importante anche per l'economia della città, pone però diverse problematiche, in quanto le attività spesso confliggono con le funzioni della città stessa e con la qualità della vita dei suoi abitanti.

Fig.2 Il porto di Salerno dal mare



Dai primi anni Novanta, lo sviluppo del trasporto marittimo del Mediterraneo, in seguito alla crescita degli scambi commerciali tra Occidente e Far East, ha prodotto in Italia una forte ripresa delle attività portuali, sostenute da un intenso processo di rinnovo infrastrutturale e gestionale dei porti con l'istituzione delle Autorità Portuali (L. 84/94). Se analizziamo il contesto nazionale vediamo come "la tematica portuale riveste un particolare rilievo; infatti sia le scelte assunte a scala comunitaria, sia i provvedimenti già assunti dall'attuale Governo, impongono, con la massima urgenza, la definizione di una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale" (Cipe, 2013, p.14). Ma "dall'approvazione della Legge 84/94 ad oggi, il mondo portuale è cambiato, sia dal punto di vista degli attori presenti, sia da quello delle merci trattate. Appare dunque giunto il momento di chiudere la lunga fase transitoria e di aprire una nuova stagione di sviluppo nel mondo portuale. Il porto oggi è infatti uno snodo fondamentale, non tanto per la famosa piattaforma logistica mediterranea, quanto piuttosto per il rilancio economico e produttivo del Paese" (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2013, p.235).

Il porto di Salerno, che occupa una posizione baricentrica nel Mediterraneo, ha un importante ruolo per l'economia marittima italiana e per il sistema industriale e commerciale dell'area campana, con un bacino di utenza che comprende anche basso Lazio, Abruzzo e Molise, Lucania, Puglia e Calabria (Autorità Portuale, 2013). Costituisce una delle realtà produttive più dinamiche del Mezzogiorno e nel 2013 è stato inserito tra i 319 porti europei considerati chiave dall'Unione Europea (Commissione Europea, 2013).

La particolare orografia del territorio, però, ha da sempre creato problemi nei rapporti tra il porto commerciale e la città (rumore, inquinamento, traffico) e, allo stesso tempo, difficoltà per la sua necessaria espansione.

I porti, come nodo del sistema logistico a supporto dello scambio commerciale, sono una realtà economica determinante per lo sviluppo economico del territorio, ma allo stesso tempo hanno impatti significativi sul resto della città (Fonti, 2010), creando numerosi conflitti spaziali e di uso, nonché degrado ambientale.

Il loro sviluppo lineare lungo la costa, l'essere area di confine tra il mare ed il resto della città, l'uso delle aree subito prossime, dismesse, sottoutilizzate o destinate a diventare nuovi spazi retroportuali di risposta alle esigenze di espansione, sono elementi che finiscono col divenire di contrasto con il tessuto urbano consolidato. In questo senso, la definizione che la Legge 84/94² dà al piano regolatore del porto sancisce il passaggio degli strumenti di pianificazione portuale da un mero piano delle "opere" ad un vero e proprio piano urbanistico (Musso e Ghiara, 2008).

Lo studio sul "Lavoro portuale ed interporti" svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti evidenzia, quindi, come il sistema portuale è chiamato a sostenere tale rilancio per permettere ai prodotti italiani di essere competitivi nei mercati internazionali ma, allo stesso tempo, i territori e le comunità devono essere "ripagati". Questa compensazione non può ridursi al solo pagamento del canone demaniale. Il ruolo dell'Amministrazione deve necessariamente guardare al futuro massimizzando i benefici pubblici e razionalizzando i costi, con una particolare attenzione al contesto ambientale e sociale.

Il complesso rapporto porto-città e il suo sviluppo presenta un ulteriore elemento di criticità dato dai rapporti, spesso conflittuali, tra i soggetti coinvolti (Autorità Portuale, Enti, Soprintendenza, armatori, ecc.) che, con i loro specifici interessi e strumenti, partecipano alla gestione dei processi.

"Per le grandi città di mare, la costruzione di una forte immagine è per lo più il risultato di un progetto di sviluppo globale, condiviso da tutti i decisori, con il coinvolgimento della società civile. Ignorare questa dimensione porterebbe a ridurre la città portuale ad un *oggetto matematico*" (Cattedra, 2011, p.88). Questo significa prendere coscienza collettivamente della necessità di coniugare le esigenze di sviluppo del porto e quelle

urbanistiche della città, ma, contemporaneamente, anche le esigenze di sviluppo sociale e culturale.

In questo scenario Salerno tenta di sviluppare un approccio integrato tra la necessaria riqualificazione e implementazione del porto e lo sviluppo urbano. Inizia, così, il dialogo tra città e porto, attraverso l'Autorità Portuale (istituita con D.P.R. 23 giugno 2000) e l'Amministrazione Comunale, avendo la tradizione marittima della città quale punto di partenza comune. Gli interventi si sostanziano attraverso una strategia urbanistica condivisa, con l'obiettivo del "recupero del rapporto della città con il mare", come si evince nel Piano Urbanistico Comunale, redatto da Oriol Bohigas (Bohigas e Puigdomènech, 2005, p.33), nell'analisi degli strumenti di pianificazione del porto, nei documenti programmatici e di intesa tra gli enti che si sono avuti nel corso degli anni.

Questo ha permesso di intervenire, attraverso una pianificazione condivisa, sulle opere a mare, sul waterfront, sulle aree di "cerniera" (Giovane di Girasole, 2012; Clemente e Giovane di Girasole, 2012), sulla riqualificazione della città, assecondando la vocazione marina della città legata alla portualità commerciale e diportistica. Gli interventi hanno coinvolto le due strutture portuali principali, quella commerciale (verso Vietri) e quella turistica del Masuccio Salernitano, la fascia costiera tra loro compresa, su cui insiste la città consolidata, e quella verso est, fino al confine comunale.

Il processo di trasformazione inizia nel 1994, secondo le indicazioni di Bohigas, con il metodo dei "progetti urbani", sul cosiddetto "modello Barcellona", capaci di produrre risultati visibili in tempi rapidi (Bohigas, 2008). Questo metodo permetteva, nell'attesa dell'approvazione del PUC, di avere una prima conoscenza della città e realizzare trasformazione in aree considerate strategiche o prioritarie per la città (Russo, 2011).

Nel "Documento Programmatico", approvato dalla Giunta Comunale del 1994, per Salerno viene indicato l'obiettivo di diventare una "città turistica, commerciale e dei servizi" e sono individuate le "Aree ad azione puntuale urbanistica" (AAPU)³. Si propone in sostanza di agire sui tre elementi caratteristici e strutturanti dell'intera città: il waterfront, il centro storico ed il paesaggio collinare. Per realizzare gli interventi previsti nelle Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica - successivamente parte integrante del PRG poi approvato come PUC - vengono banditi, nel 1997, una serie di concorsi internazionali d'idee, che investono anche le aree del porto, al fine di realizzare architetture di elevata qualità che fossero capaci di incidere sull'immagine della città.

L'asse marittimo, in particolare, nella sua storica e consolidata linearità, rappresenta uno degli ambiti prioritari di intervento e viene, quindi, ad essere valorizzato attraverso un recupero funzionale ed ambientale "dalle ultime propaggini della costa d'Amalfi a nord-ovest fino alla pianura del Sele in direzione di Paestum a sud-est" (Russo, 2011, p.76). Gli interventi investono le aree a mare e la fascia costiera, attraverso la riqualificazione dei porti turistici, le architetture di autore, la ricostruzione delle spiagge, la valorizzazione del fronte a mare, per incunarsi nella città consolidata, coinvolgendo sia aree comunali, sia aree portuali.

Nel corso degli anni, gli strumenti di pianificazione che si succedono, con i documenti programmatici e di intesa del porto e della città, rispecchiano e portano avanti questi obiettivi.

Nel 1996, attraverso il Programma Comunitario Urban, si vuole rafforzare la potenzialità turistica della città accrescendo le sue capacità attrattive, concentrandosi sulla riqualificazione del centro storico. Con il successivo "Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile" (Prusst) per la riqualificazione dell'offerta turistica nel salernitano, invece, non ci si concentra solo sul centro storico (in continuità con il Programma Urban) ma si decide di intervenire anche lungo il waterfront e la zona orientale, con il fine di realizzare un nuovo polo per il *loisir* (Albolino e Amato, 2011).

Nella stessa direzione si muove il Progetto Integrato Territoriale (PIT) "Salerno città dell'eccellenza", del 2002: "la rivalutazione del rapporto della città capoluogo con il

mare (identità culturale, funzione commerciale e turistica della portualità, ecc.) ed il perfezionamento della rete di servizi, (per) raggiungere una soddisfacente riconoscibilità, che consenta alle produzioni del territorio di proiettarsi con successo verso il Mediterraneo e di attrarre da esso consistenti flussi turistici” (Comune di Salerno, 2013, p.36).

Nel 2003, attraverso il PIT “Portualità Turistica” ed il Protocollo di Intesa, tra Regione Campania, Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno, per lo “Sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell’ambito salernitano”, si definiscono modalità e obiettivi per coordinare le attività legate alla portualità turistica ed al sistema dei trasporti via mare nell’Ambito Salernitano.

La collaborazione tra i diversi Enti realizza così “un’intesa di grande importanza in quanto, oltre a definire le procedure amministrative rivolte alla individuazione dei possibili investitori, indica le infrastrutture di cui potrà dotarsi Salerno nel prossimo futuro” (Bohigas e Puigdomènech, 2005, p.33).

Vengono così individuati quattro porti turistici: la trasformazione e l’ampliamento del Masuccio Salernitano e di Santa Teresa, di competenza dell’Autorità Portuale di Salerno, e due nuovi interventi in località Pastena e Zona Arechi, di iniziativa privata. Questi interventi si integreranno alla vita urbana attraverso le aree ricreative, commerciali, di ristorazione e gli spazi per eventi (Bohigas e Puigdomènech, 2005). Il ridisegno del waterfront della città di Salerno si integra, quindi, con le opere di ammodernamento del porto e di sviluppo della nautica da diporto, contribuendo a caratterizzare Salerno come città di mare integrandosi alla struttura urbana e pingendosi, attraverso nuove funzioni e nuovi spazi verso il resto della città.

Nel 2006 viene, infine, approvato il PUC⁴ elaborato da Bohigas in cui confluiscono e trovano un’adeguata cornice, le istanze del porto e le esigenze di trasformazione della città, nonché gli interventi già previsti, e in alcuni casi in corso di realizzazione, delle AAPU. Gli interventi principali riguardano trasversalmente mare e città: la razionalizzazione dell’uso del porto commerciale, separando le funzioni propriamente commerciali da quelle turistiche; la riconversione ad uso turistico del molo Manfredi e dello specchio d’acqua, recuperato grazie al suo prolungamento; il potenziamento del lungomare lungo tutta la facciata marittima, dal porto commerciale alla zona litoranea orientale; la nuova stazione marittima; la realizzazione di una successione di piazze e giardini che rafforzino il valore urbano del litorale; il porto turistico di Santa Teresa; l’ampliamento del porto Masuccio Salernitano; l’ampliamento ed il prolungamento della spiaggia di Santa Teresa fino al Masuccio Salernitano; la ricostruzione e la protezione dell’intero arenile salernitano fino a Pontecagnano; la riqualificazione degli stabilimenti balneari; la realizzazione di un polo cantieristico e per la nautica, a ridosso dell’area industriale (Gerundo e Fasolino, 2009).

In questo contesto di concertazione, nel 2008, si inserisce il programma urbano integrato “Più Europa” (Comune di Salerno, 2009), con un finanziamento di quasi 54 milioni di euro (POR-FESR 2007-2013) che investe, tra l’altro, l’intervento di piazza della Libertà “considerata la porta della città sul mare e anello di congiunzione tra la nuova stazione marittima di Zaha Hadid e il centro storico” (Russo, 2001, p.212).

Nel 2010, l’Autorità Portuale di Salerno ottiene l’approvazione dell’Adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore del Porto, vigente dal 1974, per adeguare lo scalo salernitano agli standard dimensionali delle navi di nuova generazione, più capienti ma anche più ecologiche, in questo apripista per tutti i porti italiani. Si tratta, infatti, del primo caso applicativo della normativa, emanata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n. 93 del 9/10/2009), che ha fornito gli indirizzi tecnici, metodologici e gli ambiti procedurali per gli adeguamenti tecnico funzionali dei piani regolatori portuali.

In questo modo l’Autorità Portuale di Salerno ha programmato l’adeguamento infra-

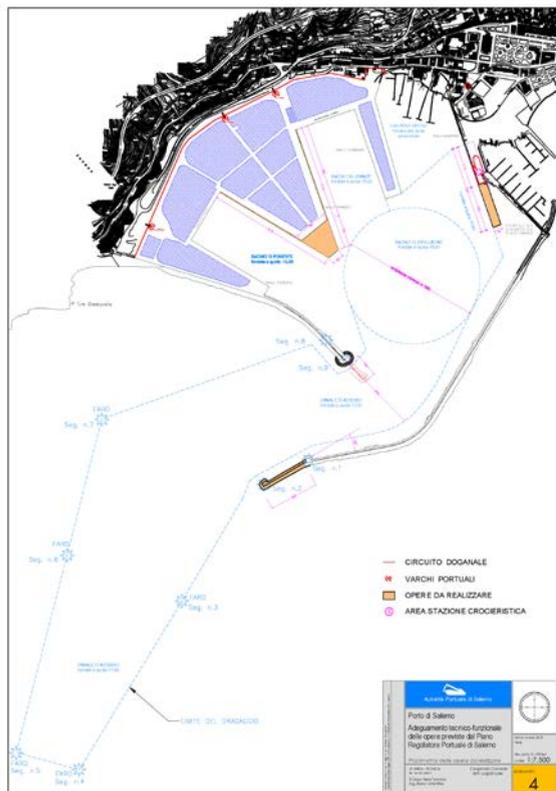
Fig.3 Il porto di Salerno



strutturale dello scalo alle mutate esigenze del trasporto marittimo europeo ed internazionale, finalizzato a realizzare un porto tecnologicamente avanzato ed ecologicamente sostenibile⁵. Importanti per la realizzazione degli interventi sono i fondi regionali del Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato Portuale Salerno”⁶.

Gli interventi, che trovano attuazione attraverso la collaborazione degli enti, riguardano sia le opere a mare, sia la sfera urbana. La Stazione Marittima, la cui progettazione è stata affidata dal Comune di Salerno al termine di un concorso internazionale d’idee, all’architetto Zaha Hadid, è un’opera necessaria per il porto, che diventa, contemporaneamente, parte del nuovo waterfront di Salerno. La Stazione, sorgerà infatti, su di un’area demaniale marittima che rientra nell’area urbana della piazza della Libertà (sub comparto 1 del Piano Urbanistico Attuativo), compresa tra il porto commerciale e il centro storico di Salerno, progettata dall’arch. Riccardo Bofill su incarico dell’Amministrazione Comunale (Autorità Portuale di Salerno, 2013). L’intervento “Salerno Porta

Fig.4 Planimetria dell’adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale.



Ovest”, di importanza strategica per la città ed il porto, vede Comune ed Autorità Portuale impegnati a risolvere il problema del traffico veicolare e dei collegamenti tra la parte alta del Centro Storico e l’area portuale e la riqualificazione di queste aree all’interno dell’intero tessuto cittadino.

Il progetto è stato redatto dal RTP Pica Ciamarra Associati (Capogruppo), vincitore di un Concorso Internazionale di idee “Ambito urbano e sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest”, bandito nel 2006 dai due enti promotori, con l’obiettivo di adeguare e potenziare la rete stradale tra le autostrade del porto.

I processi in atto a Salerno mostrano la volontà di realizzare una ridefinizione complessiva della sua struttura urbana ripartendo dal suo storico rapporto con il mare, attraverso quell’unione armonica della cultura marittima e della cultura urbana (Clemente, 2011) che Konvitz definisce “Urban Maritime Culture” (1978).

Il fine non è solo trasformare o riqualificare la città ma *rigenerarla* attraverso la sua cultura marittima. Una presa di coscienza (in linea con la programmazione e le direttive nazionali) che le attività e l’economia del porto non sono elementi di contrasto con la città ma che, anzi, il loro necessario sviluppo integrato e condiviso nelle politiche di trasformazione urbana possono realizzare un reale sviluppo della città nella sua interezza.

3. Il porto di Salerno per lo sviluppo e la riqualificazione urbana

Salerno è oggetto di un programma di riqualificazione urbanistica e valorizzazione del territorio che, partendo dal necessario sviluppo della sua importante realtà portuale, sta cambiando progressivamente e radicalmente il suo volto. Il

porto⁷ rappresenta una importante realtà di servizi integrati alla logistica della Provincia ed assolve un ruolo fondamentale, insieme agli altri porti della Regione Campania, nel contesto del sistema industriale e commerciale di buona parte del Sud Italia⁸.

Il porto di Salerno presenta una situazione particolarmente complessa data dalla configurazione dei luoghi che ne impedisce l'espansione. Realizzato negli anni '70-'80 su un'area dedicata alla balneazione, l'area portuale è stata spesso vista come fonte di rumore, inquinamento, traffico. È dotata di una superficie complessiva di piazzali operativi di mq 500.000 e sviluppa un profilo banchinato di 2.950 metri; le superfici a mare sono di 1.200.000 mq. Complessivamente lo scalo, posto a ridosso del centro abitato, occupa 1.700.000 mq.

L'Autorità Portuale di Salerno ha ottenuto nel 2010 l'approvazione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale (che, risalendo al 1974, era basato su criteri di architettura portuale ormai datati), iniziando così un processo di ridefinizione che, partendo dalle esigenze proprie coinvolge la città, questo in linea con le trasformazioni urbane delle città portuali italiane dell'ultimo ventennio.

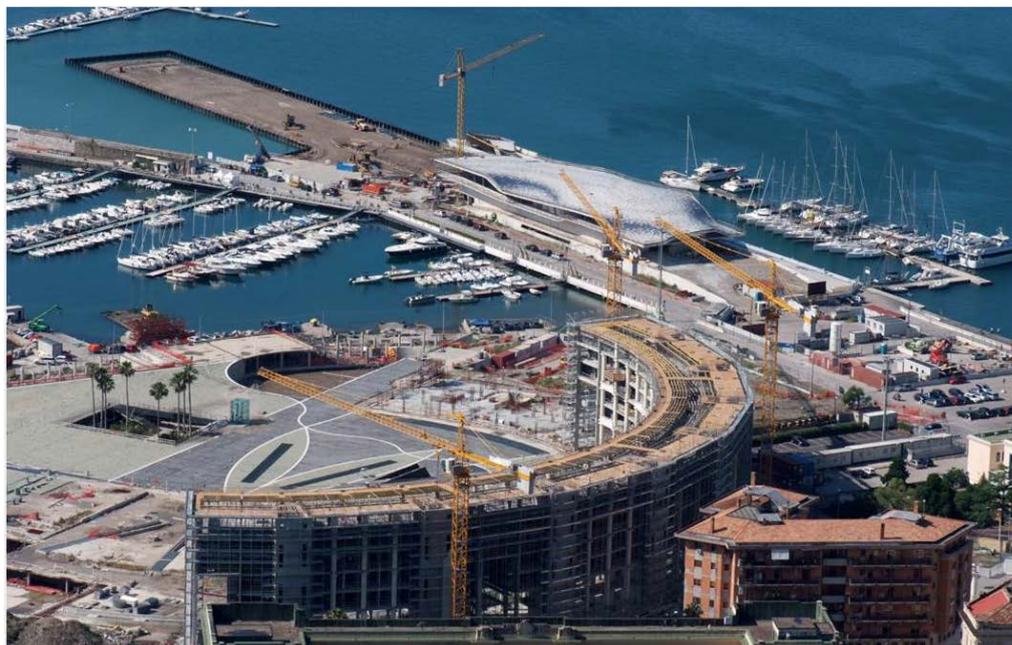
Attraverso il Grande Progetto "Logistica e porti. Sistema integrato Portuale Salerno del Porto di Salerno", si prevede l'approfondimento dei fondali, l'allargamento dell'imboccatura portuale ed il completamento del consolidamento del Molo Trapezio.

Fondamentale, per il porto, è la rete dei collegamenti infrastrutturali⁹. Nel 2012 sono iniziati i lavori di Salerno Porta Ovest¹⁰, di importanza strategica per la città ed il suo porto. Programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato nel 2004, l'intervento ha ad oggetto le problematiche¹¹, di comune interesse dei due Enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della città.

La riconfigurazione dello svincolo autostradale e la realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del porto con l'autostrada A3, interamente in sotterraneo (con galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia), distinto da quello per il collegamento della parte alta del centro storico della città e della costiera amalfitana, consentirà la riqualificazione urbanistica ed ambientale della viabilità urbana, migliorerà la sicurezza del sistema dei trasporti e comporterà una maggiore competitività di tutto il sistema logistico che ruota intorno al porto di Salerno in quanto, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione e si traduce in opportunità di sviluppo socio economico del territorio, grazie al miglioramento dell'accessibilità al porto. Questo consentirà ad operatori pubblici e/o privati di investire nello sviluppo di aree retro portuali - spesso pubbliche - che richiedono modesti investimenti, attualmente sottoutilizzate e/o nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni contermini. Essendo il profilo competitivo di un porto, determinato, oltre che dalle infrastrutture e dagli operatori portuali, dal livello di specializzazione, dai servizi offerti, dall'integrazione con il territorio circostante e dalle prospettive di sviluppo, nel 2012, l'Autorità Portuale di Salerno ha sottoscritto con la Provincia di Salerno, la Camera di Commercio, il Consorzio ASI ed i Comuni di Battipaglia, Mercato San Severino e Nocera Inferiore, un protocollo di intesa per lo sviluppo della portualità, della logistica e dell'intermodalità. Il Protocollo si propone il raggiungimento di tre obiettivi: il recupero strutturale e la riconversione di siti industriali dismessi nelle aree retro portuali per realizzare *district park*, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagnano anche attività manifatturiere di lavorazione delle materie prime e dei semilavorati; lo sviluppo del comparto turistico, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture di supporto al traffico passeggeri del porto commerciale di Salerno; l'utilizzo a fini economico-produttivi delle aree disponibili esistenti anche nelle zone interne del territorio provinciale (AA.VV., 2012).

Il programma di adeguamento infrastrutturale dello scalo è altresì finalizzato a realizzare un porto tecnologicamente avanzato, energeticamente ed ambientalmente soste-

Fig.5 Piazza della Libertà, il Crescent, la Stazione Marittima



nibile, in grado di fornire energia pulita agli impianti portuali ed alle navi attraccate, nonché evitare emissioni inquinanti delle navi durante le fasi di ormeggio prolungato (nocive per l'ambiente urbano posto a ridosso del porto)¹².

Gli interventi di riassetto del Molo Manfredi hanno costituito l'opportunità per rafforzare il profondo legame fra mare e città, che ha nel porto, da sempre luogo di incontro e di scambio, un imprescindibile intermediario. La riqualificazione di questa parte del waterfront si inserisce nel contesto della più ampia e significativa pianificazione dello sviluppo del porto di Salerno, volta alla razionalizzazione della sua parte turistica. Nel 2005 ha inizio la demolizione e delocalizzazione delle attività produttive ubicate nell'area di Santa Teresa/Molo Manfredi (Magazzini Generali, inceneritore, cantieri navali), la demolizione della barriera doganale costituita dal muro paraonde e l'ampliamento della banchina Manfredi. Su quest'area, prossima al centro storico, oggi si stanno realizzando quegli interventi previsti nel PUC che investono città e aree demaniali marittime: piazza della Libertà, la sede dell'Autorità Portuale di Salerno, gli interventi di protezione dello specchio acqueo di Santa Teresa a servizio del diporto, il prolungamento del Molo Manfredi, finalizzato a conseguire un ormeggio di lunghezza complessiva pari a 350 m, idoneo all'attracco delle moderne navi da crociera (che attualmente attraccano alle banchine commerciali), prospiciente e collegato funzionalmente con la costruenda Stazione Marittima di Zaha Hadid (Fig.5).

Gli interventi infrastrutturali completati negli ultimi anni e quelli in corso di realizzazione – con un importo di oltre 300 milioni di euro – consentiranno di adeguare lo scalo salernitano alle mutate esigenze del trasporto marittimo europeo ed internazionale, così da consolidarne la competitività e incrementarne i traffici, con rilevanti ricadute economiche ed occupazionali.

In questo senso si possono analizzare i dati relativi ai traffici del porto di Salerno degli ultimi anni. Dopo la grave crisi finanziaria che ha investito il mercato internazionale ed il segmento portuale, negli ultimi tre anni si registrano complessivamente importanti indici di crescita. Il 2012 si è chiuso con oltre 10 milioni di tonnellate complessivamente movimentate e si registrano indici particolarmente elevati nei traffici commerciali, per le navi approdate (2.543) e i veicoli nuovi (273.651). Per i traffici delle Autostrade del Mare nel 2012 a Salerno sono state movimentate 54.675 auto al seguito dei passeggeri e

Traffici		2010	2011	2012
Traffici commerciali	Navi approdate (n)	2.178	2.531	2.543
	Stazza lorda navi approdate (t)	50.738.821	59.366.746	61.483.515
	Merci Movimentate (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120
	Contentori (Teus)	234.809	235.209	208.591
	Veicoli nuovi (n)	294.594	253.284	273.651
Traffici autostrade del mare	Passeggeri (n)	244.935	267.205	247.413
	Auto al seguito dei passeggeri (n)	60.399	50.960	54.675
	Veicoli commerciali	72.039	194.734	192.047
Traffici crociere	Crocieristi (n)	98.815	99.274	113.268
Traffici vie del mare	Passeggeri (n)	282.011	273.499	257.396

Fig.6 Traffici del porto di Salerno 2010-2013 (Fonte: Autorità Portuale di Salerno, 2013)

per il settore crocieristico 113.268 crocieristi (Fig.6).

Le sinergie con gli Enti Locali, la Regione ed i vari Ministeri stanno consentendo al porto di Salerno di realizzare le condizioni per il rilancio dell'economia portuale e, conseguentemente, del territorio circostante, contrariamente ad altre realtà, dove Autorità Portuale e Amministrazione Comunale sono in aperto conflitto tra loro. Come detto precedentemente questi interventi sono parte integrante del processo di riqualificazione e sviluppo che ha intrapreso la città di Salerno.

4. Gli interventi in atto tra porto e città

Il punto di partenza per lo sviluppo della città di Salerno (tra esigenze di sviluppo del porto e interazione con il resto della città) è stato il rinnovamento urbanistico che trova il suo DNA in un approccio "marecentrico" che conferisce alle attività portuali una nuova centralità per la rigenerazione delle città (Clemente, 2011).

La redazione del PUC nel 2006, anticipata dall'attuazione dei progetti urbani previsti nelle aree strategiche delle AAPU, ha permesso di produrre risultati visibili in tempi rapidi, senza la necessità di dover attendere i lunghi tempi di approvazione del piano (Bohigas, 2008). Il Documento Programmatico individuava, quindi, le aree che maggiormente richiedevano opere di riqualificazione, tracciando le linee guida della progettazione (Crespi, 2000). Infatti "non è tanto il risultato quanto il modo di procedere che definisce il "fenomeno Salerno": un modo di procedere che ricostruisce la città attraverso interventi architettonici precisi e concreti, evitando i tempi lunghi e i processi burocratici infiniti dei piani regolatori" (Burdett, 2000, p.95).

Nel 1994 si è così avviato quel processo di trasformazione urbana che, puntando sulla tempestiva concretezza dei percorsi amministrativi e sulla qualità globale di ogni iniziativa, ha portato alla realizzazione di infrastrutture di grande importanza economica, ecologica, occupazionale, e nel contempo a importanti opere di architettura contemporanea. "L'impostazione complessiva del processo di pianificazione per Salerno definisce un particolare rapporto tra piano urbanistico e progetto urbano" (Gerundo e Fasolino, 2010, p.170).

La fascia costiera di Salerno, su cui insiste la città consolidata seguendone la stessa direttrice lineare, è caratterizzata da un lungomare alberato realizzato nell'immediato dopoguerra, compreso tra da due strutture portuali, quella commerciale (verso Vietri) e quella turistica del Masuccio Salernitano, nata come approdo pescherecci. Ad est del fiume Irno e fino al confine comunale, segnato dal fiume Picentino, la linea di costa si caratterizza con una lunga spiaggia (attualmente in forte erosione) con stabilimenti balneari. Il porto commerciale, collocato in posizione incongrua, presenta una utilizzazione di tipo misto, in quanto alle attività propriamente mercantili, in costante trend di crescita, si aggiungono quelle del diporto nautico con la presenza di pontili galleggianti,

Fig.7 Planimetria degli interventi sul "Fronte del mare"



club nautici, ristoranti, ecc. (Bohigas e Puigdomènech, 2005).

La riorganizzazione del waterfront è stata, quindi, l'asse centrale del programma di riqualificazione urbana della città, ma anche di potenziamento delle funzioni produttive e socio-culturali; l'obiettivo era di rafforzare e utilizzare l'economia del mare in tutte le sue componenti: porto commerciale e turistico, turismo crocieristico, balneazione, cantieri nautici, al fine di assicurare lo sviluppo economico della città, attrarre investimenti pubblici e privati.

Ad ovest, sul molo Manfredi del porto commerciale, la stazione marittima per i crocieristi e dall'altro lato il nuovo porto turistico, fulcro dello sviluppo residenziale e commerciale della zona orientale della città, uno dei quattro porti turistici previsti dal "Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano", sottoscritto nel 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno.

La riqualificazione della città prevede il rifacimento delle due piazze che delimitano l'AAPU "Fronte del Mare" (fig.7): Piazza della Libertà e Piazza della Concordia, entrambe ridisegnate da Riccardo Bofill. La prima, sorta su un'area liberata tra il 2005-2009 da manufatti fatiscenti, è delimitata da un imponente e discusso edificio a forma di mezzaluna, noto come il "Crescent", con prospetto scandito da colonnato a doppio ordine principale, anteposto ad una facciata a vetro, con destinazione d'uso residenziale, commerciale e per uffici. Con un'altezza di circa 24 metri, questa struttura progettata da Bofill e Lotti ha suscitato non poche polemiche, dividendo cittadini, tecnici e imprenditori.

Piazza della Libertà, monumentale piazza ad anfiteatro di circa 26.000 metri quadrati (155 metri di diametro), con sottostante parcheggio per 650 auto, è destinata a diventare uno dei principali attrattori turistici, sociali, culturali e commerciali della città. Essa infatti è stata concepita come terrazza panoramica affacciata sul mare e palcoscenico all'aperto per grandi eventi (musica, opera lirica, teatro) oltre che monumentale porta d'ingresso della città in adiacenza alla futura nuova Stazione Marittima, che ne è visivamente parte integrante, e prolungamento dell'attuale passeggiata alberata del lungomare. Le attività commerciali sono previste sia sotto il porticato del "Crescent" che nell'intercapedine tra la piazza – leggermente rialzata – e la quota del realizzando porto turistico di Santa Teresa, dove ci sarà una passeggiata sul mare con negozi, bar, ristoranti. Alle spalle c'è il centro urbano e la Villa comunale, parco-giardino di Salerno realizzato a fine XIX secolo.

In Piazza della Concordia è previsto anche uno degli interventi più importanti - l'ampliamento del porto turistico Masuccio Salernitano - con la pedonalizzazione di questa parte del lungomare, la deviazione in sottopasso del traffico veicolare e la costruzione del grande edificio a forma di vela protesa verso il mare, alto circa 80 metri, destinato a diventare un altro simbolo di Salerno¹³.



Fig.8 Il Marina d'Arechi Port Village e il Club nautico

Nei pressi di piazza della Concordia è ubicato il più grande albergo della città. Progettato dall'architetto napoletano Nicola Pagliara e ultimato nel 2007, il Gran Hotel Salerno sorge sull'area che fino alla metà degli anni '90 ospitava un cementificio e che, nel Piano di Oriol Bohigas, assume il ruolo determinante di "porta a mare" della città di Salerno.

Ad est, il Marina d'Arechi Port Village (Fig.8), opera realizzata grazie ad un consistente investimento privato, è un luogo a cui l'architetto catalano Santiago Calatrava ha regalato un progetto di notevole valore. Progettato nel 2000 e iniziato a costruire nel settembre 2010, è entrato in funzione nel 2012. Nel 2013 è stata terminata la realizzazione della parte a mare e nel 2015 sarà possibile ammirare il Building "Club Nautico" a forma di foglia¹⁴. Il rispetto dell'ambiente e della linea di costa costituiscono il DNA progettuale della iniziativa, che prevede una soluzione tecnico-architettonica innovativa. Separato dal litorale da un canale largo circa 70 metri, il porto è collegato a terra da ponti carrabili e pedonali che integrano il marina, il club nautico, le aree a terra (passeggiata lungomare con locali commerciali, anfiteatro per gli spettacoli serali, grande parco urbano) in un unico villaggio nautico dedicato al diporto, al turismo, alla vacanza ed al tempo libero. Il parco e la passeggiata, permetteranno di vedere la città da una nuova prospettiva. Fino ad ora, infatti, la percezione della città era solo da nord a sud (Villani, 2012).

Sono, infine, previsti la costruzione del polo nautico di Pastena, la realizzazione del polo di Cantieristica Nautica in area industriale e la ricostituzione della spiaggia sul tratto di mare antistante il centro storico e fino al limite orientale della città, in modo da creare un'ininterrotta passeggiata costiera con giardini ed attrezzature per la balneazione, il tempo libero e lo sport.

6. Conclusioni

La visione integrata dei ricercatori e degli operatori marittimi, per l'interpretazione delle città dal mare e, in particolare di Salerno, trova un suo riferimento nell'inesauribile repertorio delle città invisibili. "In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare" (Calvino, 2001, p.56).

Per avere impatto sulla realtà la ricerca deve essere interdisciplinare e interfacciarsi con i soggetti del territorio che, nel caso delle città di mare, sono in primis gli operatori marittimi e portuali. Le città che si sviluppano lungo la costa, possono rappresentare un laboratorio privilegiato per interrogarsi sul destino della metropoli moderna, individuando modelli di sviluppo innovativi che siano attenti a non disperdere le identità locali nella globalizzazione delle forme urbane e dei segni architettonici omologati. Al-

lora, possiamo riscoprire il mare come fattore identitario e risorsa per lo sviluppo, con un orizzonte ricco di occasioni ed epicentro di un nuovo moto di rinnovamento che partendo dalla linea di costa sappia estendersi all'intera città.

Le trasformazioni urbane in atto a Salerno testimoniano che il recupero del rapporto con la propria cultura marittima è compatibile con lo sviluppo delle attività portuali e marittime. La strategia salernitana, in linea con le direttive nazionali per la portualità, non è in contrasto con le visioni e gli strumenti pianificatori e programmatori della città e coinvolge pienamente i diversi enti, istituzioni, operatori economici e cittadini, richiamando tutti ad un ruolo attivo.

L'approccio "marecentrico" permette al porto di crescere e di essere, attraverso il suo sviluppo, il motore dell'economia e della rigenerazione delle aree urbane costiere. Le nuove forme dello "spazio-porto" a Salerno stanno producendo una rivisitazione delle tradizionali regole e rapporti con la città, all'interno di un sistema di relazioni spaziali con nuove e integrate modalità di uso del suolo, in cui l'economia stessa del porto è elemento fondamentale.

A Salerno, si è evitato quell'allontanamento delle imprese dal porto che, in altre città portuali, è stato catastrofico, causando la contrazione dei traffici, l'involuzione dell'economia marittima e delle economie collegate, con la conseguente ampia perdita di occupazione, impoverimento del tessuto socio-economico locale, perdita del ruolo del porto come elemento forte e trainante per la crescita dei territori circostanti.

Il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale, invece e insieme, hanno avuto la capacità di costruire solide relazioni sociali, culturali ed economiche tra porto e città, per uno sviluppo sostenibile e condiviso di entrambi. Lo spirito collaborativo è stato fattore di successo, testimoniato dai processi in atto anche per la maggiore capacità di drenare finanziamenti nazionali ed internazionali, finalizzando le capacità progettuali e mostrando affidabilità nella spesa.

Lungimirante fu la scelta di investire nella qualità urbanistica, con l'approvazione del PUC elaborato da Bohigas (Russo, 2012) in cui sono confluite le istanze del porto e le esigenze della città, e in quella architettonica, con la realizzazione di edifici di elevato valore simbolico, progettati da architetti di prestigio internazionale. Infrastrutture, riqualificazione del porto, mare, nuovi porti, spazi aperti, edifici pubblici diventano, così, un racconto urbano di sviluppo della competitività delle città di mare.

Salerno, attraverso quindi un processo articolato e condiviso, ha "individuato indirizzi, politiche e metodi per intraprendere la trasformazione urbana del suo fronte d'acqua, attivando soggetti e azioni per poter ambire ad un intervento di grande qualità e diffuso sul territorio. La scelta di individuare e condividere una serie di progetti puntuali e strategici su ambiti consolidati, [...] resi possibili da un ampio programma di sdemanializzazione di alcune aree portuali, ha portato l'Amministrazione Comunale, attraverso forme di concertazione con l'Autorità Portuale e con alcuni soggetti privati, a disporre di aree strategiche sul fronte mare" (Giovinazzi, 2008, p.72).

La lettura trasversale degli interventi del Piano Urbanistico Comunale, del Piano Regolatore del Porto e di strumenti, programmi e documenti di intesa, mostra come tutti rispondano con le loro impostazioni ed azioni all'obiettivo del recupero del rapporto della città con il mare, ritrovando nelle origini, ovvero nell'identità marittima, il fondamento per lo sviluppo sostenibile della città. Cultura marittima e cultura urbana (Clemente, 2011) si esplicitano nelle opere che interessano le attività portuali commerciali e di diporto, l'economia, l'ambiente, gli spazi pubblici, con interventi a mare, lungo il waterfront e nelle aree di cerniera subito prossime. Le azioni ed i progetti di trasformazione hanno reso lo scalo salernitano sempre più competitivo e si sono integrati con gli interventi di carattere urbano, rigenerando il fronte a mare e contribuendo complessivamente alla riqualificazione della città.

FOOTNOTES

1 Questo contributo nasce dalla collaborazione tra il gruppo di ricerca “Città e Architettura” del CNR IRAT e l’Autorità Portuale di Salerno. Nell’unitarietà del lavoro, Massimo Clemente ha curato il primo paragrafo e le conclusioni, Eleonora Giovane di Girasole il secondo paragrafo, Andrea Annunziata il terzo paragrafo, Elena Valentino il quarto paragrafo.

2 La Legge lo definisce non più solo un programma di opere marittime e infrastrutturali autonome rispetto alla pianificazione urbanistica comunale, ma come un articolato e complesso processo di pianificazione e gestione. Questo diventa un vero e proprio piano (articolato in “strutturale” ed “operativo”), funzionale, economico, gestionale, urbanistico, ambientale e infrastrutturale, che viene adottato dall’Autorità Portuale d’intesa con l’amministrazione comunale. Le successive “Linee Guida per la redazione del Piano Regolatore del Porto” (2004), mettono in evidenza la necessità dell’integrazione tra il piano portuale e quello urbanistico e come esistono due sotto ambiti: uno portuale e più propriamente tecnico-operativo, che comprende le interconnessioni infrastrutturali, di collegamento con l’entroterra, e un altro sotto ambito di interazione città-porto, di collegamento tra il tessuto urbano e le aree portuali dedicate a quelle funzioni (legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità) maggiormente permeabili e compatibili con le attività urbane.

3 Sono queste aree ritenute strategiche e dove vengono previsti interventi urbani capaci di innescare processi di riqualificazione. Alle prime sette AAPU (Centro Storico sud; Centro Storico nord; Santa Teresa e Villa Comunale; Lungomare Trieste; Piazza della Concordia; Litoranea Orientale; Lungo Irno) ne vengono individuate altre quattro (Frazioni alte; Quartieri Italia – Europa – Mariconda; Lungomare Colombo).

4 Uno degli obiettivi del PUC, che riprende i documenti programmatori e gli interventi in atto, è ancora quello dello sviluppo turistico della città, che si intende ottenere attraverso il rafforzamento e l’uso adeguato delle tre peculiarità salernitane: la zona marittima (spiagge, porticcioli turistici, servizi e luoghi di convivenza collettiva), la città storica (monumenti, musei, istituzioni, residenza, commercio, ambiti congressuali e spazi pubblici) e il paesaggio montuoso.

5 L’Autorità Portuale di Salerno è stata tra gli attori del Progetto “Servizi di monitoraggio e di funzionamento per le Autostrade del Mare” (MOS4MOS), per un valore di € 360.434,38, co-finanziato dalla Unione Europea al 50% e selezionato dall’Agenzia Esecutiva del Trans-European Transport Network (TEN-T) per il programma di potenziamento dei traffici delle Autostrade del Mare nel bacino Mediterraneo (Ministero Infrastrutture, 2011).

6 La domanda di finanziamento, trasmessa dalla Regione Campania nel 2011 all’U.E., con un quadro economico che prevedeva una spesa complessiva di €73.000.000 (POR Campania 2007-2013; FESR/Fondo di coesione) (Ministero Infrastrutture, 2011), è stata dichiarata ricevibile dalla Commissione Europea nel 2012 (Programmazione FESR 2007-2013, Rapporto annuale di esecuzione 2012).

7 L’Autorità Portuale di Salerno è stata istituita con D.P.R. 23 giugno 2000 (porto commerciale con bacino di Santa Teresa e porto turistico Masuccio Salernitano).

8 “Lo scalo salernitano svolge un ruolo fondamentale per lo sviluppo dei traffici commerciali con i porti nazionali e con quelli dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e assicura i collegamenti con tutti i mercati internazionali direttamente o con un servizio di federaggio, attraverso numerose linee regolari di navi portacontainer e dello Short Sea Shipping. Grazie alla favorevole posizione geografica e all’efficiente rete di collegamento con l’entroterra, il porto di Salerno è al servizio dei traffici marittimi del Centro e Sud Italia. Esso è collegato, mediante la rete stradale e autostradale, alla piattaforma logistica di Nola - Marcianise e agli aeroporti di Napoli - Capodichino e di Salerno - Costa d’Amalfi. La notevole efficienza e professionalità degli operatori locali ha portato all’utilizzo delle aree portuali al limite delle loro capacità; in questo modo lo scalo salernitano è diventato ormai una realtà rilevante a livello nazionale ed internazionale” (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 2010, p.286).

9 Negli scorsi anni l’Autorità Portuale si è impegnata per riorganizzare la viabilità portuale interna ed esterna, sistemare i varchi portuali di ingresso ed uscita, creare corsie di accesso dedicate al porto. Ciò ha costituito l’occasione per riqualificare l’intera via Ligea, con interventi di arredo urbano e la realizzazione di un filare di palme che delimita il percorso urbano.

10 Il I stralcio funzionale (per un importo complessivo di 150 milioni di euro) si inserisce nell’ambito degli interventi previsti dal PON Reti e Mobilità 2007-2013 finalizzati a sostenere il potenziamento e la riqualificazione dei sistemi portuali, con specifico riferimento al corridoio 1 – Autostrade del Mare, promuovendo in tal senso la politica dell’Unione Europea volta al trasferimento delle merci dalla rete autostradale a modalità di trasporto ambientalmente sostenibili e più sicure.

11 Allo stato attuale, l’arteria che collega l’area portuale allo svincolo autostradale presenta condizioni di forte criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città, con notevoli disagi sulla circolazione e ripercussioni negative sull’ambiente.

12 Gli interventi di ammodernamento del porto vedono nel 2013 numerosi cantieri già installati o di imminente avvio: consolidamento ed adeguamento funzionale delle banchine, nuovo ormeggio per le navi delle “Autostrade del Mare”, sede dell’Ente, impianto idrico ed antincendio, infrastrutture di security, impianto di illuminazione.

13 Simile all’hotel “W” di Barcellona, anch’esso progettato da Bofill, questa sorta di faro architettonico ospi-

terà un albergo, uffici, esercizi commerciali e servizi per il turismo.

14 Con i suoi 1.000 posti barca da 10m a 50m, dotati di moderni ed efficienti servizi, sarà uno dei maggiori del Mediterraneo. I suoi spazi ed i suoi servizi, per la nautica, lo svago, il divertimento, sono stati immaginati e progettati per soddisfare le esigenze di quanti frequenteranno la struttura, da mare e da terra, tutto l'anno. Sono previsti 27.000 mq di aree attrezzate a verde e a passeggiata, 8.700 mq di luoghi di ritrovo e ristoro, yacht club, shopping arcade, beauty farm, elitaxi, anfiteatro, 1.000 posti auto. Il Marina d'Arechi sarà inoltre dotato di strutture innovative per quanto riguarda il rimessaggio e di moderne attrezzature per poter garantire tutte le attività di manutenzione alle imbarcazioni: in particolare si potranno affrontare importanti interventi di refitting su yachts di ogni dimensione, puntando a un significativo rilancio della cantieristica nautica di qualità dell'area salernitana, con una dotazione infrastrutturale fino ad oggi non disponibile.

REFERENCES

- AA.VV., “Retroporti, ecco l’idea per costruire il domani”, *Mediterraneo*, 1/2008, Salerno, Autorità Portuale Salerno.
- Albolino Ornella, Amato Fabio, “La riqualificazione di Salerno tra progetti e realtà. Un esempio di turisticità al servizio delle aree limitrofe”, in Scrofani Luigi (a cura di), *Turismo e competitività urbana*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Basset Keith, Griffiths Ron, Smith Ian, “Testing governance: partnerships, planning and conflict in water-front regeneration”, *Urban Studies*, 39 (10), California (USA), Sage Publication, Thousand Oaks, 2002, pp.1757-1775.
- Bohigas Oriol, *Contro l’incontinenza urbana. Riconsiderazione morale sull’architettura e la città*, Roma, Gangemi, 2008 (Contra la incontinenca urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad, Sociedad Editorial Electa Espana, 2004).
- Bohigas Oriol, Puigdomènech Albert, *Relazione Illustrativa del Piano Regolatore Generale*, 2005, disponibile on line www.comune.salerno.it.
- Burdett Richard, “Un futuro per Salerno”, *Domus*, 829/2000, Milano, Domus edizioni.
- Calvino Italo, *Le città invisibili*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 2001.
- Casson Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1971.
- Cattedra Raffaele, “Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée”, *Rives méditerranéennes*, 39, 2/2011, disponibile on line www.cairn.info/revue-rives-mediterraneennes-2011-2-page-81.htm.
- Centro Studi ACAM, *Infrastrutture Industria e servizi di trasporto e logistica in Campania 2009. Terzo rapporto annuale*, Napoli, Grafica Elettronica, 2010, disponibile on line www.acam-campania.it.
- CIPE, XI Allegato Infrastrutture, 2013, disponibile on line http://www.camera.it/_dati/leg17/lavori/documentiparlamentari/IndiceETesti/057/001a5/INTERO.pdf.
- Clemente Massimo, Demarco Daniele, Giovane di Girasole Eleonora, “Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile”, *Planum. The Journal of Urbanism*, 2, 27/2013.
- Clemente Massimo e Giovane di Girasole Eleonora, “The ambivalent zone between sea and city – a new approach to collective spaces based on maritime identity of the cities by the sea”, in Sofia Morgado, João Rafael Santos (a cura di), *Ambivalent Landscapes. Sorting out the present by designing the future*, Public Spaces – Urban Cultures Conference, pp.1-17, CD-Rom, 2012.
- Clemente Massimo, *Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Comune di Salerno, *Progetto Integrato Salerno città dell’eccellenza*, 2013, disponibile on line <http://www.comune.salerno.it/client/scheda.aspx?scheda=4928&stile=2&ti=12>.
- Comune di Salerno, *Documento di orientamento strategico per la città di Salerno*, 2009, disponibile on line <http://www.comune.salerno.it/allegati/8611.pdf>.
- Comune di Salerno, *Piano Regolatore Generale. Relazione illustrativa*, 2003 disponibile on line http://www.comune.salerno.it/prg/document1/R1_RELAZIONE_ILLUSTRATIVA.pdf.
- Craig-Smith Stephen J., Fagence Micheal (a cura di), *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey*, Westport, CT, Praeger Publishers, 1995.
- Crespi Giovanna, “Concorsi per Salerno”, *Casabella* 683/2000, Milano, Mondadori.
- D’Ascola Filippo, “Urbanizzazione in aree costiere”, in AAVV Focus Acque e Ambiente Urbano, *Qualità dell’ambiente urbano IX rapporto*, ISPRA, Roma, Tiburtini srl, 2013.
- de Forcade Raoul, “Ai porti fondi per 5 milioni”, *Il Sole 24 Ore*, 03/09/2013.
- Desfor Gene, Laidley Jennefer, Stevens Quentin, Schubert Dirk (a cura di), *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, London, Routledge, Taylor and Francis Group, 2010.
- De Luca Vincenzo, *Un’altra Italia tra vecchie burocrazie e nuove città*, Bari, Laterza, 1999.
- Ferrara Floriana Federica, “La nuova portualità tra sostenibilità e intermodalità”, *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 2, 03/2009.
- Finamore Daniel, *Maritime History as World History Salem*, Gainesville, Massachusetts and University Press of Florida, Peabody Essex Museum, 2004.
- Fisher Bonnie, *Remaking the urban waterfront*, Washington D.C., Urban Land Institute,

2004.

- Fonti Luciano (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- Gerundo Roberto e Fasolino Isidoro, “Nuove centralità costiere. La costa salernitana nella pianificazione urbanistica e territoriale”, in Savino, M. (a cura di), *Waterfront d’Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Giovane di Girasole Eleonora, “Waterfront and City: Redevelopment and Urban Quality”, *BDC* 12/2012, Napoli, Giannini, disponibile on line <http://wufportareas.altervista.org/proceedings.html>.
- Giovinazzi Oriana, “Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto. I progetti strategici della città di Salerno”, *Méditerranée*, 111/2008, disponibile on line <http://mediterranee.revues.org/2751>.
- Hockmann Olaf, *Antike Seefahrt*, Munchen, C.H. Beck’sche Verlagsbuchhandlung, 1985. Trad. it. Hockmann Olaf, *La navigazione nel mondo antico*, Milano, Garzanti Editore, 1988.
- Hoyle B.S., Pinder D.A. and Husain M.S, *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, London, Belhaven Press, 1988. Trad. ital. Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S.(1994), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, 1994.
- Konvitz Josef W., “Port cities and Urban History”, *Journal of Urban History*, 19, 3/1992.
- Janni Pietro, *Il mare degli antichi*, Bari, Edizioni Dedalo, 1996.
- Linch Kevin, *The Image of the City*, Cambridge, MIT Press, 1960.
- Malone Patrick (a cura di), *City, capital and water*, London, Routledge, 1996.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2011-2012*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., 2013, disponibile on line http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=15306.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Relazione sulle attività delle Autorità Portuali, 2011*, disponibile on line website <http://www.mit.gov.it>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Relazione sulle attività delle Autorità Portuali, 2010*, disponibile on line <http://www.mit.gov.it>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori portuali, 2004*, disponibile on line <http://www.mit.gov.it>.
- Musso Enrico e Ghiara Hilda, “Introduzione”, in Musso Enrico e Ghiara Hilda (a cura di), *Ancorare i porti al territorio - Dai traffici alla marittimizzazione*, Milano, Mc Graw Hill, 2008.
- Pagano Clorinda, “Il processo di (dis)integrazione tra porto e città”, in Fonti Luciano (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- Russo Maurizio, *Il progetto urbano nella città contemporanea: l’esperienza di Salerno nel panorama europeo*, Napoli, Clean, 2011.
- Schmitt Carl, *Terra e mare*, trad. it., Milano, Adelphi, 2009.
- Villani Mariarosaria, “The development of portual city between old and new portual architecture. The old port and the new port of Marina d’Arechi in Salerno”, *BDC*, 12/2012, Napoli, Giannini, disponibile on line <http://wufportareas.altervista.org/proceedings.html>.
- Villiers Alan, *Men ships and the sea*, Washington, National Geographic Society, 1986. Trad. it. Villiers Alan, *Uomini e barche*, Firenze, Giunti Martello Editore, 1985.

Andrea Annunziata

Salerno Port Authority
 e-mail: presidente@porto.salerno.it
 URL: <http://www.porto.salerno.it/>

Qualified Lawyer.

From 2001 to 2006, MP and Member of the Justice Committee – Chamber of Deputies.

From 2006 to 2008 he worked as a Member of CIPE Committee for sustainable development, President of the National Council for Transport and Logistics and Undersecretary at Ministry of Transport. As such, in order to foster the Italian foreign trade, he coordinated the implementation of national and international projects relating to air, sea and land transportation.

From 2008 to date, President of the Salerno Port Authority.

Massimo Clemente

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group
 e-mail: mascleme@unina.it
 URL: <http://www.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Born in Naples in 1962, he is Research Director of the City and Architecture Group at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy. The group collaborates with United Nation agencies, European Union institutions, universities, research centres, government and local authorities. The research activities are concerned with the city and architecture as tools to realize sustainable development in three dimensions: environmental, social and economic.

During his career he has studied innovation technology and urban change, sustainable mobility and intercultural cities. At present, he is focussed on the possible contribution of urban planning and design to local sustainable development process - in particular, in seaside cities where the local identity is strictly connected to sea and to maritime identity. Furthermore, he elaborated the concept of the post-global city, which preserves local cultural identity while taking advantage of all the opportunities coming from the world economy and from information and communication technologies at the global level.

He has taught at the Second University of Naples, the University Tor Vergata in Rome, the PhD Course of the Faculties of Architecture of Naples Federico II, Genoa and Palermo.

He has received scientific awards from the Aldo Della Rocca Foundation (1997 and 2001) and in 2011 he won the international competition for the Nichelino 2010 Master Plan for redesigning and regenerating the district of Nichelino in Northern Italy (Piemonte Region).

Eleonora Giovane di Girasole

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group
 e-mail: e.giovenedigirasole@irat.cnr.it
 URL: <http://www.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Architect, PhD in Evaluation Methods for the Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage. Since 2003 she has participated in the scientific activities of University of Naples “Federico II” and research activities at the National Research Council of Italy, with a focus on the sustainable upgrading of the suburbs, intercultural cities planning and the integration between urban transformation and mobility management. She is young research at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy and teach at the Department of Architecture at the University of Naples “Federico II”.

Elena Valentino

Salerno Port Authority
 e-mail: e.valentino@porto.salerno.it
 URL: <http://www.porto.salerno.it/>

Master Degree in Civil Engineering, University of Salerno - Italy. From 1998 until 2002 has worked at Province of Salerno, Transport, Environment and Local Heritage.

From September 2002 has been Senior Technical Manager of “Salerno Port Authority” - Italy. Responsible for the most important infrastructural developments at the Port of Salerno.

As an experienced consultant as well as employed in the public sector, has developed a good understanding of the legislation relating to her field of expertise such as: Sea Works, Local Heritage, Urban and Territory Planning and production methods for public infrastructural works according to the Italian and European legislation.