

TRASPORTI

41

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**
di Oriana Giovinnazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME
RISORSA PER LO SVILUPPO
ECONOMICO DELLA CITTÀ**
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL
'900 INDUSTRIALE**
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:
IL NUOVO WATERFRONT DI
MARINA DI CARRARA**
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**
di Oriana Giovinnazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL
PORTO DI AMBURGO**
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI
AREE INDUSTRIALI DISMESSE
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL
WATERFRONT DI ROTTERDAM**
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI
WATERFRONT**
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL
PROGETTO TANGER PORT
FRA PROMOZIONE POLITICA E
FRAMMENTAZIONE URBANA**
di Zeila Tesoriere

93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO

di Annick Miquel

103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E PORTO IN ASIA

di Yves Boquet

111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO: QUALE FUTURO?

di Pierre Gras

125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO

di Cecilia Scoppetta

137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA

di Alexandru Damian

141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO

di Marta Moretti

145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo

149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI

di Alessandro Panaro

151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO

di Zeila Tesoriere

155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITA- LIANA. UN CONVEGNO A ROMA

di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separazione dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.



Conflitti e sfide nell'uso degli spazi: il complesso di Capuaba, Porto di Vitória

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

La città di Vila Velha ha un legame storico con la vita del porto. È il comune più antico dello stato dello Espírito Santo, fondato all'arrivo dei Portoghesi nel 1535, e destinato a diventare all'inizio del XX secolo il miglior sito per l'insediamento di un porto attrezzato, in primo luogo attraverso la costruzione della linea ferroviaria che collega Vitória a Minas Gerais. È stata tuttavia una decisione politica a indurre la scelta dell'isola della capitale di stato, Vitória, come sede del Porto di Vitória. Esclusivamente per l'esigenza di ampliamento del porto, unita alla mancanza di spazi nella capitale di stato, nuovi terminal portuali sono stati costruiti sull'altro lato della baia, nei distretti di Aribiri, Paul e Capuaba nella limitrofa città di Vila Velha.

Capuaba Complex: il porto di Vitória in Vila Velha

Il Porto di Vitória è gestito dall'autorità portuale federale *Companhia Docas do Espírito Santo* (Codesa). La struttura comprende sette terminal per il trasporto di carichi di varia natura, quali generi alimentari, prodotti metallurgici; minerale di ferro; diverse materie prime, dispositivi elettrici ed elettronici; abbigliamento, veicoli, e rinfuse solide e liquide. I terminal sono distribuiti sulle città di Vitória, Vila Velha e Aracruz.

All'interno dell'attuale municipalità di Vitória, il Porto di Vitória comprende (a) *Vitória Commercial Docks* - per merci generiche e operazioni offshore, e (b) il *Terminal Flexibras/Technip*, in gestione all'omonima compagnia, che produce e spedisce via nave tubi flessibili e materiali vari per operazioni offshore. Vila Velha è sede (a) del *Terminal Prysmian*, terminal privato e in gestione all'omonima compagnia per la produzione e spedizione via nave di cavi; (b) dei *Paul Docks*, con un ormeggio in gestione a PEIÚ S/A per la movimentazione di rinfuse solide, e l'altro in gestione a Codesa per il trattamento esclusivo di ghisa di prima fusione; (c) del *Terminal Rinfuse Liquide São Torquato*, installato per forniture di rinfuse liquide e derivati del petrolio, le cui attività sono attualmente sospese a causa del rischio elevato per la collettività.

Vila Velha ospita inoltre i moli che compongono il complesso di Capuaba: (a) il *Terminal Dolphins de Atalaia*, installato per fornire e supportare operazioni di esportazione di rinfuse liquide, quali alcol etilico e melassa: questo terminal è in via di realizzazione e la sua ultimazione è prevista nel 2016; (b) la *Companhia Portuária Vila-Velha* (CPVV), inaugurata nel 2000 come primo terminal portuale privato in Brasile, che offre prestazioni di servizi nel

Conflicts and challenges in the shared use of spaces: the Capuaba complex in the port of Vitória

by Flavia Nico Vasconcelos and Felipe Beltrane

Many of the port facilities of Porto de Vitória/Brazil are in the neighboring municipality of Vila Velha. The Capuaba Dock, in the region of Capuaba/Vila Velha, is the only container terminal in the province of Espírito Santo and the one that receives the largest port investments. The study adopted a proposal of good practices from AIVP as a methodology to analyze how the Capuaba region and Capuaba Dock deal with the need to share the only sea/land access, which is also an avenue used routinely by city locals. The conclusion is that the lack of urban and port planning reflects on mobility and makes the sharing of spaces a great challenge.

We confirmed that there is no plan geared to the city or which considers making the most of city-port interfaces. Development plans and projects are aimed solely at port activity and are based on the use of the backland to meet the growing demands of the Port of Vitória.

The Municipality of Vila Velha has not implemented corrective plans or projects to attenuate the impact of port operations and promote improvements to the quality of life in the district. The situation in the area is currently problematic, due to a lack of control and planning, and an absence of dialogue between port and city.

Nella pagina a fianco, in alto: il Porto di Vitória sia su entrambi i lati della baia: la città di Vitória a sinistra e la città di Vila Velha a destra (© Leonel Albuquerque). In basso: I Capuaba Docks e la città di Vitória sull'altro lato della baia di Vitória (© Leonel Albuquerque).



1 - Le banchine portuali di Capuaba caratterizzate da una movimentazione intensiva di merci (© Leonel Albuquerque).

settore della ricerca e della produzione di petrolio e gas in mare aperto, forniture di servizi di base, di logistica marittima e terrestre e di stoccaggio; e (c) i *Capuaba Docks*.

I *Capuaba Docks* hanno avuto un forte impulso insieme ai *Paul Docks* negli anni Settanta. Quando furono avviate le attività, fu soprannominato "porto laboratorio", subendo adattamenti, ampliamenti e, col passare degli anni, modifiche in linea con l'economia locale. I moli sono operativi 24 ore al giorno, e si tratta di un ambito portuale esteso, con 12,800 m² di aree retro-portuali, 396 m di banchine, un pescaggio che raggiunge i 10.67 m e la capacità per una nave Panamax.

Due ormeggi compongono (a) il *Terminal Codesa* e movimentano prodotti agricoli e generi vari. Gli altri tre ormeggi sono stati concessi in gestione al settore privato e costituiscono il (b) *Terminal de Vila Velha* (TVV), collocato in posizione strategica per il carico e scarico di container, navi roll-on/roll-off, marmo e granito, e merci varie.

Il TVV è tra i terminal brasiliani con il miglior tasso di produttività operativa, e l'unico terminal portuale in Espírito Santo a fornire un servizio di movimentazione container specializzato. La responsabilità delle operazioni e della gestione è presa in carico da Vale, tramite Log-In Internacional Logística. Il terminal riceve investimenti portuali importanti per l'economia dello Stato, e in primo luogo per Vila Velha.

Secondo i dati forniti dai suddetti terminal, circa l'88% delle spedizioni arriva nello stato attraverso Vila Velha; il 60% viene consegnato tramite l'autostrada federale BR 101 e il 28% tramite la BR 262. Il 66% del totale viene imbarcato da Vila Velha, movimentazione che ha luogo tramite strada o ferrovia, facendo della regione di Capuaba il collegamento principale tra mare e terraferma o tra porto e città.

Lo sviluppo urbano disorganizzato di Vila Velha e il caso di Capuaba

Negli anni Settanta e Ottanta, lo sviluppo del sistema di trasporto su strada, l'attuazione di progetti su larga scala (Fibria, Samarco, Vale, ArcelorMittal), con consistenti investimenti nelle infrastrutture (trasporti, porto ed energia), e lo sviluppo dell'industria delle costruzioni civili hanno attratto persone provenienti da zone rurali e da altri stati verso l'area metropolitana di Vitória.

In questo contesto, in coerenza con il Master Plan 2008, Vila Velha è stata una delle municipalità che ha ospitato il maggior numero di persone migrate verso la città dopo l'estirpazione delle piantagioni di caffè e l'attuazione di vasti progetti industriali e infrastrutturali, con un aumento della popolazione pari al 179.3% tra il 1970 e il 2000.

Gli anni Novanta sono stati contrassegnati dalla creazione di diversi quartieri, molti dei quali con infrastrutture inadeguate, e dall'aumento delle attività tipicamente urbane. Occupazioni più recenti e irregolari si sono verificate in zone inadeguate – con molte fragilità ambientali – o dotate di infrastrutture e di servizi pubblici di base precari (Noé, 2008). Le aree prossime al porto e i punti di accesso alle nuove unità residenziali hanno lasciato vuoti estesi nel sistema urbano regionale, contribuendo ad un'occupazione del suolo disorganizzata, illegale e abusiva che ha interessato una vasta area metropolitana, incluse foreste, mangrovie e colline successivamente urbanizzate e integrate nel sistema urbano esistente (Oliveira, 2008).

È in questo contesto che va compresa la comunità di Capuaba. La stessa è situata in una zona adiacente al porto, adibita ad area operativa, con ap-



pezzamenti di terreno caratterizzati da una pressoché totale assenza di coordinamento tra gli spazi di accesso, una assoluta mancanza di urbanizzazione, una tendenza verso la movimentazione intensiva e periferica delle merci portuali.

Quella di questa zona è la storia di un'evoluzione territoriale avvenuta senza alcuna cura per l'adattamento ambientale; l'occupazione e lo sviluppo urbano sono stati segnati dalla formazione continua di discariche pubbliche, che hanno causato degrado e modifiche – per alcuni aspetti selvaggi – del sito originario. Tale sviluppo riflette la mancanza di politiche pubbliche per quanto riguarda l'urbanizzazione, e in questo caso ha prodotto un contesto disorganizzato, con problemi strutturali, urbani e di mobilità. Le installazioni portuali situate sui *Capuaba Docks* sono accessibili attraverso un'unica strada asfaltata recentemente raddoppiata, che consente il collegamento tra il porto e l'Avenida Carlos Lindenberg e l'arteria a scorrimento veloce Jerônimo Monteiro, che a sua volta si integra con altre strade urbane della regione. Nell'area retrostante il complesso di Capuaba si trovano diversi insediamenti residenziali a media ed alta densità demografica. La questione della mobilità urbana costituisce un problema: la strada stretta che serve il porto viene utilizzata, da una parte, per i consistenti volumi di traffico pesante che circolano costantemente per soddisfare le esigenze portuali, dall'altra, anche da automobili, autobus, biciclette e pedoni. Una soluzione per la mobilità e l'uso condiviso degli spazi che costituisce, pertanto, una delle sfide più urgenti in relazione all'interfaccia città-porto nella regione di Capuaba¹.

Integrare gli spazi urbani: uno studio per Capuaba

Difficoltà e sfide sull'interfaccia città-porto sono affrontate dal *Réseau Mondial des Villes Portuaires* (*Worldwide Network of Port Cities* - AIVP²) tramite pubblicazioni e conferenze in tutto il mondo, con l'obiettivo di discutere delle problematiche delle città portuali. Nell'ambito di una conferenza che si è svolta nel 2007 a Le Havre - città che ospita la sede centrale dell'associazione - è stato presentato un manuale di buone pratiche per l'interfaccia città-porto, dal titolo *Plan the City with the Port*.

Per lo studio dell'interfaccia città-porto a Capuaba abbiamo fatto riferimento alla prima serie di obiettivi nel documento - *Integrare gli spazi*, che individua due finalità, suddivise in cinque raccomandazioni. Abbiamo esaminato la situazione di Capuaba in relazione ad ognuno di essi, in modo da identificare le sfide e i conflitti principali nella condivisione degli spazi nella regione.

Il primo obiettivo è (A) "Rispettare gli accessi alle aree portuali" e riporta tre raccomandazioni. La prima (A.1), è "Rideterminare i piani di movimen-

di risorse idriche nella baia di Vitória Bay e alla foce del fiume Aribiri, per usi portuali e retro-portuali da parte di grosse compagnie e per edilizia residenziale non convenzionale – è una delle indigenze urbane critiche che si riscontrano solitamente nelle occupazioni irregolari di aree ecologicamente fragili. Si è verificato inoltre un impatto urbano considerevole in seguito ai lavori e all'occupazione di zone per l'ampliamento del porto e delle infrastrutture operative del retro-porto di Vila Velha. Il Terminal portuale Peiú, situato nell'adiacente distretto di Paul, è accessibile tramite la strada urbana che serve il quartiere.

2 La AIVP è stata fondata nel 1988 per iniziativa di città, porti e principalmente di partner istituzionali ed economici al fine di istituire una struttura permanente per lo scambio di informazioni, esperienze e contatti, per consentire una miglior analisi tesa allo sviluppo di tutti i progetti portuali.

2 - I container sulle banchine dei Capuaba Docks (© Leonel Albuquerque).

1 La situazione ambientale nella zona di Paul non è meno critica. La situazione – peggiorata in diverse occasioni dall'occupazione di aree di protezione ambientale, in particolare con riferimento alla devastazione di macchie di mangrovie protette,



3 - Una veduta dei Capuaba Docks e dell'unico collegamento stradale tra il porto, l'Avenida Carlos Lindenberg e l'arteria a scorrimento veloce Jerônimo Monteiro (© Leonel Albuquerque).

4 - Mezzi pesanti, container e veicoli urbani condividono la stessa arteria stradale che connette la città e il porto (© ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário).

5 - La stretta vicinanza tra le abitazioni e il traffico generato dal porto (© ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário).

tazione portuale e urbana". Il documento afferma che le necessità di accesso al porto richiedono una riflessione prioritaria sui piani per la movimentazione portuale e urbana, che dovrebbero coprire contemporaneamente i flussi di persone e di merci e riguardare tutte le modalità di trasporto. La seconda raccomandazione è (A.2) "Valutare le incompatibilità e prevedere gli sviluppi irreversibili", con l'intenzione di mantenere spazi per la crescita delle attività portuali. Per evitare questo tipo di intoppo, andrebbe stilato un inventario dei territori portuali, dei collegamenti esistenti e del loro potenziale sviluppo in relazione agli scenari di espansione del porto, insieme alle varie opzioni per lo sviluppo e la crescita dell'area urbana, identificando pertanto compatibilità e incompatibilità su entrambi i fronti.

La terza e ultima raccomandazione che rientra in questa prima finalità è (A.3) "Realizzare nuovi collegamenti con l'opportunità di ottenere nuovi spazi". Si ritiene che un nuovo piano dei collegamenti possa migliorare la competitività del porto e contemporaneamente ridurre l'impatto prodotto dalle sue attività, rendendo inoltre disponibili spazi per lo sviluppo urbano e portuale. In altri termini, si tratta di individuare le possibili azioni da intraprendere affinché le aree del complesso di Capuaba possano essere utilizzate per offrire servizi più efficienti e per sfruttare o rendere disponibili gli spazi inutilizzati nella regione.

La seconda finalità è (B) "Prendersi cura dell'accessibilità dei siti sull'interfaccia città-porto", per la quale si individuano due raccomandazioni. La prima è (B.1) "Partire dal sistema esistente e completarlo", e la seconda è (B.2) "Prestare attenzione alle connessioni con i terminal passeggeri". Si tratta di un modo per integrare i collegamenti stradali dal porto verso il tessuto urbano, includendo nuove connessioni fisiche, quali marciapiedi e punti di accesso pedonali, piste ciclabili, corsie degli autobus, etc.

I *Capuaba Docks* sono attualmente limitati a due punti di accesso: uno collega il porto al vicino quartiere di São Torquato e alle autostrade BR101 e BR262: si tratta di una strada a carreggiata unica con limite di altezza dovuto alla presenza di due vecchi viadotti che la attraversano, uno non operativo e l'altro occupato da una strada ferrata a doppio binario che collega il terminal rinfuse al vicino comune di Cariacica; l'altro accesso collega il porto alle strade a scorrimento veloce Carlos Lindenberg (ES-080) e Darly Santos (ES-471/BR-447) tramite la Capuaba Highway. Diversi aspetti vanno qui presi in considerazione: una responsabilità sempre più estesa di Codesa e una questione di giurisdizione. Il fatto è che la sua servitù di passaggio (30 m) è notevolmente compromessa da attività invasive su entrambi i lati, con la necessità immediata di una complessiva riqualificazione. Al fine di ottenere un incremento dell'operatività, dovrebbero essere aggiunte delle strade laterali per l'accesso al sito e andrebbe intrapreso uno studio sull'adattamento dell'autostrada Jerônimo Monteiro, con cui si interseca a circa 200 metri dai ponti in direzione della ES-080.

Verifiche con Codesa e con l'amministrazione non hanno portato alla luce alcun progetto precedente l'installazione del porto né alcun consolidamento circa la condivisione di spazi tra città e porto nella regione di Capuaba. L'osservazione diretta del sito, in cui comunità e attività portuali vivono fianco a fianco, lascia chiaramente trapelare i risultati della mancanza di studi antecedenti l'inizio delle opere portuali: la stessa strada sui cui circolano i mezzi pesanti – la Capuaba Highway – è attraversata da automobili private, biciclette, moto e pedoni. Per di più, nemmeno i confini tra area residenziale e area commerciale/portuale risultano chiaramente individuabili. Area urbana e portuale si confondono, coesistono nello stesso spazio senza delimitazioni d'uso predefinite, una situazione dannosa per entrambe le parti. Sul versante urbano, sono da segnalare gli impatti delle operazioni portuali e della movimentazione dei carichi sulla rete stradale e ferroviaria all'interno del tessuto cittadino, e una lunga storia di degrado ambientale su un'area urbana piuttosto estesa. Sull'altro versante, l'attuale logistica stradale per il complesso di Capuaba è ritenuta inadeguata e influisce negativamente sulle sue operazioni e su quelle dei terminal adiacenti.

Le autorità pubbliche locali sono consapevoli del problema e, insieme all'*Associação dos Empresários de Vila Velha* (Asevila), hanno elaborato progetti e soluzioni, presentati nel *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Vila Velha/ES*, pubblicato nel 2010. Le proposte contenute in questo documento devono comunque fare i conti con il lento processo decisionale politico brasiliano e con la dipendenza dai finanziamenti provenienti dai tre livelli di governo, tra discussioni circa la responsabilità per alcune strade e aree.

Per quanto riguarda l'uso e l'occupazione del suolo a Vila Velha, il *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Vila Velha/ES* (Asevila, 2010) sottolinea come l'incompatibilità d'uso risulti più evidente nelle zone periferiche come Capuaba, dove si osserva un'occupazione residenziale a bassa rendita accanto alle aree portuali, retro-portuali e industriali, oltre all'occupazione di colline, canali e pianure, considerate zone a rischio. L'attività portuale dà luogo ad una considerevole movimentazione di veicoli da carico su strade che sono inadeguate per tale traffico, generando la svalutazione dell'edilizia abitativa e un'occupazione irregolare e non qualificata. In altri termini, la mancanza di pianificazione e l'assenza di un altro sbocco per le merci portuali collocano il porto e la comunità in una situazione difficile. È risaputo che i sistemi di mobilità rivestono di per sé un ruolo significativo per lo sviluppo urbano e che le strade con alta connettività e distribuzione dei flussi riducono punti di contatto e capillarità, dando origine ad una sorta di "effetto tunnel" che consolida gli spazi vuoti (Miranda, 2007). Quello che si osserva a Capuaba è il conflitto su una strada per veicoli pesanti che necessita di spazi per la distribuzione dei flussi alla velocità richiesta dal mercato, ma non offre possibilità di creare tali spazi in quanto la stessa arteria è condivisa con la comunità, che occupa il territorio in modo disorganizzato e utilizza la strada secondo i ritmi di un cittadino lì residente.

Abbiamo già evidenziato l'assenza di piani da parte di Codesa orientati alla città o che prendano in considerazione l'implementazione dell'interfaccia città-porto. Piani e progetti di sviluppo sono finalizzati esclusivamente all'attività portuale e sono basati sull'utilizzo dell'area retrostante per soddisfare le crescenti esigenze del Porto di Vitória. Per Codesa è importante che questa zona sia utilizzata come mezzo di reddito supplementare – secondo il *Coordenação de Gestão Portuária* (COGES) di Codesa, questa iniziativa ha prodotto un incremento degli utili del 334% rispetto al 2009. L'area operativa movimentata 52.000 tonnellate di merci, attività che produce inoltre un aumento finanziario nelle casse di Codesa - nell'ordine di 2.778 milioni di R\$ (Real Brasiliani) – del 128% rispetto all'anno precedente.

I principali beni immagazzinati nell'area operativa sono prodotti siderurgici (62%) quali rotaie, bobine e piastre, e rinfuse solide (30%), quali carbon coke e manganese. Il restante 8% è costituito da veicoli (6%) e da pietre ornamentali, macchine e attrezzature (2%). Le cifre dimostrano quindi come lo scalo merci di Capuaba sia di primaria importanza per le attività portuali, in quanto in grado sia di operare come zona per lo stoccaggio delle merci che di contribuire alla generazione di attività, occupazione e utili per porto, municipalità e stato. A tal fine, è di primaria importanza che le politiche commerciali adottate negli ultimi anni vengano mantenute.

Per quanto riguarda la raccomandazione di prestare attenzione ai collegamenti con i terminal pas-

seggeri, questo non è uno scenario possibile per la regione di Capuaba, concentrata com'è sulle operazioni portuali di movimentazione merci e container. I turisti delle navi da crociera vengono invece accolti presso i *Commercial Docks* a Vitória.

Nonostante il complesso di Capuaba sia di notevole importanza economica per la municipalità di Vila Velha e, per estensione, per lo stato dello Espírito Santo – in quanto sede dell'unico terminal container dello stato – la strutturazione degli accessi al porto non ha ricevuto l'attenzione necessaria. L'amministrazione municipale non ha adottato progetti risolutivi né interventi atti ad attenuare l'impatto delle operazioni portuali e a promuovere miglioramenti della qualità di vita. L'area limitrofa ai moli del Porto di Capuaba si trova attualmente in una situazione difficile, causata da una mancanza di controllo e di pianificazione, congiuntamente all'assenza di dialogo tra porto e città.

Se ne conclude che gli interessi del porto sono in contrasto con quelli della città. Gli spazi sono insufficienti e contesi tra le due parti. Senza una preventiva pianificazione e un dialogo città-porto, ai confini tra questi due elementi - il porto che disturba la collettività e la città che ostacola il porto - nessuno scenario al momento è stato formulato al fine di cambiare questa situazione.

Riproduzione riservata ©

Traduzione dall'inglese a cura di Lisa Germano

Bibliografia

Miranda, Clara Luiza; Di Plero, Leandro F; Abe, André Tomoyuki. *Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória*. Vitória, 2007.

Noé, Carmen Júlia Barcellos. *Relatório técnico da avaliação do Plano Diretor Municipal de Vila Velha*. Vila Velha, 2008. Disponibile su: <<http://web.observatoriodasmunicipalidades.net/plano-sdiretores/produtos/es>>. Ultimo accesso: ottobre 2013.

Oliveira José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo*. 2. ed. ampl. E atual. Vitória, ES: Fundação Cultural do Espírito Santo, 1975. 596 p.

Asevila. *Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Vila-Velha e Entorno-ES*. Vila Velha, 2008. Disponibile su: <<http://www.vilavelha.es.gov.br/files/arquivos/publicacoes/publicidade/6-plano-de-desenvolvimento-sustentavel-de-vila-velha/174-plano-de-desenvolvimento-sustentavel-de-vila-velha.pdf>> Ultimo accesso: 25 ottobre 2013.

PMVV. *Plano Diretor do Município de Vila Velha*. Vila Velha, 2008. Disponibile su: < <http://www.cmvv.es.gov.br/PDM/PDM-VV-2007-PDM-Lei-4575-07-Consolidado-Texto.pdf>> Ultimo accesso: 10 gennaio 2008.

CODESA. *Porto de Vitória*. Autorità portuale. Vitória, 20 agosto 2013. Disponibile su: <<http://www.codesa.gov.br/site/>> Ultimo accesso: 1 novembre 2013.