

TRASPORTI

& cultura

41

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 Giovinazzi
- 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 Giovinazzi
- 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 separatezza 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.



Logistica e trasporto marittimo: un focus group dei protagonisti campani

di Alessandro Panaro

Nell'ambito della attività di network organizzate da SRM, correlate al progetto partito nel gennaio 2014 che ha visto entrare il trasporto marittimo a titolo istituzionale nei suoi filoni di ricerca¹, il 20 febbraio scorso si è tenuto, nella sede dell'Unione degli Industriali di Napoli, un focus group economico sul tema "Trasporto marittimo: analisi congiunturale e fenomeni in atto".

L'occasione per l'organizzazione dell'incontro è stata la presentazione della Rivista *Trasporti e Cultura* con particolare riferimento ai temi "Logistica e trasporto marittimo: criticità e prospettive di una realtà complessa", da cui è scaturito il dibattito sui temi citati con i principali rappresentanti e stakeholder del panorama dello shipping campano.

Il Direttore Responsabile di *Trasporti e Cultura*, Laura Facchinelli, e l'Architetto Oriana Giovinazzi dell'Università Iuav di Venezia hanno aperto i lavori della mattinata, presentando, in primis, la Rivista e, in un secondo momento, il volume dedicato a *Logistica, sviluppo e ambiente*, concentrando l'attenzione sulla logistica distributiva e, quindi, sulla capacità del sistema del trasporto italiano di gestire in modo efficiente, ed allo stesso tempo sostenibile, il flusso delle merci generato dal sistema economico.

Offrendo una sintesi di alcuni aspetti emersi dai contributi pubblicati e curati da alcuni esperti del settore, una particolare attenzione è stata, inoltre, posta sul trasporto marittimo, sui nuovi scenari tecnologici ed industriali che si prospettano per lo stesso e sul ruolo delle infrastrutture portuali e retro portuali.

Tali argomenti hanno rappresentato la giusta premessa all'intervento di Alessandro Panaro, Responsabile dell'Ufficio Maritime and Mediterranean Observatory di SRM, che ha tracciato un quadro sull'attuale congiuntura del trasporto marittimo, tanto nazionale quanto internazionale. Oltre che sull'analisi dei dati più significativi per il settore, l'accento è stato posto su alcuni fenomeni, attualmente in atto, che possono non solo modificare la struttura dello stesso ma anche avere risvolti significativi sulla geografia economica che lo caratterizza. Si tratta, nello specifico, delle alleanze tra i grandi carrier e dell'esistenza di nuovi competitor portuali nell'area mediterranea. Se, nel primo caso, per i nostri porti si aprono scenari interessanti essendo spesso inseriti nelle nuove rotte, nel secondo si ravvedono segnali di allarme collegati alla presenza di nuove realtà, forti e costantemente in crescita. Basti pensare che la portualità turca ha

una crescita a doppia cifra e continua ad investire sul settore in modo significativo. Un ulteriore fenomeno destinato a modificare la scena (soprattutto quella dell'area del Mediterraneo) è il raddoppio del canale di Suez: una volta avviato, i tempi per il suo attraversamento si ridurranno notevolmente ed è presumibile pensare ad una riconfigurazione delle rotte in essere.

A seguire, un dibattito tra alcuni dei principali esponenti della logistica e della portualità campana. In particolare, hanno preso parte allo stesso: Domenico De Crescenzo, Presidente del Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Napoli; Nicola Coccia, Presidente della Commissione Finanza di Confitarma; Francesco Karrer, Commissario dell'Autorità Portuale di Napoli; Andrea Mastellone, Presidente Assoagenti Napoli; Umberto Masucci, Presidente del Propeller Club e Francesco Tavassi, Presidente della Sezione Logistica dell'Unione Industriali di Napoli.

Gli argomenti sui quali ci si è confrontati sono stati numerosi ed hanno toccato molteplici aspetti dello shipping basati non solo sull'attuale scenario economico, ma anche sulle più rilevanti previsioni per il futuro: previsioni che parlano di un aumento del 400% qui al 2050 e che vedono Asia e Africa come le principali aree di scambio interessate. Ciò non solo pone le basi per un ridisegno dell'attuale geografia dei traffici, ma rappresenta anche la possibilità di nuove opportunità di sviluppo per i nostri scali.

Numerose riflessioni hanno, poi, riguardato le criticità, infrastrutturali e non, del sistema logistico e portuale italiano e sono state prese in considerazione realtà estere come esempi da seguire. Due i punti sui quali ci si è soffermati maggiormente: il tema dei controlli doganali e delle tempistiche relative (spesso superiori a quelli di altri grandi porti europei) e la necessità di avere un piano portuale nazionale e, quindi, una politica unica e condivisa, in grado di orientare ed interconnettere le strategie dei singoli scali al pari di quanto avviene, ad esempio, in Spagna con Puertos del Estado.

Posto che il settore dello shipping è un tassello importante della nostra economia, dall'incontro è emersa, per concludere, la necessità di un contesto coeso e di un'attività indirizzata ad un comune obiettivo che abbia alla base una chiara visione del futuro e delle nuove opportunità che si presenteranno.

Riproduzione riservata ©

¹ Per approfondimenti si veda www.srm-maritimeconomy.com

Nella pagina a fianco: due momenti dell'incontro.