

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 Luav, 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.

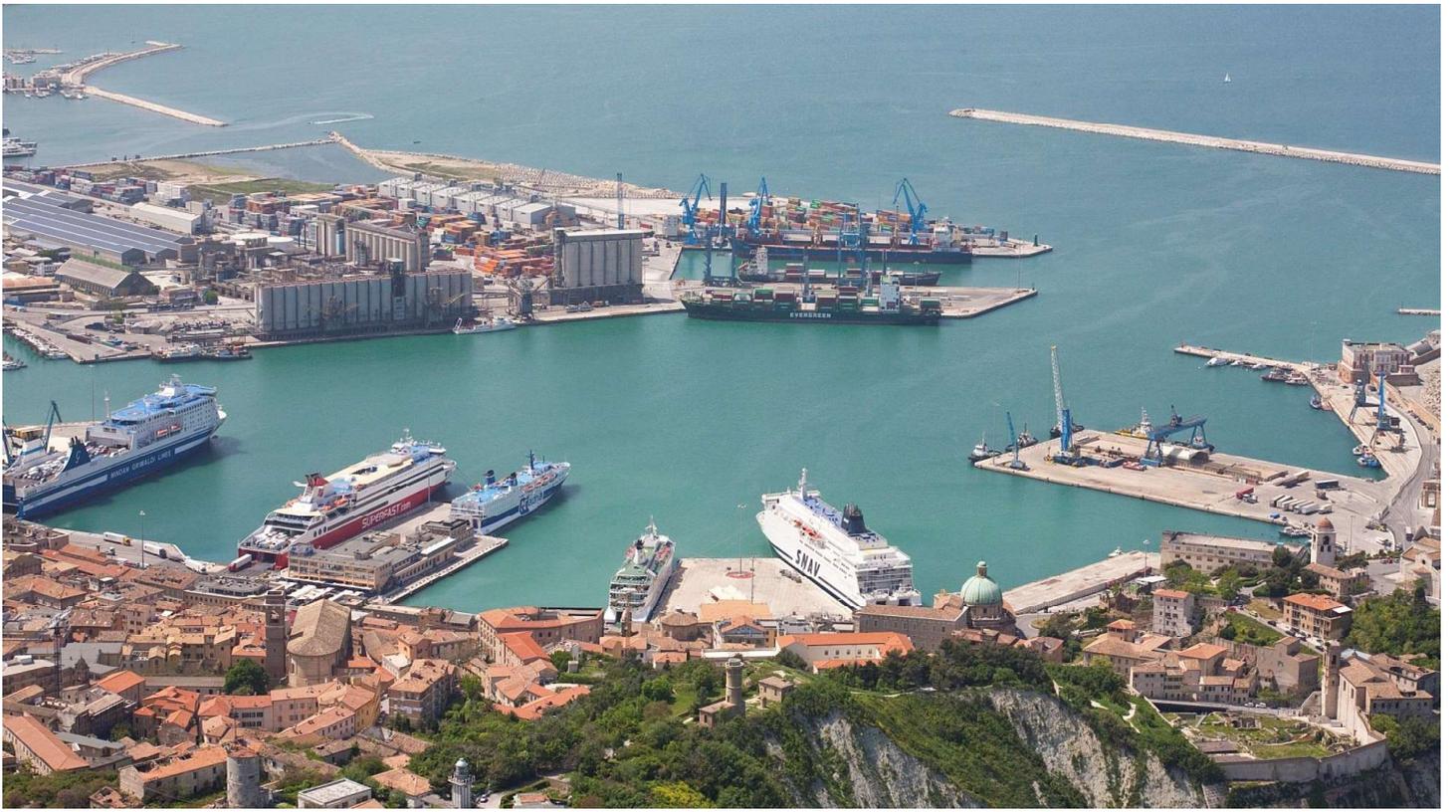
E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato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



Porti italiani, ruolo nel Mediterraneo e scenari futuri

di Oriana Giovinazzi

Le coste italiane costituiscono una grande risorsa; i porti un incredibile volano per lo sviluppo del territorio in grado di generare ricchezza e occupazione, di catalizzare risorse e investimenti con interessanti ricadute economiche. Le infrastrutture portuali, il sistema logistico e i diversi comparti del settore (cantieristica navale, nautica da diporto, pesca, crocieristica, turismo, ecc.) si attestano come vere e proprie industrie in grado di produrre ripercussioni sulla crescita del sistema produttivo e di generare effetti moltiplicativi, contribuendo alla competitività dell'intero Paese.

Le città-porto del Mediterraneo

Affacciate sul Mediterraneo – storicamente crocevia principale del traffico commerciale internazionale verso il Nord America e l'Estremo Oriente – le città portuali italiane, grazie alla loro posizione geografica, presentano particolari opportunità per quanto riguarda il settore della logistica e il trasporto delle merci, potenzialità connesse in particolare alla presenza di infrastrutture e di attività portuali di una certa rilevanza, possibilità concrete e prospettive future confermate dagli studi recenti, che indicano una probabile espansione del volume dei traffici marittimi intercontinentali nel breve periodo e a cui potrebbe essere sostanzialmente legato in futuro anche lo sviluppo dell'Italia. I porti italiani giocano, infatti, un ruolo importante nel settore dell'economia marittima e rappresentano un nodo strategico nel sistema degli scambi commerciali del Mediterraneo; in particolare gli scali del Sud sono destinati ad acquisire un peso considerevole nei diversi segmenti di traffico in quanto ad essi fanno capo le reti marittime del traffico container e la Rete delle Autostrade del Mare. Tuttavia, nonostante il vantaggio derivante dalla centralità rispetto al Mediterraneo, e quindi all'Europa, l'attuale sistema portuale italiano non eccelle particolarmente per efficienza e dinamismo, manca di una rete strutturata e organizzata, risente fortemente dell'assenza di un sistema nazionale efficiente per quanto riguarda i trasporti marittimi e terrestri, e i porti storici stretti tra il tessuto urbano e l'acqua spesso non dispongono di spazi e di infrastrutture in grado di rispondere alle nuove esigenze e alle richieste del mercato.

La complessa gestione portuale è stata spesso affrontata nel suo insieme, senza proporre tuttavia un progetto comune e condiviso con le amministrazioni locali per quanto riguarda lo sviluppo degli scali, correndo il rischio di disperdere risorse e opportunità, e orientando l'attenzione in prevalenza sulla governance.

Italian ports: their role in the Mediterranean and future scenarios

by Oriana Giovinazzi

The Italian coasts are a great resource; the harbours an incredible driving force for the development of the territory, that can generate wealth and employment, catalyse resources and investments to create a substantial economic impact on the entire country. The port cities, thanks to their geographical position in the Mediterranean, offer particular opportunities and interesting prospects; however, the poorly integrated port system does not particularly excel in efficiency and dynamism.

To delineate the scenario of the future, Italy is counting on a particular instrument, the "National strategic plan for the port and logistics", to increase the competitiveness and efficiency of the system, bring together different actors and interests, encourage investment in research and innovation, promote an integrated approach to economic growth and sustainable development, while respecting local and specific needs, and highlight the vocations of the individual ports within a comprehensive vision. Policies and actions should therefore not only satisfy the demand for new spaces and the need to modernize port areas, but should also address the degradation of brownfield sites in the historic ports and the desire of the local community to reclaim portions of waterfront in a strongly "urban" spirit. Case studies have shown that the Mediterranean port cities are especially well-suited for tourist development, where the port can become a new multifunctional reality and an urban centre that offers commercial activities, public spaces and places for entertainment and leisure.

Nella pagina a fianco, in alto: una veduta della città e del porto di Ancona (fonte: Autorità Portuale di Ancona); in basso: una veduta del golfo di Napoli dalla Certosa di San Martino.

È accaduto anche con la legge n. 84 del 1994 che, finalizzata a riorganizzare e sviluppare il settore portuale, ha conferito all'Autorità Portuale specifici compiti di programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo, stabilendo tuttavia che i Piani Regolatori Portuali fossero adottati nell'ambito di una "intesa" tra Autorità portuale e Amministrazione comunale, e aprendo così all'integrazione tra piano portuale e piano urbanistico. La normativa se da un lato ha prodotto alcuni risultati dal punto di vista operativo e una certa ripresa di competitività dei porti, dall'altro è apparsa piuttosto lontana dalle dinamiche in atto nel trasporto e nel settore marittimo, e non è stata in grado di valorizzare i principali scali italiani con proiezione internazionale. I risultati di questo confronto si sono rivelati decisamente modesti anche per i numerosi progetti e le iniziative concorsuali per la riqualificazione dei waterfront portuali che in poche esperienze hanno avuto successo. La carenza di risorse finanziarie, lo scarso interesse da parte di investitori privati e l'intervento pubblico che, in termini di realizzazioni infrastrutturali e di rilancio della portualità, è apparso piuttosto discontinuo negli ultimi anni, hanno contribuito ad incrementare la complessità del sistema. Per disegnare il futuro scenario del sistema portuale, lo strumento su cui l'Italia sta puntando attualmente è una pianificazione strategica in grado di mettere in sinergia diversi attori e interessi (imprese ferroviarie, operatori, gestori delle infrastrutture, aziende di trasporto ecc.), il settore pubblico e quello privato. L'obiettivo è incrementare la competitività e la qualità dei servizi, garantendo l'equilibrio tra costi e benefici, ed incoraggiando gli investimenti nella ricerca e nell'innovazione del settore marittimo, per favorire un approccio integrato alla crescita economica e allo sviluppo sostenibile.

Alcune esperienze in Italia

Occorre tuttavia tener presente che molti porti italiani stanno progressivamente abbandonando l'esclusiva funzione industriale, sviluppata dall'Ottocento fino alla metà del secolo scorso, per acquisire nuove funzioni e assetti organizzativi differenti, per lo più legati al turismo e alle attività marittime. Sono numerose le città affacciate sull'acqua che negli ultimi anni in Italia stanno provando ad immaginare e a costruire un futuro, spesso divise tra sviluppo portuale e riqualificazione urbana o alla ricerca di possibili forme di dialogo e di interazione tra gli interessi del porto e quelli della città. Tra queste: Napoli, che per il rilancio del suo porto punta su un sistema multifunzionale, Ancona, che promuove processi di integrazione tra porto storico e tessuto urbano in un'ottica di valorizzazione del patrimonio storico-archeologico a fini turistici, Ravenna, che sceglie la nautica e l'innovazione per lo sviluppo futuro del porto-canale, Taranto, che accanto al consolidamento come hub logistico intermodale sta lavorando alla riqualificazione del waterfront.

Sono esperienze, descritte brevemente di seguito, che, pur nella loro diversità di contesto e di situazione, presentano alcune caratteristiche in comune e raccontano l'assenza di una logica di sistema caratterizzata dalla specializzazione e dall'integrazione funzionale. I ritardi accumulati sono spesso da attribuire per lo più alla difficoltà di concepire una "regia unica" e di definire un indirizzo generale per i trasporti e la logistica, per le infrastrutture e le

destinazioni funzionali, con il rischio, per i prossimi anni, di ottenere risultati parziali e di non sfruttare a pieno potenzialità ed occasioni.

Un sistema-porto multifunzionale per il rilancio del Golfo di Napoli

Il ruolo strategico del Porto di Napoli nel sistema del Mediterraneo è legato in parte alle potenzialità del territorio e in parte alla sua posizione geografica. Collegato con le regioni del Centro-Nord e dell'Europa Centrale, lo scalo si attesta come "porta" delle Autostrade del Mare e come polo intermodale integrato con le principali reti infrastrutturali, nonché con i nodi presenti sul territorio, dagli hub aeroportuali agli interporti, dai centri di distribuzione alle piastre logistiche: una "cerniera" quindi tra la terra e il mare, tra il waterfront e l'entroterra. Il bacino portuale si affaccia su una superficie di circa 2.700.000 mq di specchi acquei e dispone di 75 approdi. In particolare sul canale di accesso insistono alcune darsene o bacini: le darsene Diaz, Vittorio Veneto, Granili e Pollena che costituiscono il bacino commerciale; il Bacino del Piliero per il traffico misto, merci e passeggeri; il Bacino Angioino adibito prevalentemente a traffico passeggeri; la Darsena dei Bacini destinata ad attività cantieristiche e riparazioni navali, la nuova Darsena di Levante e la Darsena Industriale.

La pianificazione portuale per i prossimi anni prevede diversi interventi di natura infrastrutturale e organizzativo-gestionale finalizzati ad un miglioramento delle condizioni di accessibilità e fruibilità delle aree portuali e al completamento del processo di specializzazione funzionale dei vari comparti portuali, in modo da consolidare progressivamente la multifunzionalità dello scalo in un'ottica di sistema-porto del Golfo di Napoli. Il carattere multifunzionale del porto si manifesta in tre diversi settori: l'attività commerciale, l'attività cantieristica, l'attività turistico-crociéristica.

Per quanto riguarda il traffico commerciale, il settore Ro-Ro ha registrato un aumento dovuto allo sviluppo dei traffici legati alle Autostrade del Mare; significativo è anche l'andamento della movimentazione dei container che, dopo aver subito alcune flessioni negli scorsi anni, ha registrato un leggero incremento a partire dal 2007 ed è destinata a crescere ulteriormente.

Con la finalità di movimentare in futuro più di un milione di TEU/anno saranno realizzati gli interventi per la trasformazione della Darsena di Levante in terminal container, che permetteranno di rispondere a nuove esigenze e a diverse tipologie del traffico. Nell'ambito del terminal saranno realizzate quattro aree funzionali: uno scalo ferroviario situato nella parte opposta alla banchina, un'area dedicata a uffici e parcheggi, un'area per il carico e lo scarico dei container e un ambito per lo stoccaggio delle merci.

Il comparto industriale ha conosciuto di recente un nuovo rilancio con l'attività cantieristica: il numero delle navi in rimessaggio è aumentato, come del resto il numero di occupati nel settore. Il porto potrebbe quindi recuperare in tempi brevi il suo ruolo nel campo delle riparazioni e delle costruzioni navali nel bacino del Mediterraneo. Il Porto di Napoli è inoltre uno scalo di riferimento a livello internazionale per gli operatori delle crociere. Per quanto riguarda infatti il traffico passeggeri, questo settore è quello che ha fatto registrare di recente il maggior tasso di incremento, con una certa capacità competitiva anche nel traffico strettamente legato al settore turistico e al trasporto



locale che interessa l'intero Golfo di Napoli, secondo al mondo per numero di passeggeri dopo la Baia di Hong Kong. Per il potenziamento delle linee delle Autostrade del Mare (in prevalenza dirette verso la Sicilia), del sistema di cabotaggio che attualmente interessa la Sardegna, le Isole Pontine, le Isole Eolie e Tunisi, nonché dei collegamenti con le linee tirreniche, è in previsione l'incremento non solo dei servizi ai passeggeri, ma anche delle banchine, con l'adeguamento del Molo Immacolatella Vecchia, il consolidamento della Banchina Pisane per il traffico Ro-Ro, la realizzazione di nuovi ormeggi alla Calata del Piliero.

Il futuro del Porto di Napoli si gioca anche sulla riqualificazione del waterfront, destinato a diventare un polo di particolare attrazione per crocieristi, turisti e residenti, grazie alle opportunità offerte dal patrimonio storico-architettonico, culturale e paesaggistico del territorio partenopeo.

Per diversi anni la demolizione del recinto portuale e il recupero di alcuni ambiti di interesse urbano sono stati oggetto di un intenso dibattito, che ha messo in evidenza il desiderio della città di riappropriarsi di parte dell'area portuale (dai Giardini del Molosiglio al Parco della Marinella), nel rispetto delle esigenze strettamente legate al ruolo del porto in quanto nodo intermodale e spazio attrezzato per i traffici commerciali, non trasferibili all'esterno della città.

A tal fine, dieci anni fa, una holding a carattere interamente pubblico (52% Autorità Portuale, 48% tra Regione Campania, Comune e Provincia di Napoli), la Nausicaa, è stata incaricata di programmare e gestire, mediante un concorso internazionale di idee in due fasi bandito nel 2004, un ambizioso progetto per la trasformazione dell'area turistico-monumentale del porto (dall'Immacolatella Vecchia al Molo Beverello, dalla Darsena Acton al Molo San Vincenzo), che avrebbe dovuto modificare la complessa relazione tra il mare e la città. L'idea progettuale selezionata proponeva, come richiesto dal bando, uno spazio urbano complesso, dinamico e ibrido in cui usi temporanei e specializzati risultassero integrati, e le connessioni

spaziali tra l'area portuale storica e la città fossero ridefinite, rafforzando la centralità di Piazza Municipio, realizzando un grande spazio pubblico dalla Stazione Marittima a Piazza del Plebiscito e valorizzando il patrimonio storico-architettonico e archeologico dell'area.

La Stazione Marittima (3.300 mq di superficie, 7 banchine per complessivi 1.100 m), oggi utilizzata anche come centro congressi, avrebbe dovuto accogliere alcuni spazi commerciali, trasformandosi in una grande "piazza sull'acqua" affacciata sullo straordinario paesaggio del Golfo, mentre gli edifici dell'Immacolatella Vecchia avrebbero ospitato il Museo del Mare. Il recupero del Molo San Vincenzo, della Darsena Acton e delle aree limitrofe avrebbe consentito di creare una spettacolare passeggiata a mare dotata di ristoranti, bar, botteghe artigiane e attività commerciali in prossimità del centro storico-monumentale della città.

Un progetto che, come altri in Italia, si sta misurando con i tempi lunghi di ricorsi, vicende giudiziarie, pareri e sentenze, con alcuni cambiamenti nel quadro decisionale e in particolare da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, nonché con i conflitti sorti all'interno dell'Autorità Portuale a causa delle richieste di alcuni privati di aver riconosciuto un diritto di progettare ed eseguire interventi su aree demaniali senza rispettare le regole e le garanzie di concorrenzialità imprenditoriale nella realizzazione delle opere pubbliche.

Saranno invece realizzati, probabilmente, un approdo per imbarcazioni da diporto a seguito della dismissione dello scalo passeggeri di Mergellina e il nuovo terminal passeggeri sul Molo Beverello. Quest'ultimo dovrebbe concentrare nelle aree immediatamente limitrofe il traffico passeggeri (crociere, traghetti, aliscafi), consentire di razionalizzare i flussi (circa 9 milioni persone/anno) e ridefinire le connessioni spaziali interne all'area portuale, superando le attuali separazioni e difficoltà di accesso e dando risposta ad una serie di esigenze manifestate non solo dai turisti, ma anche da pendolari e residenti.

1 - Il Terminal Crociere di Ravenna a Porto Corsini (fonte: Autorità Portuale di Ravenna).



2 - Il porto di Napoli visto dal mare (foto di Oriana Giovinnazzi).

3 - Il Terminal Crociere nel Porto di Napoli (foto di Oriana Giovinnazzi).

Ancona: l'integrazione tra porto antico e tessuto urbano per la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico

Il porto di Ancona, uno dei principali scali del Mediterraneo, è classificato di rilevanza strategica internazionale dall'Unione Europea, in quanto inserito nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti TEN-T (da cui proviene il 38% del traffico container), che attraversa il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia collegando i principali centri urbani e i porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia, quindi ai porti italiani sino a Malta. Il porto svolge inoltre una rilevante funzione di connessione tra l'Italia e la Grecia, tra il Corridoio e le Autostrade del Mare del Mediterraneo sud-orientale verso Croazia e Albania; tra i primi porti in Italia per traffico internazionale di passeggeri su navi di linea, lo scalo accoglie più di un milione di persone in transito lungo le direttrici Balcani, Grecia e Mediterraneo orientale (traghetti e navi da crociera), e ospita numerose attività legate all'economia del mare, quali la pesca (prima flotta dell'Adriatico), la nautica e la cantieristica (stabilimento Fincantieri e nautica di lusso). L'area su cui si estende la giurisdizione dell'Autorità Portuale (100 ettari circa)

comprende il porto storico, la Nuova Darsena, la zona demaniale sino a Falconara Marittima, con le spiagge e le infrastrutture a mare legate all'attività della raffineria e allo scarico/carico dei prodotti petroliferi e del greggio.

L'attuale organizzazione degli spazi e delle aree demaniali è stata definita in funzione delle indicazioni contenute nel Piano Regolatore Portuale risalente al 1988, a causa della mancata approvazione della Variante al Piano Regolatore del Porto, con alcune difficoltà per quanto riguarda i processi di trasformazione in atto in ambito portuale.

Per rispondere alle esigenze di potenziamento e sviluppo dei traffici marittimi e delle attività portuali, ma anche per promuovere processi di integrazione tra porto antico e tessuto urbano in un'ottica di valorizzazione del patrimonio storico-archeologico a fini turistici, la riorganizzazione dello scalo si è basata sulla messa in coerenza degli strumenti urbanistici da un lato e sulla definizione di un quadro di obiettivi strategici condivisi dal porto e dalla città dall'altro.

Attualmente, con la finalità di garantire la futura competitività dello scalo e incrementarne la capacità operativa, l'Autorità Portuale sta implementando il Piano Regolatore Portuale vigente (200.000 mq di nuovi piazzali, banchina di 900 mt, fondali di 14 mt, molo di sopraflutto di 676 mt), e definendo allo stesso tempo una proposta per l'assetto dell'ambito storico e per la costruzione del nuovo terminal crociere, in modo da avviare il processo di riqualificazione del waterfront e di recupero delle aree monumentali, insieme al trasferimento di alcune attività portuali dal porto storico alla Nuova Darsena.

Il Piano Regolatore Portuale vigente - il cui aggiornamento ha introdotto diversi adeguamenti tecnico-funzionali in linea con le attuali prospettive di sviluppo - se da un lato punta a dare una risposta all'incremento dei flussi di merci e delle attività logistiche, attraverso l'ampliamento delle aree portuali e il miglioramento dell'accessibilità da terra e dal mare, dall'altro è finalizzato all'ottimizzazione delle infrastrutture e degli spazi esistenti, nonché alla loro riqualificazione e specializzazione.

L'esigenza di disporre di nuove superfici in prossimità delle banchine a supporto dei traffici container, merci varie e rinfuse è particolarmente avvertita per quanto riguarda i traffici commerciali, a tal punto che l'Autorità Portuale, in attesa di completare le opere relative all'estensione della banchina rettilinea e all'adeguamento dei fondali antistanti, ha già acquisito e riconvertito 100.000 mq del sedime ex Tubimar ad usi portuali e firmato un accordo per l'acquisizione dell'ex-complex di proprietà della Bunge Italia S.p.a (49.000 mq), situato in un'area strategica dell'ambito portuale, la cui compravendita è strettamente connessa all'intervento di bonifica del sito da parte del soggetto proprietario. Dopo l'acquisizione dell'intero sito, il progetto prevede il recupero ambientale accanto alla rifunzionalizzazione per usi pertinenti ai traffici attuali e futuri.

Una nuova piattaforma logistica e un terminal per il trasporto combinato a supporto dell'intermodalità ferro-marittima saranno invece realizzati sull'area ferroviaria dismessa dello Scalo Marotti (50.000 mq), in prossimità delle banchine d'ormeggio delle unità navali Ro-Pax in concessione d'uso gratuito all'Autorità Portuale fino al 2030: un processo che avverrà per fasi successive e con un graduale investimento di risorse in funzione delle esigenze e dell'evoluzione dei traffici.



La demolizione delle strutture in elevazione e del vecchio padiglione dell'ex-complexo fieristico in zona Mandracchio - sul sedime immediatamente prospiciente i siti monumentali ed archeologici della città (Arco di Traiano, porto romano, mura monumentali e centro storico) - consentirà invece, a seguito del recupero e della riqualificazione anche delle relative aree di pertinenza, la realizzazione di un nuovo terminal crocieristico dotato di strutture ricettive (40.000 mc) con 7 approdi disponibili per unità navali di ultima generazione (18.000 mq, di cui 2.000 mq di superfici coperte). Il terminal, progettato per diventare un elemento di cerniera tra porto e città, sarà operativo prevedibilmente entro il 2017 e sarà in grado da un lato di dare risposta alle diverse esigenze connesse alle attività portuali e dall'altro di integrarsi con il contesto urbano limitrofo valorizzando l'intero scalo: il terminal ospiterà infatti servizi strettamente connessi al settore crocieristico, ma anche attività commerciali, sociali e ricreative fruibili sia da passeggeri e turisti che dalla popolazione locale. Il progetto in corso per il recupero di quest'area demaniale, in stato di dismissione e di degrado, comporterà una conseguente valorizzazione del patrimonio storico e architettonico con interessanti opportunità di sviluppo in termini di attività

economiche e sociali sul territorio. La zona monumentale dello scalo, a partire dal complesso Fincantieri fino all'ex ospedale della Marina, costituisce una zona di pregio culturale destinata a diventare l'elemento di raccordo tra il porto e la città. Tra gli interventi previsti dall'Autorità Portuale per la valorizzazione del patrimonio storico e monumentale: la rimozione di recinzioni, gru, aree di deposito merci, ecc.; il restauro e la riqualificazione delle mura medievali, rendendo inoltre accessibile il camminamento soprastante, l'ex scuola marinara, la portella Panunzi; la rifunzionalizzazione ad uso turistico-ricreativo e culturale dell'area del porto storico caratterizzata dalla presenza di alcune emergenze storico-architettoniche (Arco di Traiano, Lanterna, porto romano, ecc.); il miglioramento della fruibilità urbana e dell'accessibilità al waterfront, anche in occasione di eventi specifici; un accesso alla città dedicato ai crocieristi, prospiciente la zona monumentale ed archeologica del porto.

La nautica e l'innovazione per il porto-canale di Ravenna

Ravenna, porto leader in Italia per gli scambi commerciali con i mercati dell'Oriente e del Mar Nero, è una grande infrastruttura attrezzata per offrire

4 - Il porto turistico nei pressi del Castel dell'Ovo; sullo sfondo il porto di Napoli (foto di Oriana Giovinnazzi).

sui suoi terminal servizi diversificati per ogni tipo di merce (prodotti petroliferi e chimici, materie prime e prodotti finiti, prodotti siderurgici, legname, agro-alimentare). In rapporto alla sua posizione geografica nel contesto del Mediterraneo, all'inclusione nel sistema della grande viabilità e al collegamento con le principali reti di trasporto, lo scalo risulta facilmente raggiungibile dai maggiori centri italiani ed europei, e costituisce un nodo fondamentale del Corridoio Adriatico.

Progettato come polo industriale negli anni '50, il porto-canale (14 km) si è consolidato negli ultimi anni per la funzione commerciale a servizio di aree e attività delle regioni padane e del Nord-Est in genere. Lo scalo dispone di due terminali per il traffico container e per il traffico Ro-Ro, di 24 km di banchine, di 2.800.000 mq di magazzini, di 1.400.000 mq di aree distribuite all'interno del perimetro portuale esteso su 2.080 ettari, dei quali oltre 1.500 urbanizzati o in corso di urbanizzazione.

Si tratta di una realtà dinamica, oggetto di interventi recenti o in corso, finanziati da soggetti pubblici e privati, volti a migliorare le dotazioni infrastrutturali, ad ampliare e a specializzare l'offerta di servizi per ottenere standard qualitativi sempre più elevati. I progetti che contribuiranno in modo determinante a ridisegnare nel prossimo futuro la relazione tra la città e il porto sono il nuovo Avamposto di Porto Corsini e la Cittadella della Nautica e dell'Innovazione.

Per il completamento dell'Avamposto di Porto Corsini – antica località balneare situata sulla riva sinistra del Porto-Canale – e di alcune aree del Demanio Marittimo comprese tra la Diga e il Molo Nord, il Comune e l'Autorità Portuale di Ravenna hanno stipulato nel 2001 un accordo di programma per un concorso di idee, che nel 2004 ha portato all'approvazione del progetto urbanistico risultato vincitore, che sarà realizzato mediante una partnership tra pubblico e privato: un borgo marittimo caratterizzato dalla compattezza del tessuto urbano e dalla distribuzione di fabbricati residenziali su una rete privata di strade pedonali e a viabilità condivisa, intervallate dalla presenza di alcuni spazi pubblici. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una piazza e di un centro commerciale, sporting club, uffici, strutture alberghiere e residenze turistiche di standard elevato, aree verdi, parcheggi pubblici etc. L'intervento interessa una superficie fondiaria complessiva di 18 ettari

in gran parte recuperati al mare, per complessivi 41.450 mq di superficie utile.

Lo specchio acqueo situato di fronte all'area riqualificata, in località Porto Corsini e prossimo all'accesso al Canale Candiano, è destinato al nuovo Terminal Crociere, in grado di ospitare grandi navi turistiche (fino a 350 m di lunghezza con un pescaggio di 11 m) e servizi di accoglienza per i passeggeri, il terminal si colloca nello scenario internazionale del turismo crocieristico in modo competitivo, diversificando ed ampliando l'offerta del porto e generando un indotto interessante a livello locale.

A completamento di un sistema dedicato alla nautica da diporto, che mette a sistema tutte le località della costa ravennate valorizzando la vocazione specifica di ognuna in un progetto coerente, si colloca il progetto per la Cittadella della Nautica e dell'Innovazione, elemento "attrattore" di nuovi investimenti in un settore strategico per il futuro della città e grande occasione per il rilancio dell'economia locale e lo sviluppo immobiliare. Gli interventi per il recupero del waterfront e il potenziamento di infrastrutture e servizi portuali lungo i 12 km che corrono dalla Darsena di Città alla costa hanno la finalità di valorizzare la vocazione turistica e nautica del territorio.

L'area interessata, situata lungo il porto-canale Candiano e precedentemente occupata dall'ex Sarm (116 ettari) era caratterizzata dalla presenza di attività in parte produttive (28 ettari), in parte dismesse o da riconvertire (88 ettari). La scelta è stata quella di destinarla ad attività secondarie e terziarie più leggere e compatibili delle preesistenti, accanto ad insediamenti urbani e servizi legati agli usi del mare, quali la logistica, la cantieristica e il turismo nautico.

La superficie totale dedicata ai comparti connessi alla cantieristica, con possibilità di un'eventuale espansione, accoglie 9 capannoni per una superficie utile di 45.000 mq, mentre all'artigianato di servizio alla nautica sono destinati 7 ettari con 55.000 mq di superficie utile; altre attività industriali trovano accoglienza su una superficie coperta di 18.000 mq. Infine il Tecnopolo (4 ettari) mette a disposizione circa 12.000 mq di superfici coperte per il comparto della ricerca, dell'innovazione e della formazione, ma anche spazi commerciali, zone espositive e strutture ricettive, per una superficie utile di 41.000 mq.

5 - Una veduta del porto-canale di Ravenna.



TRASPORTI & CULTURA N.41

La riqualificazione del waterfront e il consolidamento di Taranto come hub logistico intermodale

Situato in posizione strategica nella geografia del Mediterraneo, il Porto di Taranto risulta essere il baricentro delle rotte principali tra Oriente e Occidente, un ponte naturale per i traffici verso il Medio e l'Estremo Oriente e verso i Paesi africani. Lo scalo possiede ottime potenzialità per quanto riguarda il traffico container di provenienza e destinazione transoceanica, lo sviluppo delle attività di transhipment e la crescita dei traffici europei, legati in particolare alla sua posizione strategica sulla rotta Suez-Gibilterra e alla disponibilità di grandi spazi. Il Porto di Taranto assicura un elevato volume di movimentazione delle merci di tipo industriale, in entrata o in uscita prevalentemente dalle industrie locali, grazie anche al collegamento del terminal con il sistema ferroviario e la rete stradale. Per quanto riguarda i traffici Ro-Ro di merci varie (in prevalenza cabotaggio e navigazione a corto raggio), la posizione geografica di Taranto costituisce una notevole opportunità per lo scalo pugliese per quanto riguarda i collegamenti con la Grecia, la Turchia e i Balcani. Interessanti sviluppi futuri riguardano i traghetti misti e il traffico passeggeri, i cui livelli sono destinati ad aumentare in rapporto alla posizione che lo scalo occupa rispetto ad altri Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo, in particolare all'Egitto. Il ruolo di transit port di Taranto per il traffico crocieristico di provenienza tirrenica si affianca a quello di Bari e Brindisi per le crociere che attraversano l'Adriatico. Il Piano Regolatore Portuale indica tra i principali indirizzi di sviluppo l'implementazione della vocazione commerciale, la razionalizzazione dell'assetto portuale e la relazione con la città.

Tra gli obiettivi per il prossimo futuro figura sostanzialmente il consolidamento del Porto di Taranto come piattaforma logistica intermodale, attraverso l'adeguamento delle dotazioni infrastrutturali dello scalo ionico alle nuove esigenze del mercato. La realizzazione di un nuovo hub logistico integrato al sistema intermodale del Corridoio Adriatico potrebbe modificare in modo sostanziale gli equilibri della logistica nel Mediterraneo e in particolare nel Sud d'Italia. A contribuire in modo determinante allo sviluppo del settore logistico sul territorio sarà inoltre la costruzione in area retro-portuale di un distripark e di un complesso di edifici commerciali, che occuperanno una superficie di 750.000 mq a ridosso del Terminal Container, incentivando l'insediamento di imprese diversificate all'interno di uno dei nodi principali del sistema portuale del Corridoio Adriatico, e quindi della rete transeuropea (TEN). Nel rispetto delle strategie di sviluppo individuate nel Piano Operativo Triennale e in linea con le indicazioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Autorità Portuale ha avviato un processo di riorganizzazione dell'assetto portuale e di integrazione tra il porto e il territorio attraverso la riqualificazione del waterfront urbano, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione di un auspicabile sviluppo del traffico turistico. In particolare è prevista la realizzazione sul Molo S. Cataldo di un centro polivalente (attività direzionali, auditorium polifunzionale, sala convegni, spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche, attività di accoglienza e di servizio a passeggeri e crocieristi, etc.) dedicato a turisti e residenti. Il complesso, servito da una banchina di ormeggio e da alcuni terminal dedicati alle diverse attività, genera una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali nel tratto che dal Molo

S. Eligio e Piazza Fontana si sviluppa fino all'estremità del Molo S. Cataldo, e consente di instaurare un nuovo sistema di relazioni tra il tessuto urbano ed il bacino portuale. Con l'intento di valorizzare la vocazione tipicamente portuale di Taranto sarà allestito inoltre un centro espositivo multimediale attraverso l'aggregazione apparentemente casuale di 11 container su due livelli; il Port Exhibition Center, è destinato a diventare un polo attrattivo per la cultura marina, una sorta di laboratorio del mare circondato da percorsi pedonali e aree verdi.

Un piano strategico per la portualità italiana

L'esigenza di definire nuove normative e politiche volte ad incrementare innanzitutto l'efficienza del sistema - razionalizzando la logistica nazionale e rilanciando la portualità, nel rispetto di esigenze e specificità locali all'interno di una visione complessiva - ha portato all'elaborazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Art. 29 della Legge n. 164 dell'11 novembre 2014 di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia"), documento di programmazione flessibile che ha la finalità di indicare una prospettiva di sviluppo tesa a valorizzare le differenze di "vocazione" dei singoli porti in rapporto alle caratteristiche specifiche.

In questo contesto politiche e azioni sono chiamate a misurarsi non solo con la domanda di nuovi spazi e l'esigenza di un ammodernamento degli ambiti portuali, affinché possano rispondere ad un mercato che ha registrato negli ultimi anni profonde trasformazioni, ma anche con il degrado di aree portuali e industriali dismesse affacciate sull'acqua e con il desiderio della comunità locale di riappropriarsi di alcune porzioni di waterfront a natura fortemente "urbana". In numerose esperienze appare evidente la difficoltà di dialogo tra due realtà profondamente diverse, nonché la difficoltà di visioni e obiettivi da parte delle autorità cittadine e portuali sulle scelte future, che testimoniano il forte distacco tra città e porto.

Emerge chiaramente, anche dai casi presentati, come il Bacino del Mediterraneo si presti in modo particolare a valorizzazioni turistiche che interessano in senso ampio il marketing del territorio, in cui il porto, attestandosi come nuova realtà polifunzionale, torna ad essere una centralità urbana di attività commerciali, luoghi pubblici e spazi per l'intrattenimento. La portata e l'impatto delle trasformazioni sono in molti casi piuttosto vasti tanto da arrivare a coinvolgere l'intero ambito portuale, attivando veri e propri processi di riqualificazione urbana a cui partecipa anche l'industria immobiliare e il settore privato.

È soprattutto il settore crocieristico a vivere un momento di forte espansione, che registra la crescita maggiore nel business del turismo con un forte aumento di passeggeri movimentati nei porti italiani, seguito dal diporto nautico e dallo sviluppo di porti turistici e marine, a cui si affianca la realizzazione di un mix funzionale altamente diversificato (ospitalità e accoglienza, tempo libero, intrattenimento, commercio al dettaglio, ristorazione, etc.) e solitamente una valorizzazione di carattere residenziale che contribuisce al recupero spazio-funzionale delle aree portuali dismesse.

Riproduzione riservata ©