

## Piani e politiche di rifunzionalizzazione dei sistemi portuali per una crescita urbana sostenibile: stato dell'arte e prospettive\*

### *Plans and policies of refunctionalization of port systems for sustainable urban growth: state of the art and perspectives*

ILARIA GRECO, ANGELA CRESTA

Università degli Studi del Sannio; [ilagreco@unisannio.it](mailto:ilagreco@unisannio.it), [cresta@unisannio.it](mailto:cresta@unisannio.it)

#### Riassunto

I porti, con i loro retroterra naturali e i loro nuclei costieri, hanno storicamente rappresentato una realtà di transito e connessione tra terra e mare, elementi di un unico paesaggio fatto di acqua, infrastrutture, costruzioni, relazioni. Un'antica alleanza che, dopo anni di separazione e conflitti d'uso dello spazio di prossimità e di affaccio della "terra" al "mare" – il cosiddetto *waterfront* urbano –, sembra oggi potersi ricreare in una veste completamente nuova e con maggior vigore a partire da politiche di sviluppo urbano e da approcci alla pianificazione urbano-portuale che superano i modelli lineari e settoriali degli ultimi decenni.

La prima parte del presente contributo approfondisce tale tema riconoscendo al *waterfront* urbano e alla città-porto un ruolo prioritario nella progettazione delle città del futuro quale vero e proprio "laboratorio" per la sperimentazione di una crescita urbana sostenibile.

Nella seconda parte, invece, l'analisi si concentra su diverse tipologie di piani, programmi e progetti che negli ultimi anni hanno interessato singole città-porto o intere regioni costiere italiane in tema di pianificazione integrata urbano-portuale con l'obiettivo di valutare, attraverso un'analisi comparata, lo "stato dell'arte" di tali processi pianificatori in Italia. Sulla base dell'attività di ricerca svolta, viene proposta una possibile schematizzazione di differenti "modelli di città-porto" e una riclassificazione delle città studiate in funzione dei modelli esplicitati.

#### Parole chiave

*Waterfront*, Città-porto, Pianificazione urbano-portuale, *Blue Growth*

#### Abstract

*The ports, with their natural hinterland and their coastal nuclei, have historically represented a reality of transit and connection between land and sea, elements of a one landscape made of water, infrastructures, constructions, relationships. An ancient alliance that, after years of separation and conflicts of use of the space of proximity of the "land" to the "sea" – the so-called urban waterfront –, today seems to be able to recreate in a completely new and more vigorous way, starting from urban development policies and approaches to urban-port planning that take distance from the linear and sectorial models of the last decades*

*The first part of this paper explores this theme by recognizing the urban waterfront and the city-port a priority role in the planning of the cities of the future as a real "laboratory" for the experimentation of sustainable urban growth.*

*In the second part, instead, the analysis focuses on different types of plans, programs and projects that in recent years have concerned single port-cities or entire Italian coastal regions in terms of integrated urban-port planning with the aim of evaluating, through a comparative analysis, the "state of the art" in Italy. On the basis of the research is proposed a possible schematization of different "port-city models" and a reclassification of the cities studied according to the explicit models.*

#### Keywords

*Waterfront*, City-port, Urban-port planning, *Blue Growth*

\* Il presente contributo è il risultato di una comune riflessione da parte degli autori, tuttavia le singole parti possono essere così attribuite: ad Iliara Greco i §§1 e 2, ad Angela Cresta i §§ 3 e 4.

## 1. La città-porto e il *waterfront* al centro di un nuovo modello di pianificazione urbano-portuale

A partire dalla fine degli anni Novanta è stata attribuita ai porti e alle infrastrutture in genere una nuova funzione sociale e urbana sottolineando l'esigenza, sia nei paradigmi concettuali che nelle pratiche di pianificazione e progettazione, di alimentare un rinnovato dialogo tra la «Città» e il suo «Porto» (Savino, 2010; Bruttomesso, 2003; Soriani, 2010; Meyer, 2006; Fisher, 2004; Monti, Ronzoni, 2007).

Questa nuova visione ha portato nell'ultimo decennio ad importanti cambiamenti nella pianificazione urbana e, in particolare, nei modelli di sviluppo delle «città d'acqua», ovvero di quelle città la cui identità urbana, il cui assetto spaziale e formale, nonché i percorsi di crescita socio-economica si sono storicamente sviluppati a partire dal rapporto mare-terra. Diversi, nel panorama italiano ed europeo, i sistemi portuali che da «nodo» di scambio sono diventati sempre più «aree» di scambio, di produzione, d'inclusione, di apertura e di interconnessione con la città e il territorio in tutte le sue parti (Bruttomesso, 2006; Badami, Ronsivalle, 2008; Carta, 2006; 2008).

Sulla base dell'attività di ricerca fino ad oggi condotte su questa tematica<sup>1</sup>, è possibile affermare che è in atto una vera e propria «rivoluzione» che in parte ha già prodotto i suoi esiti spaziali e funzionali in un tempo – stiamo parlando di poco più di un decennio – che, se raffrontato alle scale temporali con cui la pianificazione e la progettazione in ambito urbano-portuale (o solo «urbano» o solo «portuale» in genere) ha operato nei decenni passati, ha dell'incredibile per la sua brevità che rasenta la fugacità.

Limitando l'osservazione alla sola realtà italiana e a ciò che è accaduto a partire dalla seconda metà del Novecento, la narrazione in chiave geo-storica dello sviluppo urbano incentrato sulla relazione terra-mare vede un rapporto tra «spazi urbani» e «spazi portuali» e, di conseguenza nelle politiche e nelle pratiche di pianificazione e progettazione, a dir poco controverso.

<sup>1</sup> Il presente scritto si inserisce in un filone di studio che le autrici stanno curando da tempo e le cui principali risultanze, oggetto di diverse pubblicazioni riportate in bibliografia, sono riprese in questo contributo.

Fino agli anni Ottanta-Novanta, dopo un'importante storia comune, molte città d'acqua italiane hanno avuto uno sviluppo ed una crescita spaziale e funzionale separata dai propri porti, un rapporto che in alcuni casi dalla «separazione» è sfociato in veri e propri «processi di negazione» della città verso il porto e viceversa, perdendo e/o negando il legame della terra con il mare (Zunica, 1986; Rocca, 2010; Soriani, 2010; Fonti, 2010).

Da un lato, le città per lo più di grandi e medie dimensioni, impegnate nella spasmodica ricerca di una crescente funzione insediativa ed economica, hanno considerato i porti come mere infrastrutture economiche e nodi di scambio da arginare in luoghi di «confine», volutamente estranei e separati dal tessuto urbano; dall'altro, i porti in risposta ad un ampliamento dei traffici marittimi mondiali e a nuove esigenze commerciali, industriali, di logistica e turistiche hanno continuamente cercato di sottrarre spazio «di prossimità» alla città (Greco, 2013a), generando conflitti d'uso ed una frattura non solo fisica e funzionale, ma politico-istituzionale ed operativa tra la pianificazione urbana e la pianificazione portuale.

Sul finire degli anni Novanta, il chiaro fallimento di un tale modello di sviluppo urbano-portuale, evidente nella crisi strutturale e funzionale di molte realtà portuali e nel declino urbano e sociale di aree costiere, un tempo centro nevralgico e motore di sviluppo divenute poi spazi di frontiera e di perifericità, ha portato ad una «rottura» con il passato e alla nascita di una pianificazione territoriale e di una progettazione sempre più integrata e polifunzionale degli spazi urbano-portuali che, a partire dalla centralità del porto, coinvolge l'intero impianto urbano (Giovinazzi, Moretti, 2009).

Dopo anni dunque di sostanziale stagnazione, sulla scia delle esperienze già realizzate in città americane, mediterranee e nordeuropee (Badami, Ronsivalle, 2008; Savino, 2010), anche in Italia prende avvio un processo importante di revisione del modello di gestione e di pianificazione dei porti e dei sistemi portuali.

Un ulteriore impulso viene dall'emanazione della *Legge del 28 gennaio 1994, n. 84* recante norme in tema di «*Riordino della legislazione in materia portuale*». La legge introduce, infatti, un'importante novità nel modello organizzativo e gestionale del porto e delle sue attività affidando, secondo il principio della

separazione, le funzioni di programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali ad un nuovo Ente – l’Autorità Portuale – e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali ai privati, salva la proprietà pubblica dei suoli e delle infrastrutture. Alle Autorità Portuali l’obbligo di redigere il *Piano Regolatore Portuale* (PRP), con una funzione nuova rispetto al passato: il Piano non si presenta più come semplice programma di opere marittime e infrastrutturali, ma va inteso come un articolato e complesso strumento di pianificazione e gestione per lo sviluppo delle economie portuali e territoriali. Con l’emanazione delle Linee Guida<sup>2</sup>, il Piano da “regolatore” diventa “strategico” e “strutturale”.

Pur in assenza di una disciplina organica e di riferimento dell’istituto di pianificazione portuale che sia, al contempo, in grado di coordinare i piani regolatori portuali e i piani urbanistici degli enti locali territoriali (e risolverne la sovente conflittualità), trattasi di un impianto normativo che ha profondamente modificato l’attività di pianificazione dei porti italiani, non limitandosi all’ambito di operatività prettamente portuale, ma ridisegnandone l’assetto complessivo e dando nuova linfa alla relazione città-porto.

Molteplici sono, infatti, i PRP di “nuova generazione” – intesi quale strumento complesso con funzioni di “scenario”, “indirizzo” e “progetto” – che prevedono non solo il potenziamento operativo e competitivo del porto, ma lo sviluppo e la diversificazione dell’intero sistema portuale attraverso programmi e progetti di razionalizzazione, rifunzionalizzazione, rigenerazione e riqualificazione delle attività e degli spazi portuali, in stretta sinergia con i Piani Regionali dei Trasporti, i Piani Operativi Triennali (POT), i Programmi Innovativi in Ambito Urbano (Piau) e gli altri strumenti della pianificazione ordinaria e strategica.

Spazi e luoghi privilegiati di questo nuovo modello di sviluppo integrato urbano-portuale diventano le aree costiere di interfaccia terra-mare, i cosiddetti *waterfront*, considerate aree strategiche di interscambio tra la città e il porto (Marshall, 2001; Fisher *et al.*, 2004;

Iovino, 2016), su cui i PRP e i POT intervengono con un insieme di azioni sistemiche generalmente volte a sostenere:

- la ricomposizione fisica e funzionale tra i porti storici e i porti di nuova costruzione;
- il potenziamento di quei “settori-ponte” tra porto e città, come il crocierismo e la nautica da diporto;
- l’integrazione delle tradizionali funzioni del porto con nuove funzioni legate al *loisir*, al tempo libero qualificato e alla cultura in senso lato quale asse di connessione con il tessuto urbano e la comunità territoriale;
- il recupero conservativo, il riuso e la riqualificazione di strutture monumentali esistenti, insieme alla costruzione di nuove volumetrie funzionali al progetto di un porto “aperto” alla città (musei del mare, stazioni marittime polifunzionali, ecc.);
- la destinazione di aree del porto a spazi pubblici attrezzati, con un’attenzione particolare alla valorizzazione dell’aspetto ambientale e alla sostenibilità;
- la realizzazione di parchi urbani, assi di connessione per la mobilità urbano-portuale, ecc.;
- il recupero e la valorizzazione del rapporto tra identità del luogo e spazio costruito, tra immagine del porto e immagine della città.

I *waterfront*, in una visione attiva e creativa, diventano luoghi capaci di intercettare non più solo valori immobiliari, ma nuovi fattori competitivi del progetto urbano, quali la cultura, la comunicazione e la cooperazione (Carta, 2010). Da semplice “linea” di costa, l’interfaccia terra-mare si trasforma in “nodo” complesso che ospita attività differenti ed attrae investimenti, una vera e propria “geo-comunità” con un’importantissima funzione di cerniera fisica e funzionale tra il porto e la città, capace di “generare qualità urbana”, “nuova socialità urbana” e riequilibrare i valori portuali con quelli urbani (Carta, 2006; 2008; 2010).

Un processo di trasformazione che muove dal *waterfront* ma che coinvolge l’intera città: «Le trasformazioni avvenute, o in corso di attuazione, nelle città di mare/città portuali hanno dato e stanno dando vita a un inedito tipo di città, la “città-porto”» (Bruttomesso, 2006, p. 25). «Il porto è andato, così, configurandosi come elemento di sineddoche urbana e di stimolo per lo sviluppo» (Di Figlia, 2013, p.1). «Il porto ha oggi lascia-

<sup>2</sup> Le “Linee Guida per la redazione dei piani regolatori portuali” sono state emanate solo nel 2004. In assenza di tale regolamentazione, le Autorità portuali hanno varato Piani Regolatori Portuali sulla base di una propria “Strategia di Piano”.

to il posto ad un nuovo concetto di “porto-territorio”, inteso come terminale di interscambio di reti territoriali differenti che, a livelli diversi, relazionano le sue parti alla città e al territorio» (Delponte, 2009, p. 29).

La visione è quella di una nuova città-porto quale centro di scambi ed innovazione, una «città liquida» in cui le funzioni portuali vengono integrate da grandi servizi urbani, da residenze e servizi di quartiere finalizzati ad alimentare un evidente “effetto città” del fronte a mare.

Dal recupero del binomio inscindibile “città-porto” e dai principi della città creativa deriva una nuova categoria progettuale, la *città-porto creativa*, capace di generare nuova forma urbana, di produrre nuovo paesaggio e di alimentare attraverso il flusso perenne della cultura urbana le grandi reti relazionali, rendendole più vitali, comunicative e competitive [...]. La visione che alimenta l'immagine della città-porto creativa trova nell'acqua una nuova “scintilla” di rigenerazione della città.

(tratto da: Carta M., *Città liquida. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo*, p.1)<sup>3</sup>.

La pianificazione portuale è sempre più *integrata* con quella urbana, *generativa* piuttosto che semplicemente regolativa, *performativa* e non solo conforme ai dettami normativi e *partecipativa* anziché dirigista.

## 2. Città-porto e *Blue Growth* per una crescita urbana sostenibile delle città del futuro

I processi sin qui richiamati assegnano alle *città-porto* un ruolo prioritario nella progettazione delle città del futuro configurandole come un vero e proprio “laboratorio” per la ricerca di una crescita urbana sostenibile (Greco, 2009). «La città di mare – dal mare verso l'interno, passando per la linea di costa – diventa il luogo della sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo urbano per una diversa crescita che non sia illimitata né involutiva» (Clemente *et al.*, 2013, p. 8).

Le città del futuro, quali città liquide (Bauman, 2002), creative (Landry, 2000), *Smart and SENSEable* (Greco, Bencardino, 2014), resilienti (Greco, 2014), aumentate

<sup>3</sup> [http://www1.unipa.it/mcarta/PRP/prp\\_pa.html](http://www1.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html).

(Carta, 2015) – ambiziose protagoniste del «secolo urbano» che abbiamo di fronte (Carta, 2006, p. 7) – dovranno recuperare la propria identità ed essere capaci di (ri) progettare il proprio futuro (Talia, 2015; Cassin, 2015) attraverso politiche, strategie e strumenti di sviluppo in grado di sovvertire i processi di erosione urbana in atto, sostenere stili di vita resilienti e autosufficienti, azioni di riuso e rifunzionalizzazione degli spazi ed investimenti ecosostenibili alla base di un'economia circolare e decarbonizzata e di uno sviluppo sostenibile e proattivo; ovvero essere espressione degli stessi obiettivi su cui si fonda la “rivoluzione” propugnata dell'*Economia Blu* (Pauli, 2014).

L'Economia Blu applicata allo sviluppo urbano si traduce, infatti, in “blue thinking”, cioè nel pensare ad un cambiamento nella pianificazione della città orientata alla sostenibilità e alla responsabilità ambientale non come onere ma come possibilità. «Le materie prime dell'Economia Blu sono locali, parte di un sistema integrato e circolare che non produce rifiuti ed in cui ciascun elemento della catena, anche il più piccolo e apparentemente debole, ha un ruolo imprescindibile e va utilizzato in modo massimamente efficiente» (Green.it, 2016, p.5).

Ciò significa mettere in discussione non solo i tradizionali modelli economici lineari ma l'ambito politico-sociale entro cui questi modelli vengono pensati, pianificati ed attuati, confermando l'assoluta strategicità che il nuovo *modello di governance* dei sistemi portuali può avere al servizio della *Blue Growth* e di un nuovo *modello di crescita urbana sostenibile* delle città del futuro in cui tali principi possano trovare attuazione concreta.

Il nuovo modello di governance dei sistemi portuali, così come delineato nel *Decreto Legislativo 169/2016*<sup>4</sup> e nelle successive “*Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)*”, proietta, infatti, su uno scenario di medio-lungo periodo la pianificazione dei sistemi portuali – intesi quali “gateway” di distretti logistici complessi –, rendendola strategica

<sup>4</sup> DL n. 169/2016 di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali. In dettaglio, l'art. 5 istituisce 15 *Autorità di Sistema Portuale (AdSP)* (vedi Allegato A) che accorpano i 54 porti italiani e sostituiscono le precedenti 24 *Autorità Portuali*. Con l'art. 6 si passa, invece, dal Piano Regolatore del singolo Porto (PRP) al *Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)*.

e territoriale non solo per il rilancio competitivo delle aree funzionali del sistema portuale, ma della cosiddetta “area vasta” della città-porto (*Large Urban Zone* o *Large Metropolitan Areas*), includendo la *rigenerazione urbana, l’accessibilità integrata e intelligente* e la *sostenibilità energetica ed ambientale* nei prioritari temi progettuali che il PRdSP dovrà affrontare in stretta sinergia con gli Enti territoriali (Comune e Regione)<sup>5</sup>.

Secondo quanto stabilito nelle “Linee Guida” spetta, infatti, al *Documento di indirizzo alla pianificazione* raccomandatorio (DIP)<sup>6</sup> e al PRdSP quale atto di pianificazione di sistema sia definire la strategia generale di sviluppo dell’area portuale e di interazione con il territorio locale (c.d. sotto-ambito “*porto operativo*”), sia delimitare l’ambito e l’assetto complessivo dei porti e, in particolare, delle aree comuni ricomprese nel cosiddetto sotto-ambito “*interazione città-porto*”, secondo un approccio alla pianificazione dei sistemi portuali sempre più integrato ed aperto – sia sul piano istituzionale che procedurale – alla città e al sistema regionale.

Il sotto-ambito di “interazione città-porto” comprende: gli innesti e gli affacci urbani tra il porto e la città, con un ruolo di rilievo riservato alla riqualificazione di aree di *waterfront*, di edifici portuali dimessi, agli innesti urbani e alle direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e porto.

[Cfr: PARTE III – Linee guida: aspetti generali della Pianificazione e relativi procedimenti amministrativi, pp. 41-74].

5 Il rapporto tra AdSP e Comune, in particolare, rappresenta indubbiamente uno dei punti centrali della riforma, volta al raggiungimento di un raccordo fra la pianificazione urbanistica generale e quella portuale. Tale funzione di raccordo è affidata al “Comitato di Gestione” in cui convergono, infatti, i rappresentanti delle amministrazioni statali, regionali e locali (Regione, Città metropolitana e Comune), nonché dell’Autorità marittima. L’approvazione del PRdSP resta di competenza della Regione interessata (presso la quale ha sede l’AdSP), sia pur d’intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nel caso di AdSP interregionale con l’altra Regione.

6 Il DIP costituisce uno strumento di estrema valenza strategica poiché pensato al fine di consentire un confronto preliminare tra l’AdSP e le Amministrazioni Comunali interessate per il raggiungimento di “pre-intese” sugli obiettivi da perseguire e su un modello di gestione “ad hoc” del PRdSP.

Gli stessi principi di sostenibilità ambientale ed energetica diventano prioritari nella scelta delle decisioni di Piano orientando, insieme a tutta una serie di altri indirizzi politici e normativi vigenti a livello europeo, nazionale e locale<sup>7</sup>, il complesso processo pianificatorio: dalla stesura del Documento di Indirizzo della Pianificazione (DIP) alla redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, passando attraverso la definizione della catena logica di “obiettivi – strategie – azioni – effetti”. Le stesse Linee Guida individuano un set-minimo di criteri per la valutazione della coerenza di obiettivi, strategie e azioni di piano con i principi di sostenibilità ambientale, paesaggistica ed energetica che vanno dalla tutela dell’ambito marino alla rigenerazione delle aree di *waterfront*, dalla qualità della rete idrografica all’ambiente urbano, all’efficientamento energetico, ecc.

Con il DL n. 169/2016 e l’individuazione del “sistema portuale” si va, dunque, verso un processo di pianificazione sia sul piano istituzionale che procedurale sicuramente più complesso, con un’evidente spinta verso il valore strategico ed integrato della pianificazione portuale, ed un conseguente positivo riverbero anche in termini di analisi e di valutazione ambientale, migliorando nel complesso la qualità delle scelte di Piano. Se da un lato, aumentano, infatti, le necessarie intese, si amplia il confronto e si rende necessario il raccordo con la pianificazione territoriale locale (Piani regionali di assetto territoriali, Piani paesistici, Piani di settore, ecc.) in una dimensione condivisa dello sviluppo, dall’altro aumentano le verifiche, integrando nel PRdSP strumenti innovativi tra i quali le *valutazioni ex ante ed ex post* delle azioni di Piano, gli indirizzi metodologici per la gestione ed il monitoraggio energetico ed ambientale del porto, nonché la raccomandata implementazione dei tematismi di Piano in ambiente GIS.

### 3. Dalla teoria alla prassi: un’ipotesi di modellizzazione delle città-porto italiane

Da una prima *review*, sicuramente non esaustiva, dei recenti interventi di pianificazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei *waterfront* urbani di diverse città-

7 Per gli opportuni riferimenti si veda: PARTE I – Introduzione alle Linee Guida, pp. 7-20.

porto italiane<sup>8</sup> emerge che viviamo un periodo ricco di piani, iniziative ed azioni che, se da un lato, puntano a consolidare quel modello di sviluppo integrato urbano-portuale e di città-porto descritto in precedenza, dall'altro cercano di dare avvio ad una vera rivoluzione in tema di pianificazione urbano-portuale, recependo le raccomandazioni dell'OECD (2013) sulle politiche dei "porti aperti" per la competitività delle città portuali e dando attuazione al nuovo *modello di governance dei sistemi portuali* (D. Lgs n.169/2016) – di cui tanto si discute volto a leggere, così come sottolineato, il porto come un sistema territoriale basato sul dialogo ed il confronto costante nelle scelte alla base del processo pianificatorio tra le Autorità portuali e la città.

In dettaglio, il presente contributo prende in esame, effettuandone una comparazione, undici città-porto italiane (Ancona, Bari, Catania, Genova, La Spezia, Napoli, Palermo, Savona, Taranto, Trieste, Venezia) che negli ultimi anni hanno investito molto nella definizione e attuazione di una strategia di lungo periodo per la pianificazione e rifunzionalizzazione degli spazi urbano-portuali attraverso piani, programmi e progetti che interessano non solo il porto, le infrastrutture portuali e il *waterfront* ma, anche, tutto ciò che è al di qua e al di là della linea fronte-mare, con l'obiettivo di trasformare le aree portuali da sistemi fortemente energivori e dall'elevato impatto ambientale ed economico sulle città, in "sistemi vitali" per le città, veri e propri distretti produttivi tendenti a "emissioni zero" (*green port*) in grado non solo di aumentare i livelli di efficienza operativa, mitigando l'impatto ambientale, ma di realizzare un mix di funzioni (produttive, ricreative, culturali, sociali, ecc.) orientate alla crescita urbana sostenibile.

L'obiettivo dell'analisi comparativa dei diversi piani operativi e degli altri strumenti di pianificazione di volta in volta adottati dalle undici città-porto considerate (il riferimento temporale è all'ultimo quinquennio 2013-2018) è di valutare lo "stato dell'arte" in Italia della pianificazione integrata urbano-portuale e di provare

<sup>8</sup> Nel contributo vengono presentati i risultati relativi all'analisi e alla comparazione dei processi di pianificazione urbano-portuali di undici città-porto italiane, così come riportate nella Tabella 1 di sintesi. Le altre città-porto del nostro paese, seppur analizzate, non sono oggetto di approfondimento poiché ritenute non rilevanti ai fini della ricerca.

a definire possibili modelli di «città-porto» sulla base degli interventi realizzati e/o oggetto dell'attuale e futura programmazione, in ottemperanza anche ai dettami della *Green e Blue Growth* e dei nuovi strumenti di *governance* adottati; aspetti questi che vanno a delineare la *funzione prevalente* di ciascun modello.

Nello specifico, la comparazione è stata effettuata in relazione a tre macroaree/campi di analisi (Tabella 1)<sup>9</sup>.

1. *Interventi ed azioni*: tale campo prende in considerazione la natura e la tipologia degli interventi e delle azioni realizzate o programmate nell'ambito dei piani operativi adottati dai sistemi portuali;
2. *Governance*: tale campo mira a valutare la capacità dei sistemi portuali di adeguare il proprio sistema di governance (strumenti e modelli) ai dettami della riforma del 2016;
3. *Green e Blue Growth*: tale campo serve a misurare le azioni/progetti realizzati o programmati in risposta agli orientamenti nazionali e comunitari in materia di crescita sostenibile e crescita blu.

L'attività di ricerca ha portato quale risultato l'individuazione di *tre possibili modelli di città-porto* italiane, così come presentati di seguito, e la riclassificazione delle undici città considerate in funzione dei modelli esplicitati:

- Città-porto con funzioni turistico-culturali;
- Città-porto con funzione di rigenerazione urbana;
- Città-porto con funzione di riprogettazione sostenibile.

Il *Modello di Città-porto con funzioni turistico-culturali* è esplicativo di quelle città-porto italiane le cui politiche e i cui interventi recenti in tema di pianificazione urbano-portuale seguono traiettorie ormai consolidate e prevalentemente orientate alla riqualificazione funzionale della fascia costiera e del *waterfront*. Le azioni adottate e programmate a breve-medio termine tendono, infatti, a rafforzare il legame tra lo spazio portuale

<sup>9</sup> Per una disamina puntuale e completa dei singoli progetti programmati, avviati e/o realizzati dalle singole città-porto si rimanda agli atti di indirizzo, di programmazione e di governo delle Autorità competenti riportati in bibliografia.

TABELLA 1 – Sintesi dell'analisi comparativa dei casi studio presi in esame

Città-porto con ...		Interventi ed azioni							Governance		Green e Blue economy	
		Porto Storico	Attracchi/ attività di nautica- crocieristica	Fascia litorale	Innesti/ direttrici/ percorsi	Volumetrie/ edifici monumentali	Musei/ luoghi di attività culturali	Centri/spazi pubblici, commerciali e sportivi	Parchi/ spazi verdi	POT 2017/19 2018/20	Protocolli ed intese	Green
Funzione turistico-culturale	<i>Bari</i>	✓	✓	✓	✓			✓				
	<i>Catania</i>	✓	✓		✓	✓		✓	✓			
	<i>La Spezia</i>		✓		✓			✓	✓			
	<i>Savona</i>		✓		✓	✓	✓			✓		
Funzione di rigenerazione urbana	<i>Napoli</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	<i>Palermo</i>	✓	✓		✓	✓			✓	✓		
	<i>Taranto</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	<i>Trieste</i>	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓		
	<i>Venezia</i>					✓	✓		✓	✓		
Funzione di riprogettazione sostenibile	<i>Ancona</i>	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	<i>Genova</i>	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FONTE: Nostra elaborazione

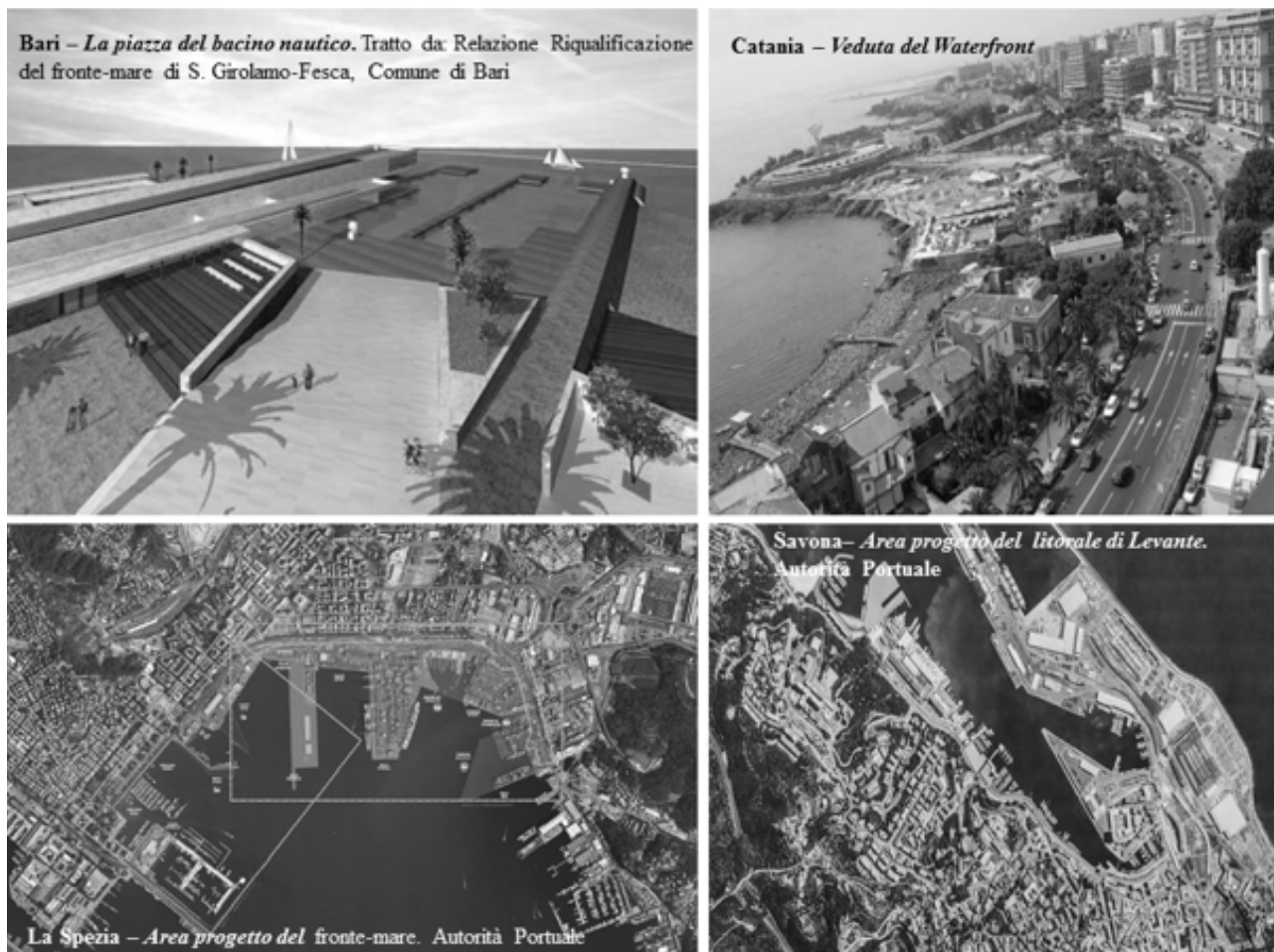
e gli spazi urbani focalizzando gli interventi su progetti di recupero e riuso di edifici e di aree dismesse a ridosso del nucleo urbano, assegnando loro nuove funzioni sociali ed economiche con una declinazione spesso a carattere turistico-culturale. Ne sono un esempio i tanti progetti volti a definire nuovi spazi ricreativi e servizi culturali e a sviluppare il turismo crocieristico e la nautica da diporto nelle città-porto di Bari, Catania, La Spezia e Savona che rientrano in questo modello (Figura 1).

A Bari, dopo la riapertura del primo tratto del *waterfront* di San Girolamo, il nuovo progetto presentato dall'architetto Silos Labini interesserà dal 2019 l'area che dal lungomare Imperatore giunge al molo S. Nicola, passando dal porto vecchio e da molo S. Antonio. Le opere in programma si inseriscono in un più complesso piano di ridisegno di tutto il lungomare cittadino, da nord a sud, interessando anche i porti minori di Santo

Spirito e di San Giorgio. Di grande interesse anche la realizzazione di un approdo turistico per la nautica da diporto, a ridosso del *waterfront* di San Cataldo, come previsto dal Piano delle opere pubbliche del Comune 2018-2020, di concerto con il POT 2014-2016 dell'AdSP.

A Catania, ad inizio 2018, è stato bandito un concorso internazionale di idee per la realizzazione di un *Masterplan* per la riqualificazione del *waterfront* e delle zone di interazione della città sia con il porto storico che con il nuovo porto, inglobando anche la ferrovia. L'obiettivo è di restituire la passeggiata ai catanesi e di rivitalizzare il sistema portuale intervenendo su aree industriali dismesse, aree residenziali degradate, vuoti pubblici, infrastrutture ferrate di tipo territoriale, ingressi della città metropolitana, ovvero recuperando zone strategiche della città e creando nuove opportunità economiche ed occupazionali legate all'accoglienza turistica.

FIGURA 1 – Città-porto con funzioni turistico-culturali: vedute del *waterfront* ed alcuni elementi della progettualità del fronte-mare per la rigenerazione urbana



FONTE: Ns. elaborazione

Anche la città di La Spezia è impegnata in una pianificazione urbano-portuale con prevalente funzione turistico-culturale. Così come previsto nel nuovo POT 2017–2019, che riprende la precedente programmazione (PRP del 2011 e PUC del 2007) è, infatti, in fase di ultimazione la progettazione del *waterfront* ad opera del Comune. Le aree interessate dal progetto sono quelle di Calata Paita, che assumerà una connotazione diversa da quella commerciale di oggi andando ad ospitare il nuovo molo crociere, ma anche la passeggiata Morin,

il Molo Italia e la zona di Largo Fiorillo, superando la attuale delimitazione esistente tra città e porto. Gli spazi riqualficati e risanati saranno in parte restituiti alla comunità locale attraverso l'implementazione di una serie di servizi ai cittadini, ed in parte candidati ad accogliere nuove strutture e servizi per il turismo crocieristico e il potenziamento della nautica da diporto.

Per quanto riguarda la città di Savona, è il recente protocollo d'intesa firmato tra il Comune e l'AdSP del Mar Ligure Occidentale a stabilire i temi prioritari

e le azioni necessarie per lo sviluppo del *Fronte Mare Portuale*. Gli interventi, che prendono avvio dal Master Plan – Fronte mare di Levante del 2017, mirano a rendere fruibile ai cittadini l'area della Torretta e Rio Termine e il Molo Miramare, nonché in prospettiva ad accrescere lo sviluppo del settore crocieristico e del turismo sportivo, con l'istituzione anche di un Centro d'innovazione sugli sport del mare<sup>10</sup>.

Il *Modello di Città-porto con funzioni di rigenerazione urbana* identifica città-portuali che delineano le proprie strategie di sviluppo urbano-portuale intervenendo innanzitutto su un'area vasta che, oltre ad inglobare l'intera fascia costiera, si estende in profondità nel *retro-waterfront*. In questo caso le città-porto, pur perseguendo come nel modello precedente l'obiettivo di creare una maggiore connessione tra gli spazi del porto e quelli della città investendo sull'attrattività turistico-culturale-commerciale, adottano una prospettiva diversa nella definizione e scelta degli interventi che sono finalizzati all'accrescimento del benessere delle comunità locali, all'innalzamento della vivibilità e della qualità (ambientale, sociale e anche architettonica) nelle aree di intervento.

Rientrano in questo modello le città-porto di Napoli, Palermo, Taranto e Trieste (Figura 2).

Per quanto riguarda la città di Napoli, il ridisegno del *waterfront* abbraccia, infatti, un'area vasta di confine tra il porto (versante occidentale) e la città antica puntando ad una qualificazione paesaggistica, architettonica e funzionale della linea di confine tra il sistema portuale e il tessuto urbano. Molteplici gli interventi che interessano il complesso sistema portuale napoletano<sup>11</sup> tra i quali di grande interesse la realizzazione, nella Calata del Piliero della *Filtering Line*, di un'infrastruttura di "mediazione" tra città e porto che dal Parco della Marinella si estende fino ai giardini pubblici antistanti

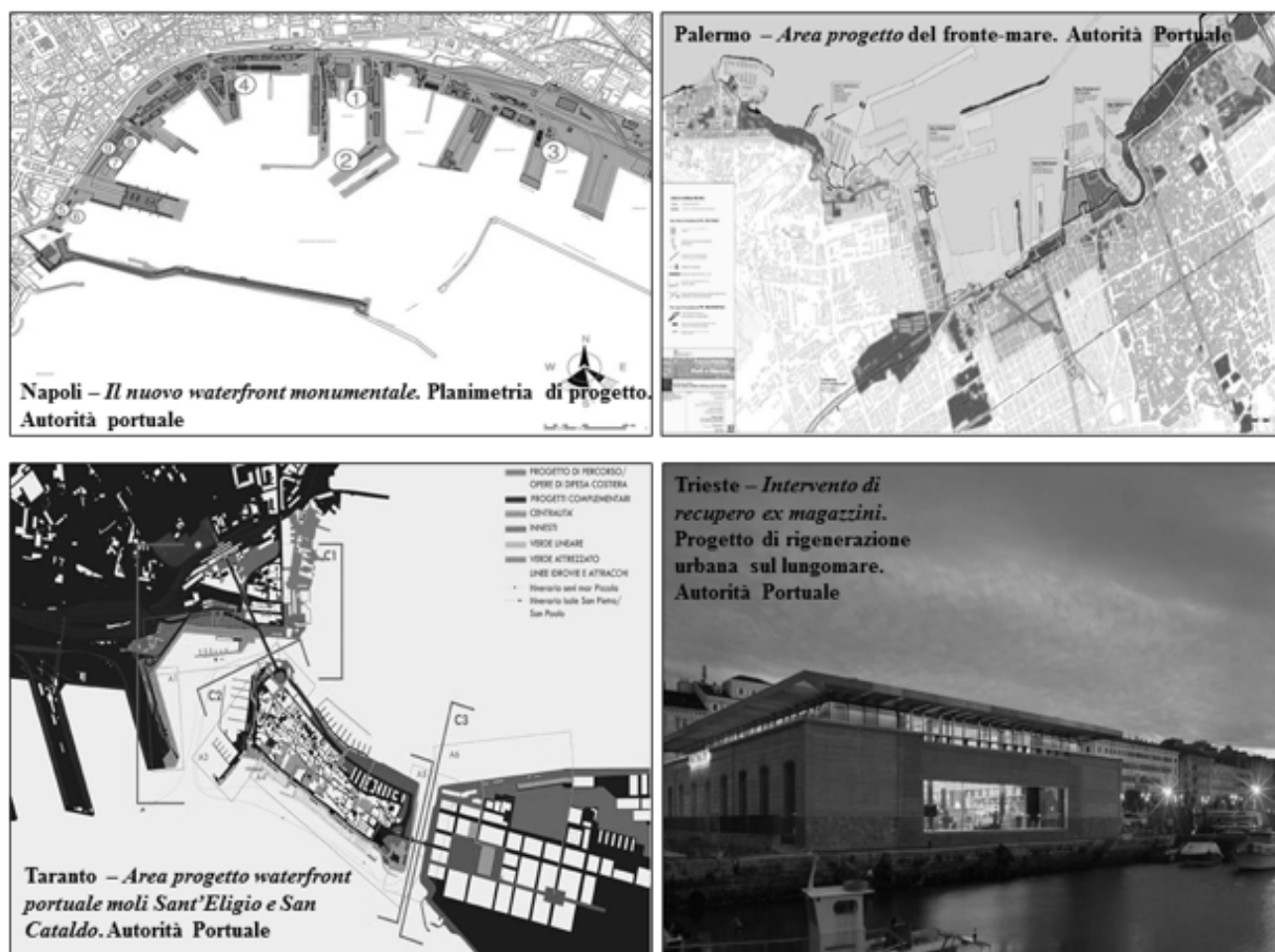
10 Importanti le collaborazioni in tal senso con l'Università di Genova, l'Università di Savona e il CONI.

11 Il POT 2017-2019 dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale prevede una serie di interventi sia sui porti turistici che sull'assetto dell'intera fascia costiera. Tra i principali rientrano: l'adeguamento dei porti di Mergellina e Borgo Marinari – S. Lucia (porti turistici); l'ampliamento e la riconfigurazione del porto di Molosiglio (porto urbano); la realizzazione dei nuovi porti di Vigliena e Bagnoli-Coroglio (poli della nautica da diporto); la riqualificazione degli approdi di Posillipo, Gaiola, Riva Fiorita, Marechiaro, Nisida (approdi); la razionalizzazione degli ormeggi stagionali.

il Palazzo Reale, volta a favorire lo scambio, la correlazione e l'interazione tra le risorse urbane e quelle portuali, la riorganizzazione dei flussi della mobilità separando quelli urbani da quelli portuali, la predisposizione di nuovi percorsi pedonali ed innesti tra città e porto, nonché la realizzazione di attrezzature di servizio, nuove volumetrie polivalenti, parcheggi interrati volti a trasformare la "linea di confine" portuale in una grande "area di risorsa" per la città e il porto.

Anche la città di Palermo, dopo anni di scontro tra il Comune e l'AdSP sul PRP, punta sulla riqualificazione del *waterfront* urbano-portuale e dell'intero sistema portuale con soluzioni innovative e progetti complessi volti a sfruttare la risorsa acqua per una più alta qualità della vita. Secondo quanto previsto nel PRdsP in corso di approvazione, l'area di intervento della nuova pianificazione urbano-portuale interesserà circa 140mila mq, dal Molo Sammuzzo al varco Santa Lucia, attraverso Molo Piave e via Crispi, con un notevole impatto positivo sull'intero assetto urbano (AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, 2018).

Nella città-porto di Taranto, i nuovi progetti in ambito di pianificazione integrata urbano-portuale che vedono impegnati in una azione comune l'AdSP Mar Ionio e l'Amministrazione cittadina sono una chiara espressione della volontà di voler investire in una crescita sostenibile e sistemica del porto e della città. Gli interventi interesseranno sia l'area oggetto della precedente programmazione (molo San Cataldo), che nuove zone (es. la Banchina Ex Torpediniere della M.M. nel Mar Piccolo) nell'ottica di una diversificazione dell'offerta portuale, di una maggiore crescita del turismo sostenibile e di una ritrovata integrazione tra città e porto. Le diverse ma integrate progettualità, pur aprendo il porto al turismo crocieristico e alla nautica da diporto, mirano ad una continuità tra spazi portuali e urbani e ad aumentare l'attrattività del territorio costiero e dell'entroterra attraverso uno sviluppo sostenibile del turismo marittimo, recuperando gli edifici esistenti per uso turistico, culturale e commerciale, eliminando l'attuale frattura tra il porto e la città vecchia, creando una rete sistemica con altri progetti della città, di area vasta e del Mediterraneo, investendo nella rigenerazione urbana sostenibile di immobili e di spazi per ridurre il disagio abitativo, sociale, ambientale ed economico.

FIGURA 2 – Città-porto con funzione di rigenerazione urbana: vedute del *waterfront* ed alcuni elementi della progettualità del fronte-mare

FONTE: Ns. elaborazione

A Trieste, il nuovo POT 2017-2019, che riprende le previsioni del PRP 2009 e del vigente PRG 2015, punta al recupero e alla valorizzazione dell'affaccio della città sul mare in un'ottica di portualità allargata. Gli interventi previsti si concentrano sull'area del Porto Vecchio, considerato quale elemento focale delle trasformazioni urbane della città degli ultimi decenni, prevedendo la riapertura all'uso urbano di una parte di città di grande rilevanza, non solo per le dimensioni e la qualità degli edifici ma anche per la più ampia ricaduta strategica della sua trasformazione e per l'introduzione di nuove funzioni legate alla nautica, alla ricezione turistica, alla ricerca e ai servizi. Il processo di riqualificazione del

*waterfront* triestino è legato anche alla candidatura della città a sede dell'ESOF – *Euro Science Open Forum* per l'anno 2020, a sostegno della quale è stato presentato un progetto alla Commissione Europea per un milione di euro.

Il *Modello di Città-porto con funzione di riprogettazione sostenibile* identifica città che pongono il porto e l'elemento acqua al centro dei nuovi processi pianificatori e della nuova progettualità, considerandoli come risorsa strategica per uno sviluppo urbano-portuale sostenibile. Si tratta di città che nel proprio modello futuro di pianificazione urbano-portuale includono valori nuovi e, dunque, obiettivi diversi rispetto ai modelli

precedenti, individuando nel “sistema portuale-acquatico” una risorsa strategica da tutelare e su cui investire da più punti di vista: ambientale (*risorsa naturale*), attraverso programmi di rigenerazione e di bonifica di aree naturali degradate, zone umide, habitat costieri, ecc., ma anche fonte e strumento di sostegno all’economia circolare e agli innovativi processi di *Green e Blue Growth*; economico (*risorsa economica*), attraverso investimenti ecosostenibili e progetti resilienti e auto-sufficienti” in grado di produrre occupazione e reddito; culturale (*risorsa culturale*), mediante interventi di recupero, salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico ed identitario che tale sistema racchiude e di cui è una potenziale espressione; collettivo (*risorsa comune*), attraverso progetti che richiamano tutti ad un senso comune di appartenenza identitaria, di condivisioni di intenti, di programmazione integrata e partecipata, di responsabilità.

Rientrano in questo modello le città-porto di Venezia, Ancona e Genova (Figura 3).

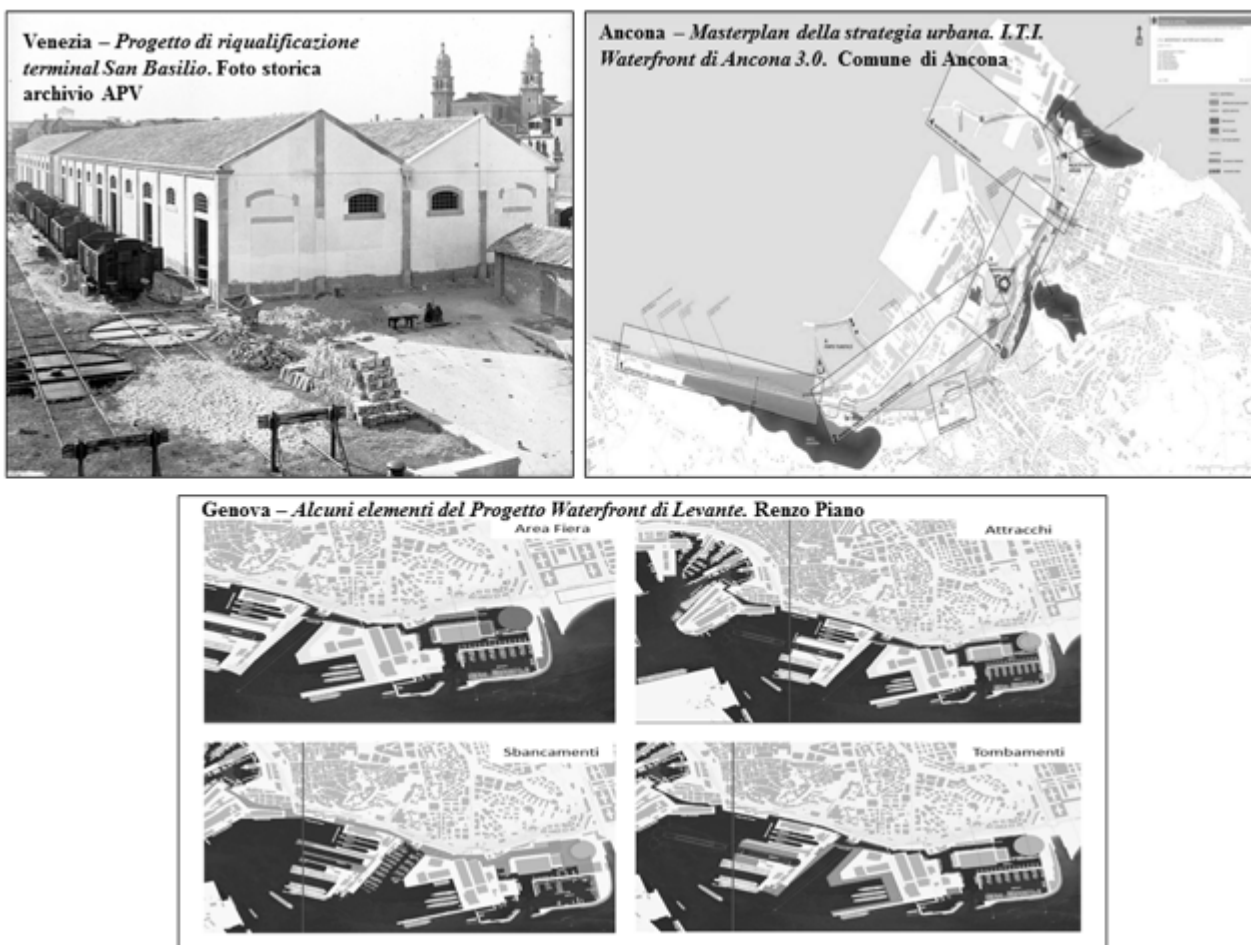
La città di Venezia da diversi anni ha adottato una pianificazione volta a recuperare l’area fronte-mare e l’intera area marittima mediante la riorganizzazione delle attività portuali, con lo spostamento delle attività dedicate al traffico merci dal centro storico a Marghera, ed interventi volti a riqualificare strutture portuali in disuso che nel tempo sono state aperte alla collettività divenendo sede di istituzioni portuali, di Università, di centri educativi e di formazione e di iniziative culturali, un vero e proprio “hub culturale focalizzato sulla tutela e sullo sviluppo sostenibile del patrimonio economico, infrastrutturale e culturale del porto”. I diversi progetti in atto come “*Venice Waterfront e Aquae Venezia 2015*” e l’apertura di tanti spazi oggetto di riqualificazione dell’area di San Basilio e di Santa Marta prevista per il 2019 rappresentano un ulteriore passo verso la completa trasformazione di spazi portuali in spazi ad “uso misto”, aree integrate di convivenza tra il porto e la città.

Per quanto riguarda Ancona, il processo di apertura e connessione del Porto Antico alla città avviato ormai da diversi anni ha di recente trovato nuova linfa nell’ambito di una serie di piani e progetti che rispondono ad una chiara e condivisa visione strategica per lo sviluppo urbano sostenibile della città e del suo scalo. In particolare, con il *Piano StrategicAncona 2015* e il

progetto I.T.I. WATERFRONT di Ancona 3.0 presentato dal Comune di Ancona e dall’AdSP del Mar Adriatico Centrale in partnership con numerosi attori istituzionali, viene esplicitata la «volontà di concentrare sul sistema fronte-mare, ed in particolare sull’arco portuale storico, interventi finalizzati al rilancio complessivo del capoluogo» (Comune di Ancona 2017, p. 6). Si tratta di interventi che interessano «una zona ad alto valore simbolico e di identificazione della comunità locale» (POT 2017-2019, p. 59), finalizzati a rafforzare il legame tra porto antico e città storica in una visione strategica di lungo periodo e in un ritrovato rapporto con l’acqua. All’interno del nuovo modello di pianificazione che si va definendo, la città di Ancona viene immaginata come una città contemporanea di mare in grado di presentarsi (e rappresentarsi) come sistema urbano ad alta competenza all’interno delle geografie delle reti globali della cultura, della conoscenza e delle economie nel campo della *Blu economy* e dell’innovazione/ricerca applicata ai temi del mare e del patrimonio storico-culturale della Macroregione Adriatico-Jonica.

Anche la nuova progettualità urbano-portuale della città di Genova guarda alla “città dal mare” e cerca di restituire il mare alla città, attraverso non solo il recupero, la riqualificazione e il riuso degli spazi e delle infrastrutture del porto in connessione al sistema urbano, ma anche assegnando una nuova centralità all’elemento acqua, espressione di identità e fonte di ricchezza in una logica di *water renaissance* e *water regeneration* (Bruttomesso, 2006; Moretti, 2008). Tra i diversi interventi di riqualificazione ambientale e produttiva previsti dal PRP e dal POT 2017-2019 dell’AdSP del Mar Ligure Occidentale, in sinergia con quelli di riqualificazione dei *waterfront* urbani previsti dal PUC (2015), di grande interesse è il *Progetto del Waterfront di Levante* dell’Architetto Renzo Piano, donato alla città ad ottobre 2017 dopo due anni di interlocuzioni a seguito della presentazione del precedente progetto *Blueprint*. Il nuovo piano si presenta come un progetto di riqualificazione ad ampio raggio che, interessando oltre 2 km del lungomare cittadino da Porta Siberia al quartiere della Foce, ha il chiaro obiettivo di riportare l’acqua dov’era e dove è sempre stata per la città di Genova fino ad inizio Ottocento. Tre gli elementi cardine del progetto intorno a cui ruotano i diversi interventi:

FIGURA 3 – Città-porto con funzione di riprogettazione sostenibile: alcuni elementi della progettualità del fronte-mare



FORNTE: Ns. elaborazione

- la sostenibilità economico-ambientale. Il progetto prevede la decementificazione di diverse aree del porto e di alcuni canali, la bonifica delle acque, la realizzazione di un parco con 1000 alberi per mitigare l'impatto sulla qualità dell'aria e sul rumore ed il riutilizzo dei materiali di scavo dei canali per i tombamenti nell'ottica dell'economia circolare;
- l'attrattività sociale, culturale ed economica delle attività insediabili. Il progetto prevede, tra l'altro, la destinazione delle aree della Fiera del Mare a quartiere nautico, accogliendo attività ricettivo/residenziale, terziarie e commerciali al dettaglio ed ospitando le storiche e prestigiose presenze dello Yacht Club e dei circoli nautici;

- la riappropriazione dell'identità produttiva e storica del porto. L'obiettivo è di rinforzare la centralità di Genova nel Mediterraneo quale realtà commerciale e produttiva legata all'attività cantieristica, di riparazione navale e ai servizi connessi alla nautica da diporto.

Il progetto, definito da Renzo Piano di rammendo e non immobiliare, nasce per il bene comune della città, in continuità con quello delle Colombiane del 1992 ma improntato all'innovazione e alla sperimentazione di una nuova progettualità strategica, aperta, attrattiva e multifunzionale, con al centro "un'acqua operosa e di lavoro".

#### 4. Conclusioni

Alla luce del percorso di analisi compiuto è evidente come il rinnovato dialogo tra la città e il suo porto abbia portato ad una pianificazione urbano-portuale sempre più integrata e finalizzata alla ricerca di politiche e programmi di riequilibrio dell'ambito portuale con quello urbano, recuperando la visione storica nello sviluppo delle città d'acqua secondo cui i porti e le reti portuali sono da considerarsi non come semplici infrastrutture, bensì luoghi funzionali che danno forma al paesaggio urbano e motore di processi di trasformazione capaci di generare effetti positivi a livello funzionale, economico e sociale sulla città ed il suo territorio.

Sono sempre più, infatti, le regioni marittime italiane e le singole città-porto i cui recenti Piani Regionali dei Trasporti, i Piani Operativi Triennali, i Programmi Innovativi in Ambito Urbano e gli altri strumenti della pianificazione ordinaria e strategica pongono al centro della propria agenda operativa lo sviluppo e la diversificazione delle attività del porto, attraverso programmi e progetti di *riqualificazione dell'intero sistema portuale* e di *rigenerazione urbana* che in una visione sistemica potrebbero portare, da qui a qualche anno, alla definizione di un *nuovo modello di sviluppo urbano-portuale delle città d'acqua* in Italia.

I primi effetti territoriali di questa *nuova pianificazione urbano-portuale* sono già evidenti nel processo di ricomposizione spaziale, funzionale e sociale tra "spazi urbani" e "spazi portuali", con ricadute notevoli in tema di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio inventariale del porto e della città in prossimità dello stesso, di consolidamento dell'economia marittima del porto e della città e di creazione di un indotto di competenze professionali e gestionali specializzate o legate ad una nuova economia di servizi, di mobilità facilitata e sostenibile o, ancora, nella realizzazione di un ambiente esteticamente piacevole e salubre per la comunità e di attrattiva per l'esterno.

Sebbene l'analisi presentata abbia quale elemento intrinseco di debolezza il fatto di basarsi sulla *review* di piani e strumenti operativi di recente costituzione, il che ne rende difficile una valutazione di impatto territoriale se non in termini potenziali e declaratori, emerge chiaramente dalla comparazione dei processi di pianifica-

zione e programmazione in atto come non tutte le città siano, allo stato attuale, in grado di dare pieno significato ed attuazione alle potenzialità di sviluppo in ambito urbano della nuova pianificazione integrata urbano-portuale. Città-porto, tra quelle oggetto di studio, come Bari, Catania, La Spezia e Savona privilegiano, infatti, interventi e progetti prevalentemente orientati alla riqualificazione funzionale della fascia costiera e del *waterfront* con una declinazione a carattere turistico-culturale, così come città quali-Napoli, Palermo, Taranto e Trieste, pur dando priorità nella pianificazione a nuove funzioni di rigenerazione urbana secondo un approccio di area vasta, non sono ancora in grado di sortire effetti adeguati, inclusivi, sostenibili e pienamente coerenti con il territorio e le sue risorse.

Tra le città-porto approfondite, solo Venezia, Ancona e Genova mostrano una maggiore consapevolezza quantomeno delle opportunità di una pianificazione integrata urbano-portuale in termini di crescita urbana sostenibile individuando, come sottolineato, nel "sistema portuale-acquatico" una risorsa strategica da tutelare e su cui investire attraverso progetti innovativi, ecosostenibili, resilienti e autosufficienti", che vanno ben oltre il mero senso estetico e/o funzionale del recupero, salvaguardia e valorizzazione del porto, delle sue infrastrutture o della linea di costa.

Resta sicuramente un elemento di criticità comune riscontrato nell'analisi di tutti i processi di pianificazione in atto la limitata capacità di dare attuazione agli indirizzi sulla *governance* che, infatti, tardano ancora a trovare applicazione negli strumenti di gestione dei sistemi portuali e ad avere corrispondente declinazione nei progetti approvati o in via di approvazione. Ciò trova però giustificazione nella tempistica con cui le AdSP si trovano ad operare: insediatesi quasi tutte nel secondo semestre del 2017, pur avendo presentato il POT per il triennio successivo, non sono ancora riuscite ad approvare i PRdSP e, quindi, a fare sistema con gli altri Enti territoriali.

Allo stesso modo, gli orientamenti comunitari in materia di *Green e Blue Growth* trovano prevalentemente risposta, a volte neanche sempre in maniera consapevole, nel settore prioritario del turismo marittimo, costiero e di crociera, ad integrazione dell'offerta turistica complessiva quale fonte di crescita sostenibile e di occupazione

(Cfr: POT di Bari 2014-2016, Taranto POT Vision 2030, Masterplan di Catania). Gli stessi interventi in tema di energia blu, acquacoltura, risorse minerali marine e biotecnologie, anche quando previsti, si concentrano nelle aree destinate ai traffici e alle attività commerciali, con

una scarsa prospettiva di integrazione fra funzioni produttive e logistico-portuali e funzioni urbane (Cfr: Green Port di Ancona, il Piano di monitoraggio ambientale e bonifiche del PRP di Trieste, Progetto per l'hub della ricerca e dell'innovazione di Taranto).

## Bibliografia

- AdSP del Mar Ionio (2017), *Piano Operativo Triennale 2017-2019 e Port Vision 2030*.
- AdSP del Mar Tirreno Centrale (2018), "Il progetto del waterfront, dall'Immacolatella al Molo San Vincenzo", *Porti Campani in Rete*, n.1, pp. 8-11.
- AdSP del Mare Adriatico Centrale, *Piano Operativo Triennale 2017-2019*.
- AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (2017a), *Il recupero del waterfront (e non solo)*, 21 aprile 2017, <https://www.port.venice.it/it/il-recupero-del-waterfront-non-solo.html>.
- AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (2017b), *La riqualificazione del waterfront veneziano. Il waterfront veneziano come esempio di convivenza simbiotica tra porto e città*, <https://www.port.venice.it/it/la-riqualificazione-del-waterfront-veneziano.html>.
- AdSP del Mare di Sicilia Occidentale (2018), *Concorso internazionale di idee per la progettazione terminal del porto di Palermo*, <http://www.portpalermo.it/it/home/autorita-portuale/gare-e-appalti>.
- AdSP del Mar Ligure Occidentale (2017), *Piano operativo triennale, 2017-2019*
- Badami A., Ronsivalle D. (2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma.
- Barbieri G. (1974), "I porti nel rapporto uomo ambiente", *Verso una nuova organizzazione portuale*, Doc. 2°, Ist. Geografia, Venezia, pp. 119-123.
- Bauman Z. (2002), *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari.
- Bruttomesso R. (2003), "Le nuove cerniere urbane tra porto e città", *Urbanistica Informazioni*, n. 187, pp. 45-47.
- Bruttomesso R. (2006), "Città-Porto. Percorsi e scenari di una strategia vincente", in: AA.VV., *Le Città-Porto, catalogo della X mostra Internazionale di Architettura di Venezia*, Marsilio Editore, Genova, pp. 23-29.
- Carta M. (2006), "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa", in: AA.VV., *Le Città-Porto. Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura di Venezia*, Marsilio Editore, Genova, pp. 227-231.
- Carta M. (2008), "I waterfront come generatori di qualità urbana", in: Badami A., Ronsivalle D. (a cura di), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma, pp. 7-11.
- Carta M. (2010), "Palermo città liquida: principi e pratiche", in: Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, Franco Angeli, Milano, pp. 330-349.
- Carta M. (2015), "Progettare la città aumentata", *Urbanistica*, n.156, pp. 34-38.
- Cassin M. (2015), "Dalla riqualificazione alla rigenerazione: lezioni per il progetto della città", *Urbanistica*, n.156, pp. 58-67.
- Clemente M., De Marco D., Giovane di Girasole E. (2013), "Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile", *Planum. The Journal of Urbanism*, n. 27, Vol.2, Atti XVI Conferenza SIU, (online).
- Comune di Ancona (2017), *I.T.I. Waterfront di Ancona 3.0, Strategia di sviluppo urbano sostenibile - POR FESR/FSE Marche 2014-2020*.
- Comune di Bari (2014), *Indirizzi di governo e linee programmatiche per il mandato politico-amministrativo: "Una città' intelligente protesa verso il mare"*, Deliberazione del Consiglio Comunale, 25 settembre 2014.
- Comune di Bari (2018), "Approvato il piano triennale delle opere pubbliche, tutte le opere in città fino al 2020. Diversi i cantieri che verranno aperti per migliorare quasi tutti i quartieri, investiti oltre un milione di euro", *Comunicato stampa* del 18 Gennaio 2018, Bari.
- Comune di Catania (2018), *Idee per un masterplan. Riqualificazione del waterfront e delle zone di interazione della città con il porto e la ferrovia*,

- <http://www.comune.catania.it/amministrazionetrasparente>.
- Comune di Genova (2015), *Piano Urbanistico Comunale*, <http://www.comune.genova.it/content/strumenti-urbanistici-general>.
- Comune di Savona (2017), *Protocollo d'intesa per lo sviluppo del fronte mare portuale*, Savona.
- Comune di Taranto (2017), *Delibera della Giunta Comunale*, 12 ottobre 2017.
- Delponte I. (2009), *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*, Aracne, Roma.
- Di Figlia L. (2013), "Rigenerazione portuale delle città-porto delle isole: la rilevanza dello spazio pubblico", *Planum. The Journal of Urbanism*, n. 27, Vol.2/2013, *Atti XVI Conferenza SIU*, (online).
- Fisher B. et al. (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Urban Land Institute, Washington.
- Fonti L. (2010), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze.
- Giovinazzi O. (2010), "Waterfront urbano-portuali in Europa: tendenze in atto", in: Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano, pp.372-381.
- Giovinazzi O., Moretti M. (2009) "Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità", *TeMA*, vol. 2, n. 3, pp. 7-16.
- Greco I. (2013a), "Da spazi di separazione a spazi di nuova prossimità: processi e politiche di trasformazione dei waterfront urbani", in: Capineri C. et al. (a cura di), *Memorie Geografiche*, n. 11, Società di Studi Geografici Firenze, pp. 100-108.
- Greco I. (2013b), "Ports and Urban Transformation: A Comparative Analysis on Project Basis: The Case of Taranto and Naples", in: Murgante B. et al. (Eds.), *Computational Science and Its Applications ICCSA 2013, Part IV*, LNCS 7974, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, pp. 45-60.
- Greco I. (2013c), "Mezzogiorno e Mediterraneo. I porti e le reti portuali per il rilancio delle città del Mezzogiorno", in: D'Aponte T. (a cura di), *Risvegli. Scenari geopolitici di un mezzogiorno "possibile"*, Aracne, Roma, pp. 255-270.
- Greco I. (2014), "Dalla città resiliente alla campagna resiliente: gli spazi aperti e rurali come luogo di riequilibrio città-campagna al tempo della crisi", in: Capineri C. et al. (a cura di), *Memorie Geografiche Vol. XII Oltre la globalizzazione Resilienza/Resilience*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 229-235.
- Greco I., Bencardino M. (2014), "The paradigm of the modern city: SMART and SENSEable Cities for smart, inclusive and sustainable growth", in: Murgante B. et al. (eds), *Notes in Computer Science and Its Applications*, Springer International Publishing Switzerland, pp.579-597.
- Greco N. (2009), *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, Franco Angeli, Milano.
- Green.it (2016, a cura di), *Economia blu per un nuovo modello di business*, e-book, <http://www.green.it/economia-blu/>.
- Grumo R. (2010), "Relazioni funzionali tra la costa e l'interno in una visione sistemica dello spazio costiero brindisino", *Geotema*, vol. 40, Bologna, Pàtron, pp. 26-36.
- Iovino G. (2016), "La rigenerazione del waterfront nelle città marittimo-portuali. L'esperienza di Salerno", *Bollettino dell'AIC*, n. 157, pp. 41-52.
- Ivona A. (2010), "Il porto di Taranto e la nuova centralità del Mediterraneo nel trasporto marittimo", in: Soriani S. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Franco Angeli, Milano, pp. 37-51.
- Landry C. (2000), *The Creative City, a toolkit for urban innovators*, Earthscan, London.
- Legge del 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".
- Marshall R. (2001), *Waterfront in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London.
- Mazzetti E. (2010), "Porti e via marittima nella storia e nell'economia della Campania", *Geotema*, n. 40, Pàtron, Bologna, pp. 5-17.
- Meyer H. (2006), *Città-Porto. Palermo*, Marsilio, Venezia.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, marzo 2017.
- Monti C., Ronzoni M. R. (2007, a cura di), *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, BE-MA, Milano.
- Moretti M.M. (2008), "Cities on Water and Waterfront Regeneration: the role of culture and events", in: *Grundtvig, III meeting Rivers of Change - River//Cities Wien*, Austria, September 5th-7th.
- OECD (2013), *The Competitiveness of Global Port-Cities*, Edited by Olaf Merk.
- Pauli G. (2014), *Blue Economy. 100 anni. 100 innovazioni. 100 milioni di posti di lavoro*, Edizioni Ambiente, Milano.
- Piano R. (2017), *Waterfornt di Levante*, [http://www.comune.genova.it/sites/default/files/2017\\_10\\_waterfront\\_di\\_levante\\_id\\_0.pdf](http://www.comune.genova.it/sites/default/files/2017_10_waterfront_di_levante_id_0.pdf).
- Rocca G. (2010), "Rigenerazione e trasformazione funzionale dei waterfront urbani: il caso genovese", *Geotema*, n. 40, Pàtron, Bologna, pp. 78-93.
- Savino M. (2010, a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Franco Angeli, Milano.
- Soriani S. (2010), "Presentazione: Porti, trasporti marittimi, città portuali", *Geotema*, n. 40, Pàtron, Bologna pp. 3-4.
- Soriani S., Calzavara A. (2016), "Dinamiche globali e determinanti locali-regionali nella riqualificazione delle aree portuali-industriali. Una prospettiva critica su Porto Marghera, Venezia", *Rivista Geografica Italiana*, vol. 123, pp. 177-198.

Talia M. (2015), "Cities capable of designing the future", *Urbanistica*, n.156, pp. 46-49.

Trapani F. (2006, a cura di), *Urbacost. Un progetto pilota per la Sicilia centrale*, Franco Angeli, Milano.

Unione Europea (2008), *Joint Tripartite Declaration Establishing a "European Maritime Day"*, Strasburgo, 20 maggio 2008.

Viola P., Colombo E. (2011), "Il Piano Regolatore Portuale verso una nuova

filosofia della pianificazione", *Portus plus*, n.1, pp. 1-8 (online).

Zunica M. (1986), "Per un approccio con l'interfaccia terra-mare", *Quaderni del Dipartimento di Geografia*, n. 5, Università di Padova, pp. 3-15.