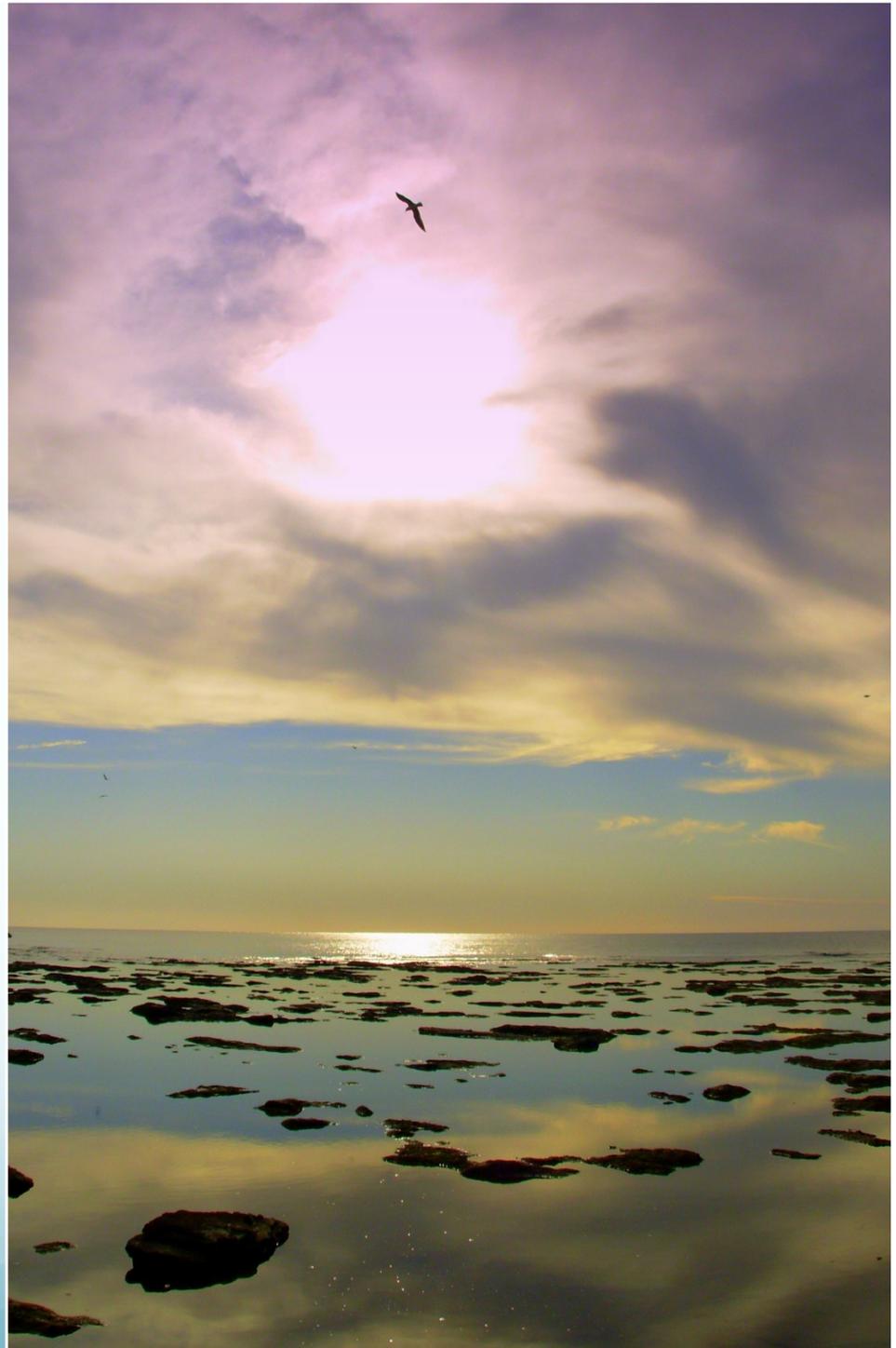


# XXIII RASSEGNA del MARE

**Waterfront,  
riqualificazione  
ambientale e progetti  
culturali: la  
comunicazione nelle  
città portuali**

**Dr.ssa Patrizia Lupi**

RIMINI 12-15 aprile 2012



# Waterfront, riqualificazione ambientale e progetti culturali

Una Penisola, l'Italia, che conta ottomila chilometri di coste e quasi centocinquanta porti. Anche le principali città italiane si affacciano sul mare, capoluogo di regioni marittime che attraverso gli scambi commerciali hanno avuto cultura e ricchezza. Basti pensare alle antiche Repubbliche Marinare, ed ancor prima al dominio dei Romani e degli Etruschi o delle altre popolazioni italiche sui mari che circondano l'Italia.



# La comunicazione nelle città portuali

La maggior parte delle città costiere italiane sono sede di scali di interesse nazionale ed internazionale. Ma sono in pochi a conoscere l'universo portuale.

In alcune città il porto viene vissuto come una risorsa. In altri casi è ignorato, in altri ancora è considerato elemento di disturbo, motivo di congestionamento stradale, inquinamento, mancato accesso al mare.

Quali sono, dunque, i rapporti fra porto e città? Come superare i loro confini ideali e fisici? Come restituire aree industriali e portuali dismesse ai centri urbani? Come trasformare i moli in rampe di lancio di una intera comunità verso un mondo ricco di opportunità?





Solo da pochi anni si va affermando la necessità di un ambiente omogeneo e coeso, il così detto *cluster* marittimo, inteso come filiera, come insieme di soggetti, pubblici e privati, dalla cui efficienza dipende la qualità e l'attrattività del porto. Nella logistica si è affermato il concetto di rete, con le necessarie connessioni degli scali alle aree produttive e distributive, attraverso adeguati collegamenti stradali e ferroviari con le grandi reti di comunicazione europee che impongono nuovi modelli di relazione fra porto e territorio.



Si va affermando l'idea dei *green ports*, ambiti portuali dove vengono applicate le buone pratiche ambientali, sia per la salvaguardia del “bene mare” che per evitare alle città inquinamento acustico o dell'aria. Il *cold ironing*, l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile, il recupero dei monumenti, la cura degli spazi portuali destinati al turismo ed alle crociere, i nuovi regolamenti ambientali emanati dalle Autorità portuali, stanno trasformando i porti in luoghi dove ambiente, qualità e sicurezza vanno di pari passo.

# Il ruolo delle Autorità Portuali

A favorire questa nuova cultura portuale sono state senza dubbio le Autorità Portuali alle quali la Legge istitutiva n. 94 del 1984 attribuisce compiti di promozione tesi ad incrementare i traffici, anche quelli turistici, e a favorire le relazioni con il territorio. Basti pensare che i soli crocieristi supereranno nel 2012 i due milioni e mezzo a Civitavecchia, quasi due milioni a Venezia, un milione e mezzo a Napoli, intorno ad un milione a Livorno, Genova, Savona. La ricerca di nuovi itinerari porta le navi da crociera nei porti che fino a ieri si dedicavano ad altre attività: La Spezia, Bari, Brindisi, Portoferraio, Olbia, Cagliari, i porti della splendida Sicilia. E' l'Italia, culla di civiltà ed arte, raggiungibile da ogni approdo, che si offre ai turisti che arrivano dal mare.



# Le best practices: Genova

Genova, il più importante porto italiano, ha fatto scuola con la riqualificazione del Porto Antico e le numerose attrazioni, a partire dall'Acquario, esempio primo della difesa dell'ecosistema marino. Ha puntato tutto sulla sua cultura marinara, sul bene mare, sulle tradizioni, per "approdare" al porto di oggi con i suoi terminal, le tecnologie all'avanguardia, le sue professioni.



# Il Galata Museo del Mare

Il Galata Museo del Mare è la principale realtà museale ligure per affluenza e attrattività multimediale ed è ottavo in Italia come gradimento. Il Museo “open air” lungo la darsena antistante il MuMa utilizza elementi di archeologia industriale. Il Genoa Port Center, soprannominato il “Terminal della conoscenza”, ha recentemente aperto i battenti a migliaia di giovani, oltre 5000 in pochi mesi, per mostrare, utilizzando i più moderni strumenti multimediali, come funziona un porto utilizzando tecniche espositive originali, coinvolgenti e interattive: dai simulatori di navigazione, ai collegamenti dal vivo in diretta radio dalla torre di controllo, ai grandi schermi digitali che raccontano per immagini l’arrivo e la partenza delle navi e tutte le attività. Queste realtà museali genovesi sono gli *steps* di un progetto di ampio respiro, al quale hanno collaborato istituzioni, esperti, soggetti pubblici e privati. Senza perdere mai di vista l’ambiente.



In un'ottica di valorizzazione del "bene porto" vanno altre iniziative come quella di Trieste dove è nato un Istituto di cultura marittimo portuale. Il "Polo Museale del Porto", grazie ad un protocollo fra Autorità portuale, regione Friuli Venezia Giulia e Ministero Beni Culturali, punta al recupero della Centrale idrodinamica e la Sottostazione elettrica, due capolavori di archeologia industriale, unici in Europa. Basti pensare che la Centrale idrodinamica fu realizzata nel 1890, pochissimi anni dopo la presentazione dei primi alternatori all'esposizione di Parigi nel 1881 e del primo motore elettrico a corrente ideato da Galileo Ferraris nel 1885.

Trieste fu uno dei primi porti, assieme a quelli di Amburgo, Buenos Aires, Calcutta e Genova, a dotarsi di una Centrale idrodinamica che produceva acqua in pressione da distribuire in tutta l'area portuale, attraverso 6500 metri di condotte idriche, per azionare mezzi meccanici e gru da banchina. Fra il 1920 e il 1930 azionava 170 impianti. Quella che oggi si chiamerebbe una fonte di energia alternativa.



# La Spezia, non solo waterfront

La Spezia è un'altra città portuale che sta recuperando la qualità della vita urbana riconciliandosi con le attività portuali, civili e militari grazie al progetto del Waterfront curato dall'architetto valenciano Josè Maria Llavador, vincitore del concorso di idee, fortemente voluto dall'Autorità Portuale e dall'Amministrazione comunale. Sarà il sogno e il "segno" di una città più moderna, più viva, vitale e vivibile che sta cambiando e che vuole cambiare, accentuando il profilo di città turistica, offrendo aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, zone dedicate allo sport, al *wellness* e al ristoro, piscine, parcheggi, percorsi "*people mover*", un museo tematico del mare, una nuova darsena e una nuova stazione crocieristica.



## **Il Museo del porto a Livorno**

A Livorno il porto c'è, anche dove non si vede. Entra dentro la città, attraverso i suoi canali, che i livornesi chiamano "fossi". Si scorgono ancora le "cantine", cioè i magazzini dove si poteva entrare direttamente con le barche per scaricare le merci del porto-emporio. Si respira il salmastro e la fatica nell'aria fino alle colline dove sorge il più venerato Santuario della gente di mare, quello di Montenero, dove sono appesi alle pareti ex voto che spesso narrano, non solo di naufragi e di pirati, ma anche del duro e pericoloso lavoro portuale.



## Livorno Porto Aperto

Da tre anni il progetto “Porto Aperto Porte Aperte”, grazie ad un calendario che va da ottobre a maggio, ha permesso a moltissime scuole toscane, dalle materne alle superiori, di conoscere la città portuale. Il museo-laboratorio, realizzato a *step* ed ospitato in ex magazzini portuali, si pone l’obiettivo di recuperare la memoria del lavoro di molte generazioni di livornesi, racchiuse in un luogo denso di simboli, ma anche di far capire cos’è un porto e come funziona. Un tempio del sapere, un’occasione per ritrovare le proprie radici ma anche “palestra” per i giovani che vogliono conoscere, attraverso il mestiere dei padri, le opportunità delle nuove professioni portuali. Gli obiettivi dell’Autorità sono chiari: mettere in comunicazione il porto e il territorio, farne conoscere l’impatto ambientale e le misure adottate per ridurre gli effetti, migliorare l’immagine sociale del porto stimolando un’identità culturale, valorizzare il patrimonio tangibile delle strutture e dei processi portuali e quello intangibile dei saperi organizzativi, tecnici e professionali; stringere i rapporti tra scuola e impresa.

# VENEZIA, NAPOLI, CIVITAVECCHIA: work in progress

A Venezia l'Autorità Portuale, fra le numerose iniziative messe in campo per ridisegnare il porto, ha realizzato una nuova area polivalente a vocazione congressuale-espositiva, *Spazioporto*, nella ex Chiesa di S. Marta. Un edificio trecentesco completamente restaurato nell'ambito del programma di riqualificazione del "waterfront" portuale. Ex magazzino portuale oggi ospita convegni, eventi, esposizioni e manifestazioni di vario tipo oltre ai corsi di formazione del CFLI, il Centro di Formazione che fa capo all'Autorità portuale.



# VENEZIA, NAPOLI, CIVITAVECCHIA. work in progress

Napoli è una di quelle città dove i monumenti affondano le fondamenta nel mare e più di altre sentono la necessità di ricostruire un legame fra i quartieri e le banchine, destinandole a luoghi d'uso per tutti, a partire dai turisti che si affollano sul lungomare scendendo dai traghetti o dalle navi da crociera. Un luogo intermedio fra la città e il mare, ridisegna a Napoli la Calata del Pileo. Saranno utilizzati materiali evocativi come l'acqua ed elementi simbolici come la torre rappresenta il tentativo di ridisegnare una nuova identità urbana.





**Il porto di Civitavecchia può essere definito un museo all'aperto con i maestosi resti del porto di Traiano, con il rinascimentale Forte Michelangelo e le mura di Urbano VIII. La complessa opera di riqualificazione ha valorizzato un patrimonio inestimabile restituendo il Porto storico alla città, anche come luogo per manifestazioni ed eventi. A Civitavecchia il Comando delle Capitanerie di Porto ha allestito il proprio Museo, testimonianza del lavoro sommerso di migliaia di persone che hanno come primo compito quello della salvaguardia in mare e della tutela delle nostre coste.**

# I porti verdi

I porti sono *gate* di territori ampi e volano di sviluppo dell'economia locale e nazionale. Oltre alle attività commerciali e industriali, grande rilievo assumono le attività turistico-nautiche e quelle legate alla fruizione della risorsa mare, ad esempio la pesca. La crescente sensibilità ambientale che è tipica dei sistemi sociali evoluti ha indotto, anche nel mondo dei porti, una attenzione alla tutela dell'ambiente, da coniugare con la crescita economica, con l'ampliamento delle infrastrutture e dei collegamenti viari e ferroviari, per rendere il sistema dei trasporti italiano competitivo ed al passo con la programmazione europea. Non mera conservazione, quindi, ma sviluppo ecosostenibile delle "fabbriche del mare".



E' importante che al processo di sviluppo logistico ed economico e al crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto, soprattutto di prodotti ad alta potenzialità inquinante, si accompagni la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento nonché la minimizzazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture portuali sul territorio circostante.



La necessità di coniugare e bilanciare la tutela dell'ambiente con la necessità di un costante adeguamento e sviluppo del porto quale realtà economica, in coerenza con le logiche di sviluppo sostenibile, era già affermato nella conferenza delle Nazioni Unite sullo Stato dell'Ambiente e sullo Sviluppo nel 1992 in cui si affermava "*The Port management must be involved in the sustainable development models*". Da allora sono stati fatti molti passi avanti.





Ogni infrastruttura portuale ed il complesso delle attività, indotte e collegate, che in essa si svolgono producono un impatto sul territorio circostante. La dimensione dell'impatto è evidentemente variabile in relazione a molteplici fattori: la dimensione del porto, le sue caratteristiche funzionali (porto passeggeri, porto peschereccio, porto per contenitori, porto industriale o petrolifero o multifunzionale, ecc.) e i volumi dei diversi traffici. Altrettanto rilevante è la collocazione del singolo scalo marittimo rispetto al territorio circostante, ovvero se esso si colloca in prossimità di aree urbanizzate o di aree aventi diversa valenza naturale o ambientale.

Il quantitativo di merci imbarcate e sbarcate ed il numero di passeggeri sono conseguentemente uno dei principali e più immediati indici di valutazione di un porto. Al contempo, il volume di traffico di un porto può rappresentare un fattore di pressione per lo stato dell'ambiente.

Un approccio semplicistico potrebbe indurre a dire che maggiori sono i traffici di un porto, maggiori sono le emissioni in atmosfera, l'inquinamento acustico, la produzione di rifiuti, ecc..

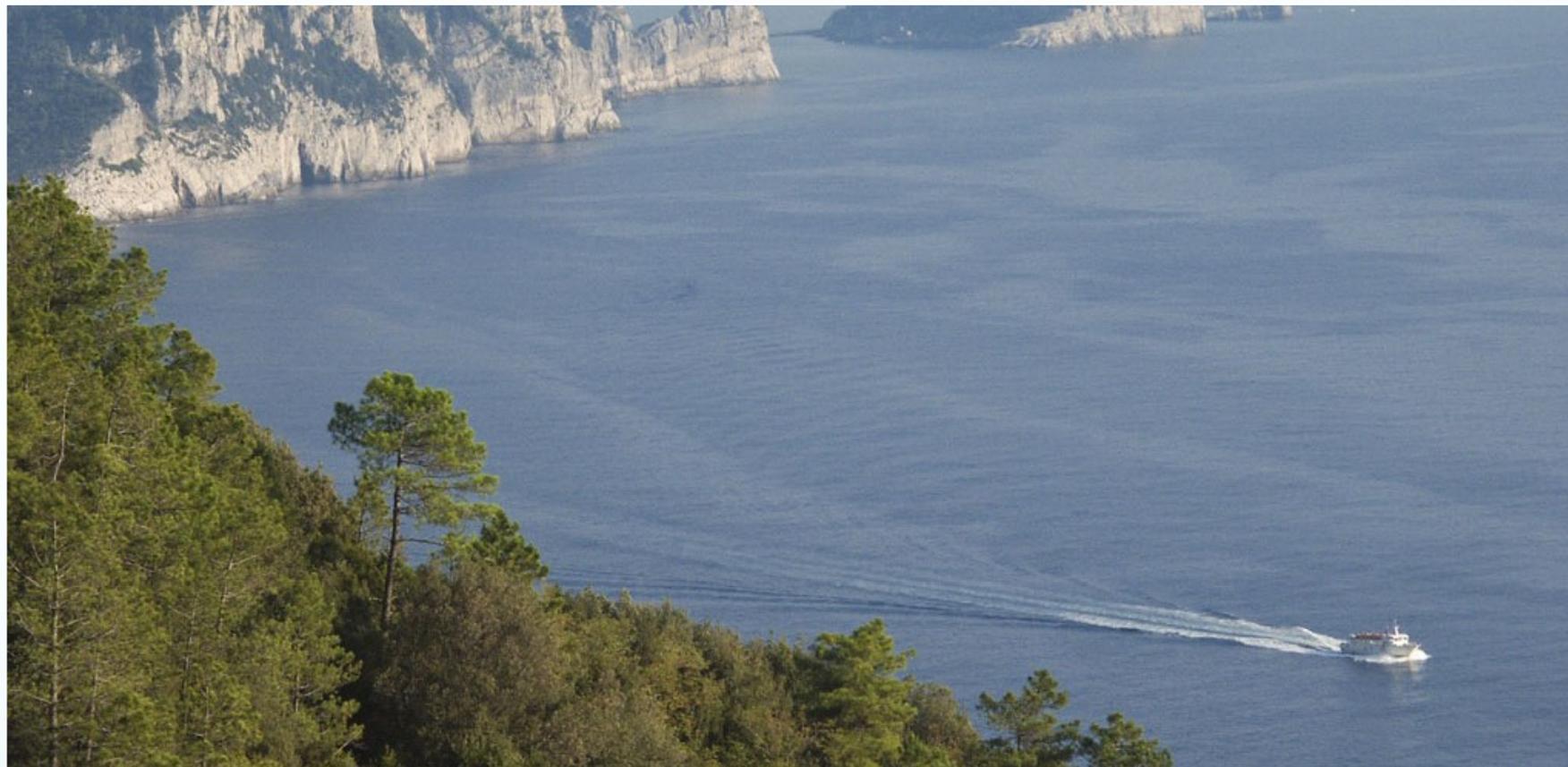




Più ragionevolmente solo un'analisi dettagliata della tipologia di merci movimentata è un utile strumento per avvicinarsi ad un quadro descrittivo delle attività sviluppate in un porto e delle problematiche ad esse connesse. Un porto con un elevato traffico di rinfuse solide potrebbe avere problemi legati alla dispersione di polveri in atmosfera e quindi di qualità dell'aria, un porto con un elevato traffico di prodotti petroliferi o rinfuse liquide in generale potrebbe avere problemi di sversamento accidentale in mare, e quindi di qualità dell'acqua.

L'utilizzo del  
condizionale è  
d'obbligo perché il  
solo dato  
quantitativo non dà  
conto di altri fattori  
significativi, meglio  
determinati come,  
ad esempio, la  
geografia dei  
luoghi (venti,  
correnti, ecc.), le  
attrezzature  
utilizzate, il livello  
di specializzazione  
degli operatori, le  
caratteristiche  
tecniche delle  
navi, i servizi  
presenti in porto,  
ecc.





Argomenti che sono ampiamente dibattuti in occasione di questa Rassegna del Mare che ha chiamato i maggiori esperti a parlare su un tema che unisce le genti. Quello della salvaguardia del bene più prezioso: il mare

**Grazie per l'attenzione**