

**La valorizzazione delle aree costiere  
attraverso il recupero dei *waterfront*: l'esperienza campana**

ANTONELLA ROMANELLI\*

*Abstract*

*Recently an increasing attention is emerging with regard to management of coastal areas and harbors because of limits of simply adapting an economic approach for solving the complexity of governing coastal and harbor areas. A new season of growth and expansion for coastal areas is rising in virtue of the awareness that environmental resources have to both preserved and developed in order to create public social value for people living in a territory. Promoting the waterfront through the design and implementation of an integrated coastal zone management is considered to be a fundamental response for managing natural and economic resources in order to ensure a sustainable development within coastal areas of Campania.*

*Keywords: waterfront, harbour, Campania*

1. *La rilevanza del tema*

Le aree costiere sono state, da sempre, oggetto di un'ampia riflessione non solo da parte degli studiosi delle discipline geografiche e, più in generale, economiche, ma anche da parte delle diverse istituzioni locali, na-

\* Università degli Studi di Napoli "Parthenope", antonella.romanelli@uniparthenope.it.

zionali ed internazionali, impegnate nella formulazione delle politiche dello sviluppo socio-economico di singoli contesti ed interi Paesi.

Si è, ormai da qualche decennio, consolidata la consapevolezza che promuovere uno sviluppo armonico e integrato del *waterfront*<sup>1</sup> costituisca una delle risposte più efficaci per lo sviluppo sostenibile e duraturo delle economie del retroterra, sia in un'ottica di rilancio del turismo e delle attività dei porti (industriali, commerciali, turistici), sia in una prospettiva di incentivazione delle attività indotte in ambito industriale e commerciale (Lucia, 1994).

Un insieme ampio e articolato di fattori sociali, economici, culturali ed ambientali determina l'importanza strategica delle zone costiere e rende interessante l'analisi delle differenti connotazioni con le quali esse si presentano e l'esame critico delle specificità locali, finalizzato ad individuare gli appropriati strumenti di intervento per una corretta gestione del patrimonio costiero.

Le difficoltà nel trattare un tema così vasto e complesso riguardano, soprattutto, il fatto che alcune politiche apparentemente slegate rispetto alle zone costiere hanno un'influenza indiretta su di esse e che molte delle criticità che caratterizzano tali zone travalicano i confini nazionali. Esistono, infatti, problemi legati al coordinamento tra legislazione internazionale, nazionale e locale, al *trade-off* tra interessi economici ed ambientali, alle trasformazioni che la globalizzazione dei mercati e le innovazioni tecnologiche hanno indotto, ed altri ancora.

La necessità di affrontare questi problemi ha portato a significativi cambiamenti strutturali e gestionali che, a partire dagli ultimi decenni, hanno investito le principali aree costiere del nostro continente. Da un lato, si è assistito alla ristrutturazione fisica, finalizzata a coordinare l'insieme di strutture localizzate lungo la fascia costiera nell'intento di creare un sistema integrato capace di svilupparsi seguendo la propria vocazione.

1. Il termine *waterfront*, come è noto, indica la zona di transizione tra l'ambiente marino ed il sistema terrestre.

Dall'altro, si è assistito alla trasformazione nelle modalità di gestione del *waterfront* fondamentalmente ispirata a principi di sostenibilità (Greco, 2009).

In quest'ottica, sono stati avviati processi di ristrutturazione della costa talmente complessi ed articolati che, più di una volta, hanno condotto persino ad una revisione complessiva dell'originaria vocazione locale.

Non c'è dubbio, e si tratta di un'esigenza prioritaria, che nel processo di valorizzazione del *waterfront*, si debba cercare di sfruttare in modo razionale ed efficace il sistema di risorse che contraddistingue una specifica area costiera. Tali risorse possono essere di varia natura e vanno da quelle spaziali (rappresentate dalla superficie areale del porto e del suo immediato intorno), a quelle naturali (di qualunque tipo esse siano), a quelle umane (rappresentate dalle individualità, psicologie e personalità dei soggetti che operano nel sistema), a quelle culturali (rappresentate da valori, conoscenze, emergenze consolidate), a quelle economiche (rappresentate dalle capacità organizzative, gestionali e tecnico-produttive in grado di assicurare la soddisfazione dei bisogni alle singole comunità locali).

Seguendo l'approccio proposto dal Vallega, uno dei massimi esperti internazionali in materia di portualità e trasporti marittimi (Vallega, 2003), le molteplici possibilità di utilizzo delle risorse possono segmentarsi in quattro macrocategorie, descrittive degli obiettivi che si vogliono perseguire (tab. 1).

Nella *funzione conservativa* rientrano tutti gli usi delle risorse costiere che comportano la preservazione del patrimonio naturale o culturale come il patrimonio ecologico, quello culturale, il paesaggio oppure il patrimonio non materiale.

Nella *produzione primaria* rientrano tutti gli usi delle risorse costiere che implicano un loro sfruttamento senza che si abbia una trasformazione fisica delle stesse.

Nella *produzione secondaria* rientrano quegli usi che implicano delle trasformazioni fisiche dei beni naturali, quali la produzione di acqua potabile, l'energia, le attività industriali, l'*engineering*.

Nella *produzione terziaria* rientra, infine, ogni tipo di servizio, cioè ogni attività che non comporti consumo o trasformazione di beni fisici, biotici o abiotici.

**Tab. 1 - La struttura degli usi costieri**

Funzione conservativa	Produzione primaria	Produzione secondaria	Produzione terziaria
Patrimonio ecologico	Agricoltura	Acqua	Insedimenti residenziali
Eredità culturale	Allevamento	Energia	Trasporti
Paesaggio	Boschi	Industria	Porti mercantili
Patrimoni non materiali	Acquicoltura	<i>Engineering</i>	Aeroporti
	Pesca		Condotte e cavi
	Industria estrattiva		Turismo e usi del tempo libero
			Ricerca
			Difesa
			Gestione

Fonte: Vallega, 2003

Tra le possibili attività realizzabili in uno spazio limitato, qual è generalmente quello costiero, occorre, ovviamente, implementare principalmente quelle più consone alla vocazione che caratterizza l'area, intendendo per vocazione territoriale l'inclinazione sociale, culturale ed economica dello spazio fisico. Le attività realizzate generano, tra l'altro, una massa di effetti economici diretti ed indotti che, incrementando il reddito e l'occupazione, determinano un ulteriore sviluppo dell'area interessata. Finisce così con l'innescarsi un circolo virtuoso in cui le attività economiche e la presenza di una zona urbana creano virtualità localizzative per altri settori produttivi che, a loro volta, risultano attrattivi per altre imprese, inducendo anche un incremento demografico legato ad una occupazione in crescita.

## 2. *Le aree a prevalente vocazione industriale*

È noto che nella fase iniziale d'industrializzazione dei diversi paesi, le scelte di localizzazione delle imprese, inizialmente basate sulle fonti di energia, hanno cominciato a privilegiare le aree costiere per sfruttare le possibilità logistiche offerte dalla presenza di insediamenti portuali o di altri snodi del traffico. Un secondo tipo di vantaggio che discendeva dalla localizzazione delle industrie presso le aree portuali era rappresentato dalle economie di scala che si potevano generare nel trasporto via mare. Il porto diventava, in questo caso, il nodo cruciale per l'approvvigionamento delle materie prime per tutte quelle imprese che potevano sfruttare i bassi costi del trasporto via mare delle rinfuse solide e liquide, ricorrendo invece alle tratte terrestri per i prodotti trasformati<sup>2</sup>.

In passato, lo sviluppo delle attività industriali lungo la zona costiera ha profondamente trasformato la fisionomia dei *waterfront*, favorendo processi di urbanizzazione e determinando una distruzione massiccia di *habitat* notevoli, con conseguenze ambientali spesso irreversibili.

A partire dagli anni '70 del secolo scorso, lo sviluppo economico di tali regioni ha trovato condizionamenti sia nel declino degli investimenti nell'industria pesante, sia nella maggiore attenzione relativa alla questione ambientale. Tale trasformazione ha portato alcuni autori (Soriani, 2002) a parlare di una vera e propria "rivolta ambientale" come risposta al gigantismo delle infrastrutture.

Dalle aree costiere dei paesi economicamente avanzati, le industrie si sono successivamente spostate nei paesi in via di sviluppo, per sfruttare il minor costo degli *input*, la maggiore estensione territoriale delle coste e gli scarsi vincoli legislativi in materia ambientale. Le imprese industriali hanno così attuato un diverso processo di allocazione delle risorse, cercando di mantenere nei paesi di origine, se industrializzati, le attività a maggior valore aggiunto oppure *capital intensive* e delocalizzando nei PVS attività *location specific*, volte allo sfruttamento delle dotazioni fattoriali locali; vale

2. Esempi possono essere rappresentati dalle raffinerie, centrali termoelettriche ed industrie siderurgiche.

a dire, le imprese hanno delocalizzato attività *labour intensive* oppure produzioni che richiedono materie prime disponibili *in loco* a minor costo.

Le innovazioni nel campo dell'informatica hanno anch'esse favorito la delocalizzazione di attività produttive in luoghi lontani dai mercati di sbocco.

D'altro canto, i progressi legati alle modalità di trasporto delle merci, come l'unitizzazione, l'intermodalità e la containerizzazione, hanno consentito un aumento dell'efficienza, una riduzione dei tempi nello svolgimento delle attività legate al porto ed anche un minore impiego di manodopera in rapporto ai volumi movimentati.

Come evidente conseguenza di tale processo, negli ultimi decenni si è assistito ad una riconversione del *waterfront* che ha privilegiato la sua funzione di *gateway* tra sistemi differenti. Il *waterfront* ha, quindi, assunto il ruolo di nodo all'interno di un *network* tra *inland* ed altri *waterfront*, mediante il quale la città riesce ad implementare relazioni con altre città. Più il piano di gestione del *waterfront* è integrato con quello strategico della regione nella quale la costa è inserita, più il *waterfront* assume la funzione di *gateway*. Allo stesso tempo, la gestione della fascia costiera si è evoluta, passando dalla considerazione di singoli aspetti, usi ed utilizzatori ad una gestione integrata di essi (tab. 2).

Si possono, quindi, individuare, quattro fasi nel processo evolutivo del *waterfront*, considerando il mutare degli obiettivi perseguiti nelle scelte gestionali con il conseguente cambiamento di quest'ultime e rilevando la parallela trasformazione del rapporto che si è andato via via instaurando tra città e *waterfront* (Vallega, 2001). Il che significa anche che il porto assume un nuovo ruolo di *gateway*, cioè quello di punto nodale di sistemi territoriali ai quali sono poi collegati, attraverso mezzi di trasporto terrestri e marittimi, altri nodi del sistema a rete.

Ciascun nodo può, quindi, dislocarsi anche a grande distanza dal porto, nell'area interna della regione, sfruttando le nuove possibilità offerte dall'ICT e dallo sviluppo dei trasporti, sottraendosi ai problemi legati alla crescente competizione per l'uso dello spazio costiero (Soriani, 2002).

Tab. 2 - L'interazione Città-Porto e il *Costal Management Approach*

<i>Costal Area Management</i>			<i>Città-Porto e waterfront</i>	
<b>Periodo</b>	<b>Modelli di Management</b>	<b>Obiettivi principali</b>	<b>Interazione Città-Porto</b>	<b>Ruolo del waterfront</b>
1960	<i>Single use Management</i>	<i>Costal erosion Development of the leading use</i>	<i>Spatial city-port dissociation in developed and in developing countries</i>	<i>Nil</i>
1970	<i>Multiple use Management</i>	<i>Environmental protection Management of a plurality of uses</i>	<i>Spatial city-port dissociation in developed and in developing countries</i>	<i>Recreational and commercial urban area</i>
1980	<i>Comprehensive Management</i>	<i>Environmental protection and conservation Proclivity to ménage all the existing use</i>	<i>Continued dissociation process Development of passenger facilities in old ports</i>	<i>Multiple use area including upper tertiary facilities International gateway of the city</i>
<b>After 1990</b>	<i>Integrated Management</i>	<i>Protection of the ecosystem and sustainable use development</i>	<i>Continued</i>	<i>Implementation of international gateway's role</i>

Fonte: Vallega, 2001

La maggiore possibilità di scelta localizzativa e il passaggio delle attività portuali da *labour intensive* a *capital intensive* hanno creato non pochi disagi al tessuto urbano sviluppatosi a ridosso della costa, riducendo i vantaggi economici determinati dalla presenza del porto, senza alterare la persistenza degli svantaggi legati alla congestione del traffico, al degrado paesaggistico del *waterfront*, all'inquinamento (atmosferico, acustico e marino). Non è, quindi, scontato che i benefici discendenti dalla presenza del porto, come l'accessibilità ai mercati internazionali, il potenziale di attrattività che esso esercita sulle attività produttive, l'impatto sul turismo, gli

effetti “culturali”, superino i costi generati dalle esternalità negative che uno sfruttamento non controllato dell’area può generare.

### 3. *Le aree a prevalente vocazione commerciale*

Da sempre lo sbocco sul mare è fonte di ricchezza per le regioni costiere grazie all’enorme quantità di contatti con culture e con economie lontane che le facili comunicazioni consentono.

Con l’espansione del commercio internazionale, avutasi nei primi anni dell’800, molte città portuali hanno vissuto una rapida crescita della popolazione, della ricchezza e dell’occupazione.

Le determinanti del cambiamento nel sistema di scambio a livello mondiale che si è avuto nell’ultimo cinquantennio, sono state la globalizzazione dei mercati, l’emergere di nuove economie (come quelle dei paesi dell’America Latina e del Sud-Est Asiatico) e la creazione di alleanze tra i paesi per il libero scambio. A tali variabili macroeconomiche si sono, poi, aggiunti fattori di tipo tecnologico, come l’unitizzazione nel trasporto delle merci, la containerizzazione, l’intermodalità.

Per il conseguimento di migliori posizionamenti competitivi, i porti devono, innanzitutto, disporre di attrezzature in grado di servire imbarcazioni di crescenti dimensioni; in secondo luogo, devono poter contare su vie di comunicazione terrestri (strade, autostrade, ferrovie) e marine efficienti e ben collegate, ed offrire servizi *feeder* in grado di trasportare le merci scaricate in diversi luoghi sia interni alla zona costiera sia dislocati lungo altre coste che possiedono scali di minore rilevanza.

Le trasformazioni dello scenario competitivo hanno, dunque, imposto ai porti commerciali l’adozione di nuove strategie per mantenere il proprio vantaggio relativo. Come? Non solo ristrutturando i propri terminali per rispondere alle richieste di navi sempre più grandi, non solo riformulando le proprie scelte alla luce di un contesto caratterizzato da accordi ed alleanze tra compagnie diverse, ma, soprattutto, cercando di diventare competitivi anche in termini di servizi offerti all’area retrostante.

L'obiettivo principale di un efficiente porto commerciale è, così, quello di porsi come nodo di congiunzione all'interno di un vasto *network* globale di distribuzione, affermando il proprio ruolo di *gateway* attraverso la sua trasformazione da semplice centro di distribuzione logistica a nodo centrale di un *network* distributivo, capace di controllare l'intera catena di trasporto anticipando, nei limiti del possibile, anche le tendenze del mercato.

Il *waterfront* ha rappresentato una via d'accesso privilegiata per scambi economici e culturali. Attraverso i legami e gli scambi tra posti lontani, consentiti dagli oceani, le città di mare hanno infatti assunto la configurazione di vere e proprie *water city* caratterizzate da diversità culturale, potere economico e politico, e spirito cosmopolita. Esempi di tal genere possono essere considerati, tra i più importanti, i porti di Londra, Tokyo, New York, Singapore, Shanghai e Hong Kong, porto, quest'ultimo che, grazie alla sua localizzazione strategica al centro del Pacifico tra le regioni del sud-est asiatico, alla sua avanguardia nel settore finanziario ed assicurativo ed alla realizzazione di un efficiente *network* nel settore delle telecomunicazioni e dei trasporti, è diventato il principale *gateway* della Cina nei confronti del resto del mondo (Romanelli, 2008).

#### 4. Le aree a prevalente vocazione turistica

L'ambizioso piano di ristrutturazione del *waterfront* di Baltimora nel 1964, focalizzato sulla valorizzazione delle attività terziarie e turistiche piuttosto che sul settore manifatturiero, ha rappresentato un elemento di svolta, tanto che in pochi anni quella che potremmo definire la "sindrome di Baltimora" si è diffusa tra le varie aree costiere mondiali modificando le modalità con le quali sono stati realizzati i processi di ristrutturazione dei *waterfront* (Romanelli, 2008).

L'esigenza di riconvertire lo spazio costiero precedentemente occupato dalle attività industriali poi dismesse, insieme col più elevato tenore di vita della popolazione residente nei paesi avanzati, ha determinato significativi cambiamenti socio-comportamentali che hanno favorito lo sviluppo delle attività legate al turismo nel cui ambito il diporto nautico svolge un ruolo

di assoluto rilievo. Tutto ciò ha attivato una accresciuta domanda di portualità turistica (Castiello, 2008) e di aree residenziali in prossimità del mare, spingendo ad una rivalutazione del patrimonio delle città marittime ed allo sviluppo di spazi sul mare caratterizzati dalla concentrazione di attività terziarie legate principalmente al tempo libero.

Per quanto riguarda le possibilità di utilizzo del *waterfront* sotto il profilo turistico, possiamo pensare ad una molteplicità di usi che vanno dalla balneazione, al turismo nautico e congressuale, agli itinerari culturali, storici, architettonici, ai servizi per il tempo libero ecc.; il tutto, ovviamente, collegato alla necessità di valorizzare le risorse naturali e paesaggistiche presenti e garantire, altresì, una infrastrutturazione adeguata in termini di mobilità, sia locale che non. Infatti, lo sviluppo della portualità turistica richiede, come esigenza prioritaria, la riorganizzazione dei sistemi di accessibilità portuale per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera e favorire l'integrazione modale mare-terra per il trasporto collettivo, attraverso collegamenti marittimi e metrò del mare, per il trasporto individuale, e per il diporto nautico in se stesso.

Come è noto, lo sviluppo del turismo crea un indotto economico che conduce alla concentrazione lungo la costa di attività legate prevalentemente alla ristorazione, al commercio al dettaglio, alla promozione culturale (mostre, manifestazioni, convegni, esposizioni e quant'altro) in grado di richiamare periodicamente una fascia di utenza tanto locale quanto estera. Senza dimenticare, poi, che oltre agli effetti sull'organizzazione territoriale, il sistema della portualità turistica può svolgere un ruolo guida per molti settori della produzione e dell'occupazione, anche se, in realtà, tutto il settore della nautica da diporto, sia direttamente che indirettamente, sta soffrendo più di altri gli effetti della crisi che ha investito molti paesi, e l'Italia tra questi, in questi ultimi anni. Infatti, il settore della nautica comprende una molteplicità di ambiti professionali e produttivi che vanno dalle attività di produzione e di commercializzazione di scafi ed attrezzature, ai servizi rivolti ai diportisti (abbigliamento, ricettività, ristorazione ecc.), alle attività legate al turismo *tout-court* (visite a musei, siti archeologici, edifici storico-culturali, aree protette ecc.).

Secondo questa logica occorre, dunque, sviluppare un legame di interfaccia tra terra e mare che sia in grado di interpretare le potenzialità e le risorse del territorio e di indurne la crescita economica senza, peraltro, comprometterne la vulnerabilità ambientale.

Sistema, ovviamente, non fine a se stesso, ma concepito come sistema spaziale aperto in cui sia possibile utilizzare la maggior parte delle risorse presenti nei diversi contesti di riferimento inserendole in un programma generale di assetto territoriale e, più in particolare, di gestione integrata tra mare e terraferma. Un sistema in cui il porto non deve svolgere soltanto una funzione di area di parcheggio legata esclusivamente al diportismo nautico, ma essere anche promotore di flussi turistici favorendo la crescita economica di tutto l'intorno. D'altra parte, non ci può neanche essere turismo nautico se non c'è un contesto turistico ricettivo che vada oltre il porto: in una parola, un'offerta globale di turismo estesa al retroterra (Gasparini, 2013).

### *5. Il waterfront campano: problemi e prospettive*

La Campania, dalla costa salernitana a quella napoletana (isole comprese), si presenta come la regione meridionale sicuramente più ricca di bellezze naturali e richiami connessi col mare, rappresentando un insieme straordinario di opportunità per il traffico commerciale, la mobilità di persone e merci, le attività pescherecce, il diporto. Il sistema portuale<sup>3</sup> si svi-

3. Gli studi "geografici" sui porti della Campania non sono particolarmente numerosi e, soprattutto, risultano piuttosto datati nel tempo. Ai fini di una bibliografia, in ogni caso molto sommaria sull'argomento, si può fare comunque riferimento a lavori che, per quanto superati, rappresentano egualmente una indispensabile fonte di ricerca per la corretta metodologia e la completezza dell'analisi sul tema. In particolare, alcuni titoli significativi li ritroviamo nelle «Memorie di Geografia Economica» edita dall'Istituto di Geografia dell'Università di Napoli sotto gli auspici del C.N.R. negli anni Cinquanta (tra tutti, Barbieri, 1959) e, ancor prima, alcuni studi della collana «Ricerche di geografia economica sui porti italiani» diretta dal prof. Ferdinando Milone sempre per il C.N.R. (Milone, 1936). Tra i geografi "accademici" che in anni successivi si sono interessati a questa tematica, citiamo Ernesto Mazzetti (2012) e Tullio D'Aponte (2013) e, per quanto riguarda più in particolare la portualità turistica, oltre allo stesso D'Aponte, Francesco Castaldi (1959), Mario Soricillo (1969), Nicolino Castiello, Gabriella Cundari (1983). In

luppa quasi interamente nella parte centrale della regione e si incentra sui porti di Napoli e di Salerno (traffico merci e passeggeri), di Torre Annunziata (merci), di Castellammare di Stabia (cantieristica), di Pozzuoli (merci e passeggeri) e su quelli, a traffico prevalentemente passeggeri, di Sorrento e delle isole di Procida, Ischia e Capri. Questo sistema può contribuire alla ripresa economica regionale trasformando gli scali in luoghi di accoglienza purché siano risolte alcune evidenti criticità, tra le quali, ad esempi, il deficit di spazi da dedicare alle diverse componenti di traffico in ambiti territoriali congestionati e non adeguatamente attrezzati (Mazzeo, 2009). Alcuni dei processi di pianificazione che da qualche anno a questa parte stanno interessando la regione risultano, infatti, incentrati su un insieme di interventi che, potenzialmente, potrebbero essere in grado di ridare forza al secolare rapporto tra mare e terra. Tali interventi, benché in Campania, per una molteplicità di motivi che in questa sede sarebbe troppo lungo elencare, si presentano molto più difficoltosi rispetto ad altri contesti simili nazionali ed internazionali dove i processi di integrazione mare-terra si stanno da tempo realizzando, possono in realtà contare su rilevanti elementi di richiamo legati alla attrattività straordinaria di un territorio che pochi altri luoghi possono vantare.

In questo contributo sono stati analizzati i progetti di intervento e di riqualificazione urbana che interessano il rapporto tra città e mare nelle città di Napoli e di Salerno quali esempi paradigmatici della sfida nella riconversione di aree da destinare all'integrazione tra tessuto urbano e zona portuale.

Prima di entrare direttamente nel merito, ricordiamo che, come già sottolineato nella parte introduttiva, la pianificazione delle città portuali, in particolare dell'interfaccia porto-città, rappresenta una grande oppor-

senso lato, invece, è ovvio che sia a livello nazionale che internazionale, i lavori sono ben più numerosi. Solo per citare i più significativi, ricordiamo quello di Adalberto Vallega (2001) tra i primi e di André Vigarié (1979) tra i secondi. Senza, con questo, voler dimenticare i tanti altri che hanno dato il proprio contributo allo studio di una tematica che rappresenta un capitolo fondamentale dell'economia dei trasporti marittimi ed un campo di ricerca altrettanto importante della geografia economica.

tunità per affrontare l'organizzazione del sistema urbano in ragione dei cambiamenti via via in atto a scala non solo locale ma anche globale (Di Palma, 2014). Ciò anche perché il porto di “nuova” generazione, infrastruttura integrata in una rete di elaborazione e trasmissione di informazioni su scala mondiale, non è più solo un centro di movimentazione di merci (e, seppure in misura minore, di persone) ma si propone come una vera e propria piattaforma logistica, coerente con i processi di produzione su larga scala in grado di offrire servizi che si sviluppano anche ben oltre i propri confini fisici.

Le innovazioni nei sistemi di produzione e nelle tecnologie di trasporto, i processi di liberalizzazione del commercio internazionale ed il conseguente sviluppo della concorrenza con i relativi mutamenti negli scenari economici internazionali, hanno condotto all'espansione dei traffici marittimi modificando drasticamente le funzioni portuali (Ferrara, Morvillo, 2002). Di fronte ai mutamenti geo-economici e tecnologici, oltre che geopolitici, che hanno “costretto” le strutture portuali a riorganizzarsi modificando in molti casi anche le loro peculiari vocazioni, i porti italiani, e più degli altri quelli meridionali, non hanno saputo rispondere in maniera adeguata, continuando ad accumulare ritardi di fronte ad una concorrenza aggressiva proveniente in particolare da alcuni scali (spagnoli ed egiziani su tutti), mostrando carenze evidenti soprattutto in termini di infrastrutture destinate all'integrazione logistica ed intermodale. I nodi di scambio, sia marittimi che terrestri, risultano, infatti, ancora poco sviluppati per poter ambire a sviluppare progetti di integrazione che possano essere in grado di valorizzare strategicamente le potenzialità di un'area destinata a svolgere un ruolo importante nel processo di apertura verso i mercati dell'Africa e del Vicino Oriente (Gasparini, 2011).

In tale situazione, le difficoltà dei porti campani emergono in tutta la loro evidenza e, a tutt'oggi, di fronte ad una crisi generalizzata, appare estremamente difficile che il “sistema” possa candidarsi a sostenere la ripresa economica regionale. E' indispensabile, in ogni caso, oltre che sperare in una congiuntura più favorevole, riuscire a risolvere alcune criticità

divenute croniche, tra cui, in particolare, l'assenza di una robusta rete di infrastrutture terrestri (collegamenti stradali, ferroviari, aeroportuali, interporti), strutture produttive di rilievo, collegamenti "diretti" con la città. La stessa efficienza ed immagine della città rappresenta, infatti, un fattore fondamentale perché l'attrattività e la qualità urbana non possono che essere fattori positivi del processo di evoluzione e di rafforzamento di un porto, ma nello stesso tempo è anche l'organizzazione stessa del porto che rappresenta un biglietto da visita importante per dare il benvenuto nella città e nel suo hinterland immediato (Mazzeo, 2009).

In questa direzione, già da alcuni decenni (*grosso modo* fine anni Settanta del secolo scorso) molte città costiere europee<sup>4</sup> hanno progettato strategie di lungo periodo cercando di congiungere interessi economici ed esigenze sociali con quelli ambientali conformemente ai dettami della sostenibilità dello sviluppo, anche considerando che la vera sfida dei processi di rigenerazione del *waterfront* consiste proprio nella capacità di realizzare luoghi effettivamente e sostenibilmente fruibili. Nella maggior parte dei casi gli interventi, che si sono spesso sviluppati attraverso forme di partenariato pubblico-privato e concertazione tra gli attori coinvolti, sono stati resi possibili dalla crisi delle attività portuali che ha reso disponibili ampi spazi lasciati liberi dalla necessità della loro delocalizzazione in altre aree. In Italia<sup>5</sup>, dove si è partiti parecchi anni dopo, gli interventi sono stati molto più difficili, sia per motivi fisici legati alla impossibilità di reperire aree costiere libere dove localizzare attività portuali incompatibili con quelle urbane, sia per la tendenza del porto e della città ad organizzare i

4. Per l'Europa tra gli interventi più importanti vanno ricordati quelli di Londra (la prima città europea ad essere interessata dal fenomeno di *waterfront revitalization* quando, agli inizi degli anni Ottanta e per tutti gli anni Novanta del secolo scorso, si è avviato il recupero dell'area dei *Docklands* nella zona orientale della città), di Barcellona (progetto avviato negli anni Ottanta e proseguito negli anni successivi anche sulla spinta delle Olimpiadi del 1992), Valencia (*America's Cup* del 2007) e, più recentemente, Marsiglia.

5. Per l'Italia il riferimento più importante è sicuramente quello di Genova che, in occasione delle Olimpiadi del 1992, decise di riconvertire l'area del porto vecchio, a ridosso del centro storico della città, ad un uso totalmente nuovo sulla base di un progetto realizzato da Renzo Piano.

propri spazi in maniera autonoma (La Rocca, 2011). Tra l'altro, la presenza di porti operativi in aree fortemente urbanizzate determina spesso condizioni di conflittualità, di contrapposizione di interessi, di moltiplicazioni degli *iter* decisionali ed approvativi; il che significa che i progetti sui *waterfront* non solo devono risolvere, sul piano funzionale, urbanistico, architettonico, problemi legati alla copresenza di attività urbane e portuali, ma devono anche procedere in un quadro normativo e procedurale non sempre certo. Le difficoltà, già evidenti nel contesto italiano, lo sono ancor di più in quello campano, napoletano soprattutto, causando disguidi, ritardi, ricorsi, diseconomie di vario genere.

Prima di esaminare i casi di Napoli e Salerno, nell'ambito dello stesso discorso sul *waterfront* va anche ricordato il *Progetto integrato della portualità turistica*, approvato dalla Regione Campania alla fine del 2003. Pur essendo un piano di settore destinato fondamentalmente ad incrementare e razionalizzare le dotazioni infrastrutturali a servizio della nautica da diporto in tutta la regione dalla foce del Garigliano al porto di Sapri (Castiello – Cundari, 1983), ha anche la caratteristica di prevedere un approccio integrato con la pianificazione urbana. Si tratta, in sostanza, di una programmazione che valorizza un'idea di *waterfront* che interpreti la fascia costiera come un territorio doppio costituito da un versante marino e da un versante terrestre (Russo, 2010) in un'ottica di intermodalità (con scambi mare-mare, mare-terra, terra-mare) atta a valorizzare un patrimonio di straordinarie risorse ambientali, paesaggistiche, antropiche, culturali di una regione che ha i suoi punti di forza non solo nelle aree costiere, ma anche in quelle interne ancorché poco conosciute.

## 6. Il porto di Napoli

La costa rappresenta per l'area metropolitana di Napoli una risorsa fondamentale in cui il ruolo dei porti, quello di Napoli *in primis* ma anche quelli minori è, a sua volta, prioritario. Storicamente il rapporto della città di Napoli con il suo mare ha avuto una evoluzione conflittuale anche se, paradossalmente, l'inevitabile processo di deindustrializzazione, logica

conseguenza del passaggio da un'economia manifatturiera ad un sistema di produzione e gestione di servizi altamente professionalizzati e customizzati, dovrebbe creare opportunità che consentono la riscoperta e la valorizzazione di gran parte delle aree costiere quale risorsa naturale inestimabile (Frallicciardi, Cuccurullo, 2014). Il porto di Napoli, in particolare, anche se non riesce a stare al passo con i cambiamenti geoeconomici e geopolitici in atto, subendo fortemente la concorrenza di altri scali del Mediterraneo, ha pur sempre una storia da raccontare, un passato da difendere e, oggi, soprattutto un futuro da costruire partendo da azioni pianificatorie serie in grado di ottimizzarne il potenziale. Se ne sta parlando da anni ma, tranne qualche minimo intervento (ad esempio la realizzazione di un primo nucleo di attrezzature al servizio dei passeggeri al Molo Beverello con il contestuale abbattimento del muro di recinzione tra lo stesso e Via Acton) che ha avuto comunque il merito di risvegliare nella cittadinanza la speranza di uno spazio portuale integrato con la città (Russo, 2014), si è ormai fermi da tempo. Eppure, alla fine degli anni Novanta, coerentemente con le linee del Piano Regolatore Generale di Napoli del 1998, era nato il *Progetto Waterfront* (di pertinenza dell'Autorità Portuale) come catalizzatore di sviluppo per l'area metropolitana avente due finalità strettamente interconnesse. La prima, di diretta pertinenza del Progetto, mirante a riqualificare l'area monumentale del porto (area che comprende Piazza Municipio insieme alla struttura del Maschio Angioino e del lato sud del Palazzo Reale) che deve diventare il biglietto da visita di Napoli per il turista che vi approda e il punto di incontro tra la città e il mare sia per i residenti che per i visitatori; la seconda, cui il Progetto contribuisce trasversalmente, mirante a dare un nuovo assetto operativo al porto attraverso la modernizzazione delle infrastrutture, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci, la riorganizzazione funzionale degli spazi. Interventi potenzialmente in grado di produrre significative ricadute sulla città (Leonardi, 2009) in termini di: *consolidamento della base economica* (attraverso la creazione di opportunità occupazionali, da quelle di contenuto professionale specializzato, a quelle, più numerose, di servi-

zio a merci e persone); *rinnovamento civile* (attraverso la blindatura dei concorsi e degli appalti contro il rischio di infiltrazioni camorristiche); *cre-scita funzionale* (attraverso il potenziamento delle attività economiche, culturali e istituzionali per la valorizzazione del patrimonio artistico ed architettonico); *ricomposizione spaziale* (creando nel centro di Napoli un'area di mobilità facilitata, esteticamente salubre, che permette anche ai residenti di riscoprire il territorio quale risorsa identitaria). Per la realizzazione del *Progetto Waterfront*, nel 2003 è stata creata la *Nausicaa s.p.a.*, una società a capitale interamente pubblico (Autorità Portuale, Comune di Napoli, Provincia di Napoli, Regione Campania) cui è stato affidato il compito della trasformazione del *waterfront* portuale per il tratto compreso tra la darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia attraverso un concorso internazionale per il progetto di ristrutturazione dell'area. Inutile dire che non solo il progetto risultato vincitore (quello dello studio francese dell'architetto Michel Euvé) è ancora fermo e non sono previsti tempi certi per la sua realizzazione, ma che la Società Nausicaa è scomparsa, sciolta nel novembre 2010 per non meglio identificati motivi.

In realtà, anche altri segnali confermano una situazione di stallo pressoché assoluto. Infatti, il piano attuativo del PRG (Piano Regolatore Generale) del 2004, riguardante la valorizzazione della linea di costa tra La Pietra ad ovest e Pietrarsa ad est<sup>6</sup>, è stato elaborato solo parzialmente e per stralci. A sua volta il PRP (Piano Regolatore Portuale) adottato dall'Autorità Portuale nel 2012 non è stato ancora approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, pur senza bocciarlo, ne ha richiesto diverse modifiche, con la conseguenza non solo di dilatare ulteriormente i già lunghi tempi di azione, ma anche di mettere a rischio il finanziamento Fesr 2007-2013 per il *Grande progetto sistema integrato portuale di Napoli*<sup>7</sup>. In

6. Lungo la linea di costa interessata dal piano attuativo, che si estende per alcune decine di chilometri, sono presenti aree molto articolate dal punto di vista morfologico, ambientale e funzionale, che vanno dall'area industriale dismessa di Bagnoli-Coroglio, all'area di eccezionale valore paesaggistico e culturale di Posillipo-Mergellina-Santa Lucia, a quella vera e propria del porto dal Molosiglio a Vigliena e poco oltre.

7. Il Progetto prevede l'impegno di oltre 150 milioni di euro derivanti da risorse europee, per trasformare l'area portuale (attraverso il potenziamento delle infrastrutture portuali e

ogni caso il PRP prevede interventi legati quasi esclusivamente al miglioramento delle *performances* operative e logistiche all'interno dell'area portuale senza alcuna visione strategica di più ampio respiro che leghi il porto alla città, non solo alla sua parte centrale monumentale ma anche all'area orientale attualmente in via di trasformazione (Acierno, 2014).

Senza scendere nel dettaglio di tutti gli interventi previsti nei diversi Piani, citiamo molto brevemente solo quelli che hanno un legame più diretto con la questione *waterfront*.

Per Bagnoli, nel piano urbanistico esecutivo (Pue) del 2004, si prevede (non si sa quando...) la realizzazione di un'area multifunzionale attrezzata destinata alla ricerca<sup>8</sup> e al tempo libero attraverso il recupero alla balneazione della grande spiaggia, la creazione di un ampio parco alle spalle, la costruzione di un porto turistico per circa 700 imbarcazioni affiancato al lungo pontile nord già restaurato e restituito alla fruibilità pubblica. Le vicende degli ultimi mesi, con il fallimento, nel maggio 2014, della società *Bagnoli Futura* che aveva il compito di sviluppare l'area, non solo rimettono in discussione la progettazione e gli interventi preventivati ma testimoniano anche e soprattutto l'immobilismo e l'incapacità dei principali attori deputati al governo ed alla gestione sostenibile di un territorio che è un autentico patrimonio culturale a dimensione mondiale<sup>9</sup>.

Per il tratto di costa da Posillipo a Mergellina, uno dei più ricchi dal punto di vista paesaggistico ma anche uno dei meno accessibili per motivi orografici e funzionali, gli interventi progettati mirano, tra l'altro, a recu-

di rete) in un nodo logistico prioritario dell'intero sistema regionale in cui, oltre al porto di Napoli, è incluso anche quello di Salerno beneficiario, a sua volta, di finanziamenti europei approvati per oltre 50 milioni di euro.

8. Per questa zona c'è anche il problema della ricostruzione (in teoria da completare entro la fine del 2016) del complesso della Città della Scienza, distrutta da un violento (e probabilmente doloso) incendio nel marzo 2013.

9. Nel decreto "Sblocca Italia", varato dal Governo nel mese di settembre 2014, è previsto che tutta l'area di Bagnoli (un'area estesa per circa un migliaio di ettari che va quindi ben oltre i suoli fino a poco fa di proprietà della società "Bagnoli Futura") esca dalla gestione dell'amministrazione comunale per passare direttamente allo Stato che predisporrà uno specifico programma di risanamento ambientale e di riqualificazione urbana attraverso un Commissario straordinario ed un Soggetto attuatore.

perare il sistema dei percorsi storici per rendere disponibili quanti più punti di accesso alla costa e al mare e formare un sistema di attrezzature leggere compatibili con un territorio estremamente fragile.

Per il tratto di costa che va da Mergellina al Molosiglio l'obiettivo è quello di riordinare lo spazio pubblico afflitto da congestione e da usi impropri, liberandolo dall'occupazione delle automobili (attraverso la pedonalizzazione, in realtà molto contestata, di parte del lungomare lungo Via Caracciolo e Via Partenope) e creando, contestualmente, servizi di ristoro e di svago per gli utenti.

Per il tratto di costa occupato dal porto commerciale, da Molosiglio a Vigliena, gli interventi di trasformazione, per alcuni dei quali si è fatto cenno nelle pagine precedenti, sono più intensi e delicati e, purtroppo, a tutt'oggi ancora molto parziali ed incompleti nonostante si tratti dell'area sicuramente più importante in un momento, poi, nel quale il turismo crocieristico attiva un movimento quantificabile in circa 1,2 milioni di persone l'anno (stranieri soprattutto) che, attraverso il porto, hanno il loro primo impatto con la città.

Oltre il confine portuale di Vigliena, in un tratto di costa lungo circa 3 km degradato dalla crisi delle industrie e marginalizzato dalla presenza della ferrovia costiera, gli interventi previsti attraverso il Piau<sup>10</sup> (Programma innovativo in ambito urbano attivato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) riguardano, tra gli altri, la realizzazione di un porto turistico nello specchio d'acqua antistante l'area dismessa Corradini, un nuovo terminale della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana con relativi lavori di potenziamento della stazione, la riconversione energetica della centrale elettrica, il recupero alla fruizione pubblica di alcune spiagge, la riqualificazione delle aree dismesse della Cirio per la realizzazione di strutture di ricerca universitarie. Interventi che, anche attraverso il mi-

10. Si tratta di un Programma che ha origine da una iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha destinato finanziamenti a progetti innovativi concernenti zone adiacenti le stazioni ferroviarie delle grandi città e limitrofe alle aree portuali, caratterizzate da particolari condizioni di degrado urbano e sociale.

gioramento dell'efficienza e della qualità dei nodi di interconnessione fra i trasporti pubblici terrestri e marittimi, possono diventare l'occasione di riqualificare un'area di straordinario pregio paesaggistico ed architettonico caratterizzata dalle tante meraviglie del cosiddetto "Miglio d'Oro", ma tuttora interessata da un incredibile disordine edilizio favorendo, nel contempo, un processo di ricucitura tra area costiera ed area interna.

### *7. Il porto di Salerno*

Più a sud, il porto di Salerno<sup>11</sup>, realtà economico-produttiva in costante crescita, che si candida sempre più a svolgere un ruolo prioritario nel sistema dei trasporti marittimi di tutta l'Italia centro-meridionale.

La città di Salerno già da tempo sta affrontando la sfida dello sviluppo sostenibile delle sue attività e delle sue funzioni (Iovino, 2002) contemperandole con gli aspetti paesaggistici e storico culturali del tessuto urbano avvalendosi, allo scopo, dell'opera progettuale di alcune delle principali firme dell'architettura mondiale quali l'angolo-irachena Zaha Adid, l'inglese David Chipperfield, il francese Jean Nouvel, gli spagnoli Santiago Calatrava, Ricardo Bofill e Oriol Bohigas.

In questo progetto di riqualificazione urbana rientra, naturalmente, anche il porto su cui si è sviluppato un acceso dibattito circa la scelta se delocalizzarlo o riconvertirlo a favore di un porto turistico di dimensioni maggiori (Greco, 2013). Scelta sulla quale, alla fine, si è deciso di investire tant'è che, nonostante il movimento commerciale, soprattutto quello di corto raggio sia in crescita, si è preferito puntare ad incentivare il crocieri-

11. Il porto di Salerno, al primo posto in Europa per capacità di movimentazione, ossia per la quantità di merci che vengono imbarcate/sbarcate in rapporto agli spazi utilizzati, si estende su una superficie complessiva di circa 1.700.000 m<sup>2</sup>. 500.000 dei quali costituiti da aree a terra. Di fatto, però, la particolare configurazione dei luoghi circostanti, a ridosso della città e della collina, ne impedisce qualunque ipotesi di ulteriore ampliamento; se a ciò si aggiungono, poi, la mancanza di una adeguata viabilità di accesso e la lontananza al futuro interporto, nel medio-lungo periodo sarà indispensabile allocarlo in posizione più favorevole, in direzione sud verso Pontecagnano, per garantirgli un ruolo primario a livello nazionale e mediterraneo.

smo<sup>12</sup> e il diportismo nautico prefigurando per Salerno un modello di “città turistica-portuale”. In quest’ottica, anche per preservare la continuità culturale della tradizione marittima, lo sviluppo del porto e delle attività ad esso connesse (commercio, diporto, cantieristica), ha seguito un approccio che ha privilegiato il ridisegno del *waterfront* della città nella prospettiva di coniugare la pianificazione urbana e territoriale con il rilancio di funzioni, prevalentemente legate alla pratica turistica, attraendo anche investimenti pubblici e privati diretti a creare valore per tutta la comunità locale.

Attraverso lunghe e complesse procedure amministrative, sono stati avviati numerosi interventi urbanistici destinati alla riqualificazione della fascia litoranea comunale e alla trasformazione dell’area portuale e di quelle prossime per il rilancio delle funzioni e dell’immagine della città.

Tra le opere di riqualificazione più importanti che interessano l’intero lungomare vanno ricordati il rifacimento delle due piazze che delimitano il fronte-mare (Piazza della Libertà e Piazza della Concordia, entrambe ridisegnate da Ricardo Bofill), la nuova Stazione Marittima (progettata da Zaha Hadid) e il porto turistico Marina d’Arechi-Port Village (progettato da Santiago Calatrava).

Piazza della Libertà, sorta su un’area liberata da manufatti fatiscenti, è delimitata da un imponente e discusso edificio a forma di mezzaluna, denominato *Crescent*, destinato ad usi residenziali, commerciali e direzionali; la piazza dovrebbe diventare uno dei principali attrattori turistici, sociali, culturali e commerciali della città, in quanto concepita come terrazza panoramica affacciata sul mare e palcoscenico all’aperto per grandi eventi artistici (musica, opera lirica, teatro), oltre che monumentale porta d’ingresso della città in adiacenza alla nuova Stazione Marittima, che ne è vivamente parte integrante, e prolungamento dell’attuale passeggiata alberata del lungomare. Per Piazza della Concordia, è previsto uno degli interventi più importanti – l’ampliamento del porto turistico Masuccio Sa-

12. Nel 2013 si è raggiunto un movimento di oltre 122.000 crocieristi, con incredibili aumenti rispetto agli anni precedenti (nel 2007 i crocieristi erano poco più di 18.000).

lernitano – con la pedonalizzazione di questa parte del lungomare, la deviazione in sottopasso del traffico veicolare e la costruzione di un grande edificio, a forma di vela protesa verso il mare, destinato ad ospitare un albergo insieme ad uffici ed esercizi commerciali.

La Stazione Marittima, opera imponente dalla avveniristica forma di ostrica proiettata verso il mare destinata a diventare uno dei simboli della nuova Salerno, è stata pensata come grande attrattore turistico, culturale e per il tempo libero, con terminal per traghetti e navi da crociera, uffici amministrativi, aree di accoglienza varie (Amodio, 2013).

A completare idealmente il fronte del mare, il Marina d'Arechi-Port Village, complesso turistico cui l'architetto catalano Santiago Calatrava ha regalato un progetto di notevole valore con soluzioni tecnico-architettoniche estremamente innovative. Il porto, con superficie acqua di circa 250.000 m<sup>2</sup> in grado di ospitare a regime circa 1.000 posti barca, è stato concepito come un "porto-isola" separato dal litorale da un canale largo circa 70 metri, collegato alla terraferma da ponti carrabili e pedonali che integrano il "marina", il club nautico, le aree a terra in un unico villaggio dedicato alla diportistica, al turismo, allo svago e al tempo libero.

A tali realizzazioni, che stanno facendo di Salerno uno dei laboratori architettonici sicuramente più interessanti non solo a livello nazionale, si devono aggiungere la costruzione di un nuovo piccolo porto da 450 posti barca, in località Pastena, dove sarà ampliato l'esistente polo nautico; e, nell'area industriale in località Capitolo San Matteo, il Polo per la Cantieristica Nautica attrezzato per il rimessaggio, la manutenzione e la riparazione di imbarcazioni.

A supporto delle iniziative indicate, ricordiamo che nel 2012 sono iniziati i lavori di Salerno Porta Ovest, intervento programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'intesa tra Comune di Salerno ed Autorità Portuale firmato nel 2004 avente ad oggetto problematiche comuni legate al sistema dei trasporti nella parte occidentale della città. La riconfigurazione dello svincolo autostradale e la realizzazione di un collegamento più funzionale del porto con l'autostrada A3 (prevalentemente in

galleria), distinto da quello per il collegamento con la parte alta del centro storico della città e della costiera amalfitana, consentirà la riqualificazione della viabilità urbana mitigandone l'impatto ambientale, migliorando, nel contempo, la sicurezza di tutto il sistema dei trasporti.

## 8. Conclusioni

La riscoperta del *waterfront* portuale-urbano, attraverso la valorizzazione di attività e servizi legati al terziario avanzato e al turismo, sempre e comunque nel pieno rispetto delle compatibilità ambientali, rappresenta, come già ampiamente sottolineato, un fattore determinante per lo sviluppo delle città bagnate dal mare, non solo in termini di riprogettazione urbanistica e tecno-architettonica ma anche nel processo di ricostruzione urbana della *pòlis* (Giovinazzi - Moretti, 2009). La riqualificazione di qualunque *waterfront* deve, infatti, inserirsi in quel processo complessivo di evoluzione della città che, anche attraverso l'affermarsi di un'economia ormai basata prevalentemente sui servizi, riesca ad attivare processi di trasformazione in grado di reintegrare la zona portuale in continuità con quella urbana rendendo le aree portuali vere e proprie porte d'accesso per le città. In quest'ottica, le dimensioni portuale ed urbana vanno considerate in una prospettiva integrata che preservi l'identità marittima della città e quella della comunità che lì vive ed opera nella continuità tra passato, presente e futuro in cui le risorse, umane e naturali, possono contribuire in termini di attrattività contemperando fruizione dei valori culturali e produttività economica. La tradizione marittima può contribuire in modo decisivo al consolidamento della cultura urbana ed ispirare la progettazione architettonica di riqualificazione, anche se, nella relazione tra città e porto, mai unidirezionale né avente caratteri di omogeneità, piani, progetti, interventi, assumono significati spesso molto diversi in relazione al contesto ed alla situazione specifica di riferimento (Giovinazzi, 2008).

Le *best practices* internazionali ed europee di ridisegno del *waterfront*, lungi dal tradursi automaticamente in interventi in un territorio costiero con peculiarità e specificità uniche, permettono di acquisire conoscenza

attraverso l'analisi dei fattori di successo e di fallimento degli interventi realizzati onde comprendere gli aspetti rilevanti e le direttrici sostenibili di sviluppo (Di Palma, 2014).

Nel caso di Napoli le trasformazioni urbanistiche lungo la fascia costiera non hanno, a tutt'oggi, prodotto risultati significativi. Le poche iniziative realizzate sembrano orientate più che altro al recupero dell'immagine della città, appaiono molto frammentarie e prive di una prospettiva territoriale più ampia rispetto alle politiche settoriali che conducano all'implementazione dei progetti messi in cantiere. E' emersa, altresì, l'incapacità, in termini di orientamento strategico e scelte condivise, di elaborare una politica capace di riconnettere il porto con la città<sup>13</sup> e valorizzare la fascia costiera come sistema complesso nel quale si collocano le azioni concrete di trasformazione. La stessa prospettiva territoriale che emerge dal Piano Regolatore Generale non sembra sufficiente né per sostenere azioni e progetti di trasformazione dell'area portuale né per rafforzare la vocazione turistica della fascia costiera attraverso la valorizzazione del suo straordinario patrimonio storico e naturalistico (Frallicciardi - Cuccurullo, 2014). D'altra parte, è anche vero che la transizione verso una fase di pianificazione che preveda una stretta collaborazione e cooperazione tra enti locali e autorità portuali, già difficile di per sé, lo è ancora di più in una realtà così complessa e contraddittoria come quella napoletana e campana in generale in cui la sovrapposizione di competenze, le divisioni politiche, le incapacità di decidere, le lentezze burocratiche, continuano a prevalere.

Per quanto riguarda Salerno, la situazione è ben diversa. La città è stata oggetto di un programma di riqualificazione urbanistica e di valorizzazione del territorio che sta progressivamente e radicalmente cambiando il suo volto riuscendo a conciliare cultura marittima e sviluppo delle attività portuali. Inoltre, il rapporto tra l'amministrazione comunale, l'auto-

13. Il porto rappresenta un punto di forza per la regione che lo ospita nella misura in cui la struttura economico-imprenditoriale, le infrastrutture gestionali e tecnologiche, gli attori di governo del territorio, amministrativi e politici, siano in grado di condividere scelte strategico-operative coerenti con il contesto competitivo emergente, mantenendo il controllo sui processi produttivi legati al porto (Musso, 1995).

rità portuale, gli altri enti pubblici, i privati, ha prodotto dialogo, collaborazione, iniziative, rendendo possibili azioni e progetti che non solo hanno sfruttato economicamente il potenziale delle aree su cui si è intervenuti (grazie anche ai numerosi finanziamenti nazionali ed internazionali ottenuti finalizzando le capacità progettuali e mostrando affidabilità nella spesa), ma hanno anche migliorato significativamente la qualità della vita urbana, sempre comunque nel pieno rispetto delle caratteristiche, delle vocazioni, delle tradizioni dei luoghi (Annunziata et al., 2013).

In definitiva, dunque, le differenze tra Napoli e Salerno sono evidenti. Mentre il rapporto tra la città e il porto a Salerno si è risolto nella progettazione ed esecuzione di interventi coerenti con la riscoperta di una identità marittima quale leva culturale per conciliare tessuto urbano e aree portuali in armonia con uno sviluppo sostenibile sia economico-industriale che turistico, a Napoli, invece, la complessità tecnico-operativa degli interventi da progettare, congiunta con la mancanza di un chiaro orizzonte strategico da parte degli attori istituzionali, si è tradotta in un percorso incerto nel quale interventi programmati e progetti in fase di esecuzione si intersecano continuamente e non riescono a determinare l'assunzione di una chiara opzione identitaria quale sintesi del rapporto tra la città e il suo porto.

*Bibliografia*

- ACIERNO A., “Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli”, *TRIA*, 2(2014), pp. 307-326.
- AMODIO T., “Dimensione multipla e mediterranea delle città portuali. Il caso di Salerno”, SCANU G. (a cura di), *Paesaggi ambienti culture economie*, Bologna, Pàtron, 2013, pp. 287-304
- ANNUNZIATA A. - CLEMENTE M. - GIOVENE DI GIRASOLE E. - VALENTINO E., “Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno”, *TRIA*, 2(2013), pp. 219-238.
- BADAMI A., RONSIIVALLE D. (a cura di), *Città d’acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne, 2008.
- BARBIERI G., *I porti d’Italia*, Memorie di Geografia Economica, Napoli, C.N.R., Napoli, 1959.
- BIANCHINI M. - PECORA A. - ALBERTINI R., *Porti minori della Campania della Calabria e della Venezia*, Memorie di Geografia Economica, vol. XVII, Napoli, C.N.R., 1957.
- CASTALDI F., *Geografia del mare: corso di lezioni universitarie*, Napoli, Cymba, 1969.
- CASTIELLO N., “Qualche considerazione sul porto turistico e sul turismo nautico in Italia”, CASTIELLO N. (a cura di), *Scritti in onore di Carmelo Formica*, Napoli, Università degli Studi di Napoli Federico II, Dipartimento di Analisi dei processi economico-sociali, linguistici, produttivi e territoriali, Napoli, 2008, pp. 185-198.
- CASTIELLO N. - CUNDARI G., *I porti turistici della Campania*, Pubblicazioni dell’Istituto di Geografia Economica dell’Università di Napoli, Napoli, Università degli Studi, 1983.
- D’APONTE T. (a cura di), *Risvegli. Scenari geopolitici di un Mezzogiorno “possibile”*, Roma, Aracne, 2013.
- DI PALMA M., “Il paesaggio urbano delle città portuali: la dimensione complessa nella valutazione dello sviluppo sostenibile”, *BDC*, 1(2014), pp. 85-108.

- FERRARA G. - MORVILLO A. (a cura di), “*Training in Logistics and Freight Transport Industry. The experience of the European project ADAPT-FIT*”, London, Ashgate Publishing Ltd, 2002.
- FONTI L. (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- FRALLICCIARDI A.M. - CUCCURULLO A., “Porto e città: storia di un rapporto conflittuale”, *TRIA*, 2(2014), pp. 219-234.
- GASPARINI M.L., “Le infrastrutture deboli”, SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Rapporto annuale 2011. Il Sud, i Sud: geoeconomia e geopolitica della questione meridionale*, Roma, 2011, pp. 105-107.
- GASPARINI M.L., “Turismo nautico e infrastrutture per il diporto: il sistema meridionale tra opportunità e ritardi”, D’APONTE T. (a cura di), *Risvegli. Scenari geopolitici di un Mezzogiorno “possibile”*, Roma, Aracne, 2013, pp. 301-313.
- GIOVINAZZI O., “Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto”, *Mediterranée*, 111(2008), pp. 69-74.
- GIOVINAZZI O. - MORETTI M., “Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità”, *TeMA*, 3(2009), pp. 7-16.
- GRECO I., “Mezzogiorno e Mediterraneo. I porti e le reti portuali per il rilancio delle città del Mezzogiorno”, D’APONTE T. (a cura di), *Risvegli. Scenari geopolitici di un Mezzogiorno “possibile”*, Roma, Aracne, 2013, pp. 255-270.
- GRECO N., *La città e i suoi mari: il waterfront tra sostenibilità e governance*, Milano, FrancoAngeli, 2009.
- IOVINO G., *Riqualificazione urbana e sviluppo locale a Salerno. Attori, strumenti e risorse di una città in trasformazione*, Napoli, ESI, 2002.
- LA ROCCA R.A., “Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli”, *Portus plus*, 1(2011), pp. 1-13.
- LEONARDI R., “Il progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli”, *TeMA*, 3(2009), pp. 47-52.

- LUCIA M.G., “Waterfront Una nuova frontiera per le città d’acqua”, HOYLE B.S. - PINDER D.A. - HUSAIN M.H. (a cura di), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, 1994, pp. 10-18.
- MAZZEO G., “La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania”, *TeMa*, 3(2009), pp. 17-26.
- MAZZETTI E., *Paesaggi del Sud: iconografie e narrazioni. Antologia di scritti a cura e con introduzione di Astrid Pellicano*, Roma, Aracne, 2012.
- MILONE F., *Il porto di Napoli*, C.N.R., Roma, 1936.
- MUSSO E., *Città portuali: l’economia e il territorio*, Milano, FrancoAngeli, 1995.
- ROMANELLI A., *Waterfront. L’impatto sull’assetto dei processi di innovazione del territorio costiero*, Napoli, Pisanti, 2008.
- RUSSO M., “Napoli e la sua costa: contraddizioni di un territorio duale”, SAVINO M. (a cura di), *Waterfront d’Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, FrancoAngeli, 2010, pp. 145-169.
- RUSSO M., “Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso”, *TRIA*, 2(2014), pp. 235-250.
- SAVINO M. (a cura di), *Waterfront d’Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- SORIANI S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, il Mulino, 2002.
- SORIANI S. (a cura di), “Porti, trasporti marittimi, città portuali”, *Geotema*, 40(2010), Bologna, Pàtron, pp. 3-4.
- SORICILLO M., *Annotazioni critiche sul sistema portuale*, Napoli, Industria tipografica artistica, 1978.
- VALLEGA A., “Urban waterfront facing integrated coastal management”, *Ocean & Coastal Management*, 44(2001), pp. 379-410.
- VALLEGA A., “The coastal cultural heritage facing coastal management”, *Journal of Cultural Heritage*, 4(2003), pp. 5-24.
- VIGARIÉ A., *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.