

LA RIQUALIFICAZIONE DELLE CITTÀ-PORTO DELLE ISOLE: TEMI, DILEMMI E  
CONFLITTI IN UN PROSPETTIVA MULTISCALARE E MULTIATTORIALE

Luca DI FIGLIA<sup>1</sup>, Valeria LINGUA<sup>2</sup>

**SOMMARIO**

Il contributo propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare, quello delle realtà isolane. Attraverso l'analisi di diversi casi di riqualificazione di città portuali isolane, sono evidenziati i temi, le modalità e i requisiti per il ripristino del rapporto/città porto, sia in termini generali, per cogliere i caratteri prevalenti del tema della riqualificazione delle città portuali isolane alla luce del loro posizionamento in sistemi territoriali più ampi (dal bacino mediterraneo alla portualità europea, in un contesto sempre più globalizzato), sia con specifico riferimento alle situazioni territoriali delle isole, e dunque alle peculiarità di contesto dei processi di riqualificazione, rigenerazione e sviluppo del sistema città/porto di un'isola.

Lavoro svolto nell'ambito della consulenza per il Comune di Portoferraio relativa a "Arcipelago mediterraneo, Cagliari, Ajaccio, Portoferraio: modalità di cooperazione multiattore per le strategie di rinnovo urbano nelle aree portuali" nell'ambito della misura 2 del Progetto Operativo (Med Italia –Francia) *Arcipelago Mediterraneo*, relativa a "Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)".

---

<sup>1</sup> Università di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio – DUPT, Via P.A. Micheli, 2 50121 Firenze, e-mail: lucadifiglia@gmail.com

<sup>2</sup> Università di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio – DUPT, Via P.A. Micheli, 2 50121 Firenze, e-mail: valeria.lingua@unifi.it

## 1 Il contesto: l'arcipelago mediterraneo e le isole atlantiche<sup>3</sup>

Una riflessione sulle politiche di riqualificazione delle città portuali non può prescindere dal prendere in considerazione il luogo con cui la città-porto si confronta: il mare. In questo caso, il focus specifico è il Mar Mediterraneo, luogo degli scambi per eccellenza (Fallanca De Blasio 2003). Il porto è sempre stato la porta d'accesso di una città, l'ingresso ad un territorio con le sue caratteristiche identitarie e culturali. Insieme allo scambio di merci, si conoscevano altri mondi e altre culture: in questo senso i porti delle città del Mediterraneo sono stati per secoli luoghi dello scambio e del meticciato.

Platone, vissuto tra la fine del V e la prima metà del IV secolo a.C., nel Fedone parla del Mediterraneo come una sorta di grande lago sul quale si affacciano popoli e civiltà: “Noi abitiamo una piccola parte della terra. Dal Fasi (costa orientale del Mar Nero) alle colonne d’Ercole, vivendo intorno al mare come formiche e rane attorno a uno stagno (Platone, *Fedone* 109 b).

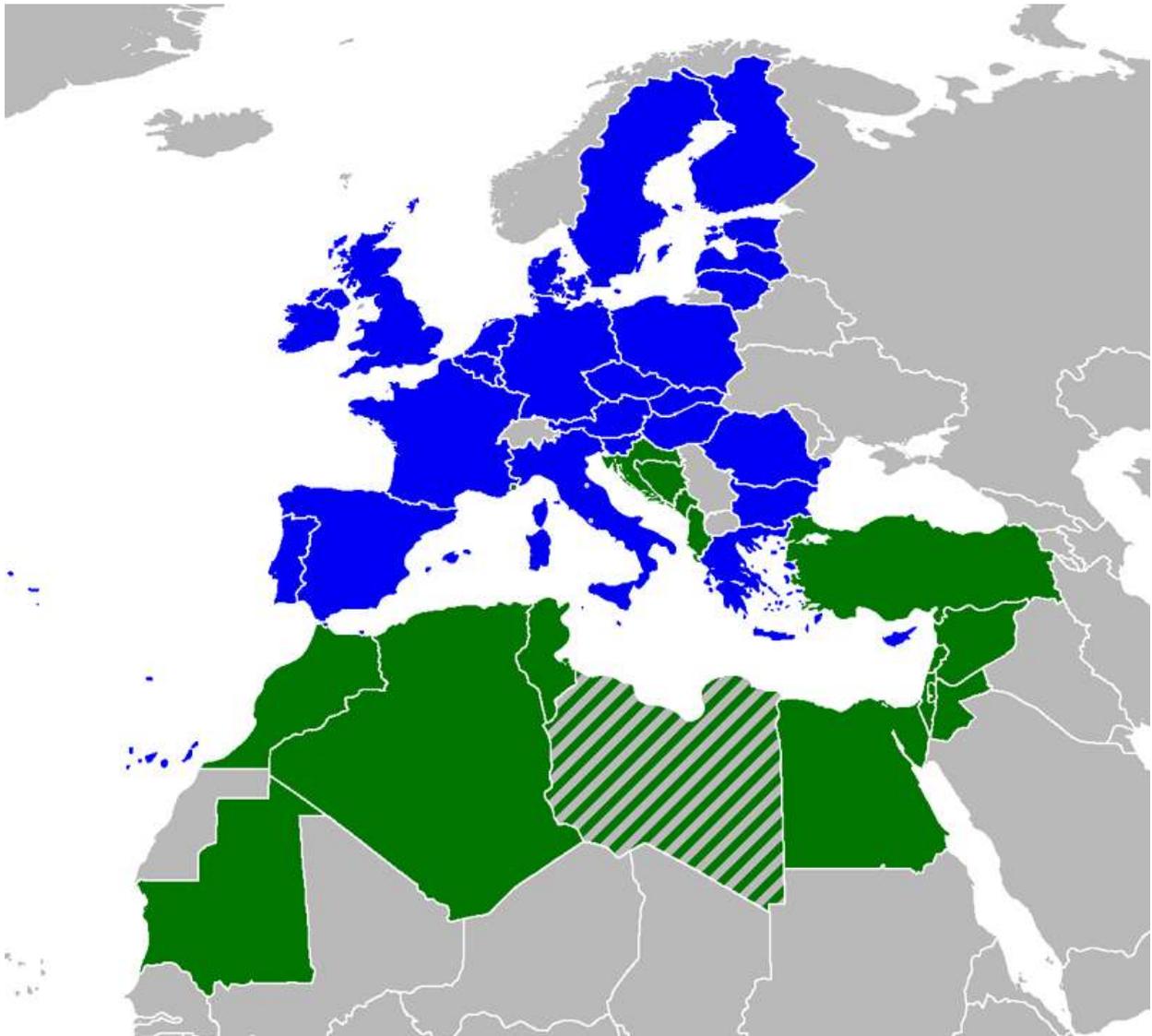
La funzione fondamentale di quello che sarà poi definito *Mare Nostrum*, per lo sviluppo e l’espansione di numerose civiltà, è testimoniata dalla storia dei popoli che sono vissuti lungo le sue coste, nelle isole e attraverso il mare, alla ricerca di materie prime e luoghi da occupare come capisaldi commerciali: ne sono nati imperi e regni, collegati da intensi traffici mercantili nei porti di accesso ai diversi territori isolani e continentali (Mocchegiani Carpano, 2008). Navigazione e progresso delle civiltà attraverso gli scambi marittimi rappresentano un fattore imprescindibile per lo sviluppo delle aree costiere, attraverso la crescita dei porti e degli insediamenti ad essi connessi.

Oggi il Mediterraneo come identità culturale fondata sugli scambi e sul meticciato (necessaria conseguenza di scambi di cultura e di identità), è profondamente cambiato, è in crisi culturale sociale e politica: conflitti e contraddizioni sembrano avere il sopravvento sulla sua natura di entità multi-etnica. Basti pensare ai recenti episodi di immigrazione di massa, vissuti come un’invasione, che colpiscono in primis le isole. Più che una regione cosmopolita che avvicina, un mare della vicinanza tra nord e sud, oggi il Mediterraneo è un mare che allontana e divide l’Europa dall’Africa: anche i progetti di cooperazione tra Europa e Mediterraneo a partire dal trattato di Barcellona del 1995, confluiti nella realizzazione dell’Unione per il Mediterraneo (*Upm*)<sup>4</sup> nel 2008, sembrano essersi indeboliti a seguito della crisi globale che ha imperversato a partire dallo stesso anno.

---

<sup>3</sup> Pur essendo frutto di una riflessione comune, i paragrafi 2, 3, 4 e 5 sono da attribuirsi a Luca di Figlia, mentre i paragrafi 1 e 6 sono da attribuirsi a Valeria Lingua.

<sup>4</sup> L’Unione per il Mediterraneo è un organismo internazionale ispirato al modello dell’Unione europea, che intende avvicinare i rapporti fra le nazioni che si affacciano sul mar Mediterraneo, pur non costituendone una prerogativa. È stata presentata a Parigi il 13 luglio 2008 dal presidente Nicolas Sarkozy, in carica anche come Presidente del Consiglio europeo. L’Unione fa parte della politica europea di vicinato ed è una conseguenza



*Figura 1 – I paesi aderenti all’Unione per il Mediterraneo (2008)*

Il modello di sviluppo dei porti del Mediterraneo oggi risente dunque delle istanze della globalizzazione e della crisi mondiale ad essa connessa: l’estensione dei traffici delle merci, la dilatazione dei bacini di approvvigionamento, le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato rendono pressante l’esigenza di modernizzazione tecnologica dei porti, che si accompagna alla ricerca di nuovi spazi retroportuali e all’adeguamento della dotazione infrastrutturale, in un contesto di scarsità di risorse e con la necessità di rispondere alle rinnovate esigenze urbane e al conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

In questo panorama, le isole – soprattutto le isole minori o non continentali - sono quelle che più subiscono la crisi, sia in termini di sviluppo socio-economico che nelle sue ripercussioni territoriali (invasione di flussi migratori, omologazione dell’offerta turistica ecc.).

---

naturale del Processo di Barcellona, che dal 1995 ha intenzione di avvicinare l’Unione Europea alle nazioni mediorientali e africane.

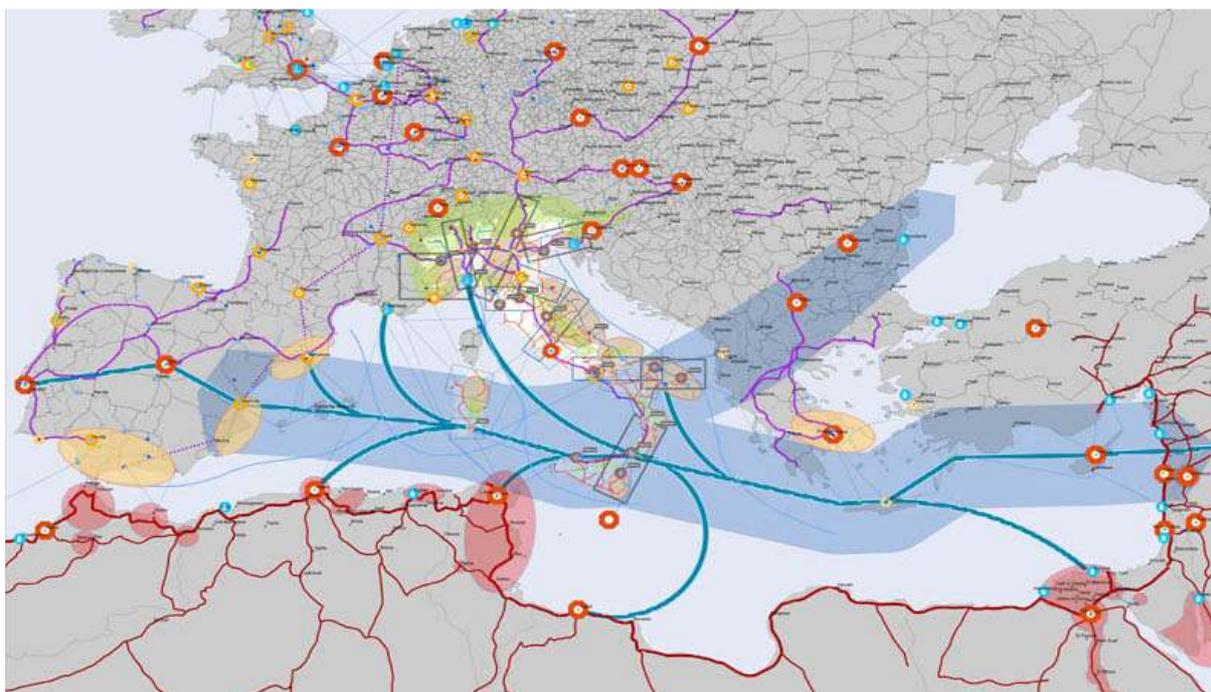


Figura 2 – Il corridoio meridiano (Fonte: Carta, 2005, p. 9)

Una prospettiva di sviluppo potrebbe derivare dall'implementazione dell'Eurocorridoio 1 (Corridoio meridiano) prefigurato in sede UE<sup>5</sup>, che tocca alcune delle principali isole del mediterraneo: le Baleari, la Sardegna e la Sicilia, Creta e Cipro, ma esclude realtà come Malta e la Corsica, nonché la maggior parte delle isole minori.

Queste ultime, inoltre, sono soggette ai venti della globalizzazione anche in riferimento alle potenzialità di sviluppo turistiche, che tendono a plasmare le coste secondo evidenti tendenze omologanti: “i luoghi del turismo, infatti, tendono a essere simili, visto che devono corrispondere allo stesso standard di bellezza, piacevolezza, accoglienza e offerta di servizi. Questa tendenza all'omologazione è molto evidente nelle piccole isole: qui infatti l'estesa adozione del turismo di massa spesso si traduce in una trasformazione delle caratteristiche

<sup>5</sup> Nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest, denominato “Corridoio Meridiano”, è finalizzata alla redistribuzione dei flussi, all'attivazione di nuove reti ed al potenziamento di sistemi locali, contribuendo ad una più generale “ricentralizzazione” del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo.

L'attivazione di tale corridoio, funge da “dispositivo territoriale” in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo capace di agire, nella fase di phasing out che caratterizzerà la programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA fondati sull'uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

L'avvio di un processo di pianificazione strategica per il Mediterraneo si inserisce nel quadro offerto dal nuovo strumento di prossimità, l'European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI), il quale richiama i paesi del sistema euromediterraneo ad una politica di forte convergenza e coalizione sugli obiettivi di sviluppo relativi ai temi strategici per la competitività e la coesione (cfr. Carta, 2005).

peculiari delle isole verso una standardizzazione dell'immagine turistica – da treasure islands a pleasure islands” (Staniscia, 2011, p. 130).

Non diversa sembra essere la situazione delle isole localizzate nell'atlantico orientale: gli arcipelagi delle Azzorre e delle Canarie sono sottoposti alle stesse tendenze omologanti, e risentono in modo secondario dell'appartenenza alle reti euomediterranee, pur costituendo comunque parte integrante del sistema europeo e dell'Unione per il Mediterraneo, per ragioni geografiche, socio-politiche ed economiche.

Il contributo affronta la questione della riqualificazione del rapporto città-porto attraverso l'analisi di alcuni casi concreti nel sistema della portualità isolana italiana e nel più ampio sistema dell'Arcipelago Mediterraneo, considerando al suo interno sia le isole del mediterraneo, sia le isole Atlantiche che appartengono al sistema europeo (Azzorre e Canarie) e risentono di questa appartenenza.

In queste realtà, infatti, la valorizzazione delle aree portuali isolane non si risolve nella riconfigurazione del waterfront, ma assume una prospezione complessa ed integrata, che apre a temi e problemi specifici, la cui soluzione non può prescindere da un approccio multi scalare e multiattoriale. A questo scopo, dopo aver affrontato il quadro comparativo degli interventi di riqualificazione del sistema città-porto in dodici realtà isolane europee, si propone una riflessione sulla necessità, per queste realtà minori, di una ridefinizione di obiettivi e azioni strategiche di governo del territorio capaci di affermare la coesistenza e l'integrazione tra attrezzature portuali e insediamenti urbani.

## **2 La riqualificazione delle città portuali delle isole: un quadro comparativo**

L'esame comparativo di dodici realtà portuali insulari europee nel Mediterraneo e nell'Atlantico orientale è finalizzata a individuare gli interventi più significativi di riqualificazione del porto e di valorizzazione urbana del fronte marittimo, per poi ricavarne un quadro indicativo sia delle esperienze realizzate, sia degli scenari futuri prefigurati. I casi studio analizzati sono: Alghero (Italia), Catania (Italia), Funchal (Portogallo), Heraklion (Grecia), La Valletta (Malta), Las Palmas de Gran Canaria (Spagna), Lefkada (Grecia), Palermo (Italia), Palma de Mallorca (Spagna), Ponta Delgada (Spagna), Rodi (Grecia) e Santa Cruz de Tenerife (Spagna).

Sulla base delle informazioni raccolte – in precedenza strutturate e sintetizzate mediante una scheda esplicativa per ogni caso - e attraverso il confronto dei singoli interventi, possono essere dedotte alcune osservazioni in merito alle nuove tipologie architettoniche presenti nell'area portuale, al rapporto tra il porto e la restante parte di città, alle relazioni tra il porto e il territorio insulare, agli approcci metodologici adottati e alle visioni strategiche ricorrenti che investono il sistema portuale e litorale. E' opportuno precisare che, data l'unicità dei contesti portuali e la particolarità delle singole realizzazioni, è difficile ricavare un modello

esportabile ed adattabile in altri luoghi, bensì è utile comprendere la validità dei singoli elementi urbani ed architettonici introdotti nell'ambiente portuale come sintassi compositiva di una parte di città che si rivela complessa. Nelle aree portuali, difatti, si addensano funzioni ed attività di molteplice natura, la coesistenza nel medesimo luogo di interessi tra loro divergenti comporta rapporti conflittuali; i progetti e i piani proposti tendono, quindi, ad orientarsi verso una mediazione tra le parti poste in essere presentando soluzioni di compromesso tra la creazione di nuovi scenari contemporanei e la conservazione dell'identità locale, tra la tutela ambientale e le esigenze tecnologiche funzionali, tra la valorizzazione degli spazi e delle attività pubbliche e l'ottimizzazione della capacità operativa dello scalo marittimo.



*Figura 3 – Mappatura dei casi studio*

La comparazione tra i casi studio, posta in termini di confronto dei contesti urbani nella loro totalità, non risulta utile ai fini dell'indagine in quanto oltre a fattori di similitudine emergono anche elementi di marcata difformità; altresì può essere opportuno focalizzare l'attenzione sull'ambito portuale e sulle singole tipologie di trasformazione. Si rende necessario, però, mostrare un quadro d'insieme di riferimento e contestualizzare le realtà urbane trattate.

Le dodici città portuali prese in esame costituiscono un insieme variegato di casi, in quanto comprendono città di rango sostanzialmente diverso, con caratteristiche disomogenee. Tale diversità è leggibile immediatamente confrontando le informazioni di carattere generale: dalla grandezza dell'isola d'appartenenza all'estensione urbana della città, dalla tipologia funzionale del porto alla quantità del traffico marittimo movimentato, dalla gerarchia amministrativa che governa il territorio alla normativa di riferimento che regola il porto e le attività portuali. Un dato esemplificativo per tutti può essere individuato in quello

demografico (cfr. fig. 4): se l'area urbana di Palermo conta una popolazione di 656.667 abitanti e si configura come una città metropolitana, la comunità di Lefkada conta solamente 16.307 abitanti.

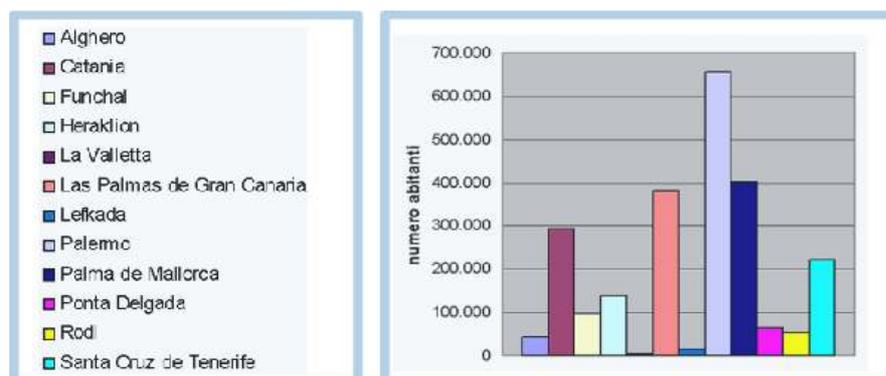


Figura 4 – Istogramma comparativo dei dati demografici delle dodici città portuali

Si rende necessario, quindi, mostrare un quadro d'insieme e contestualizzare le realtà urbane trattate, in quanto la validità e l'efficacia del processo di riqualificazione possono essere valutate proporzionalmente in relazione al singolo contesto di riferimento. Per fornire una visione (seppur generica e riduttiva) delle realtà analizzate, i casi analizzati possono essere suddivisi e raggruppati secondo i seguenti fattori di natura fisica, dimensionale e geografica:

a) estensione superficiale dell'isola di appartenenza:

- *grandi isole*: Sardegna (Alghero), Sicilia (Palermo e Catania);
- *piccole-medie isole*: Creta (Heraklion), Gran Canaria (Las Palmas), Lefkada (Lefkada), Malta (La Valletta), Madera (Funchal), Mallorca (Palma), Rodi (Rodi), Sao Miguel (Funchal), Tenerife (Santa Cruz).

b) espansione urbana della città:

- *grandi città*: Catania, Las Palmas de Gran Canaria, Palermo, Palma de Mallorca e Santa Cruz de Tenerife;
- *città di media grandezza*: Funchal, Heraklion, La Valletta<sup>6</sup>, Ponta Delgada e Rodi;
- *piccole città*: Alghero e Funchal.

c) localizzazione geografica:

- *città insulare mediterranea*: Alghero, Catania, Heraklion, Lefkada, La Valletta, Palermo, Palma de Mallorca e Rodi;
- *città insulare atlantica*: Las Palmas de Gran Canaria, Funchal, Ponta Delgada e Santa Cruz de Tenerife.

Quest'ultima distinzione non ha una valenza prettamente geografica, ma sottende implicazioni storiche, economiche, culturali e urbane. Le città insulari mediterranee

<sup>6</sup> Data la suddivisione amministrativa del territorio maltese nel caso de La Valletta si è ritenuto opportuno considerare tutta l'area urbanizzata del porto di Gran Harbour, che include una popolazione totale di 27.427 abitanti ed è costituito dalle città di La Valletta, Floriana, Cospicua, Senglea e Vittoriosa.

presentano una morfologia insediativa generata dalla stratificazione eterogenea di processi storici di lungo corso, il tessuto urbano è composto da un nucleo centrale di antica formazione attorno a cui si è sviluppata l'espansione della città moderna. Il porto è, comunemente, caratterizzato dalla presenza di due strutture separate: il nuovo porto e il vecchio porto (espansione spaziale verso il mare del centro storico).

Le città delle isole atlantiche sono strutturate secondo un impianto urbano che segue un'orditura prevalentemente ortogonale e hanno una storia recente in quanto la loro fondazione risale circa al XV secolo. Il loro sviluppo è legato a quello del porto utilizzato come scalo strategico per le rotte marittime di collegamento tra l'Europa, l'Africa e l'America; il porto costituisce, quindi, un elemento essenziale dell'organizzazione urbana, economica e sociale dell'isola. La distanza dalle terre continentali e, soprattutto, dalle nazioni d'appartenenza (Spagna e Portogallo) ha determinato un elevato grado di indipendenza ed autonomia territoriale, amministrativa, economica e culturale.

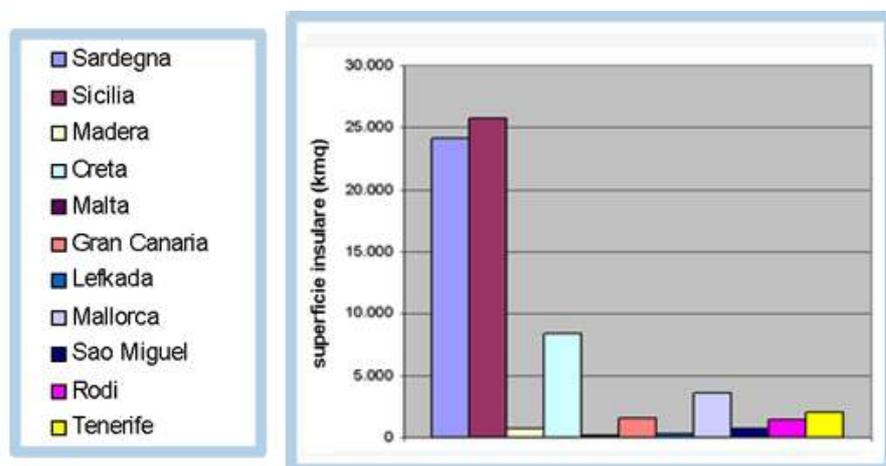


Figura 5 – Istogramma comparativo dell'estensione della superficie insulare espresso in Kmq.

### 3 Il rapporto città-porto: caratteristiche e fattori d'incidenza

Il rinnovamento del fronte marittimo, che ha coinvolto negli ultimi anni le maggiori città portuali europee, ha portato all'affermarsi di una tipologia urbana definita con il nome di *città-porto* che, seppur diversificata nelle modalità e nelle specifiche d'intervento, evidenzia una comune tendenza - difficilmente riscontrabile agli inizi degli anni Novanta - all'apertura, sia formale che funzionale, del porto verso la città e il territorio. Tale propensione è leggibile in modo analogo nei processi di riqualificazione urbana che hanno interessato i porti insulari presi in esame: rispetto alla scala territoriale prevale la dimensione urbana.

L'evolversi del sistema portuale influisce significativamente sullo sviluppo e sulla crescita dell'organismo urbano e il ruolo del porto acquista maggior importanza nelle isole perché rappresenta la principale porta d'accesso dal mare verso la città e il territorio. I fattori che condizionano lo sviluppo del porto e di conseguenza l'assetto urbano porto-città sono molteplici; dall'analisi svolta dall'architetto Pina Di Santo sul monitoraggio della relazione città-area portuale<sup>7</sup> emergono tre principali fattori d'incidenza: fisica, economica e funzionale. In riferimento allo studio citato possono essere dedotte alcune considerazioni generali relative ai casi studio esaminati:

#### *Ambito economico*

Nei territori insulari il settore economico prevalente è quello turistico-ricettivo. Il turismo risulta essere la prima fonte di reddito ed alimenta a sua volta la crescita di un indotto composto da altre attività economiche come quella edilizia, commerciale e manifatturiera di prodotti tipici locali.

#### *Ambito fisico*

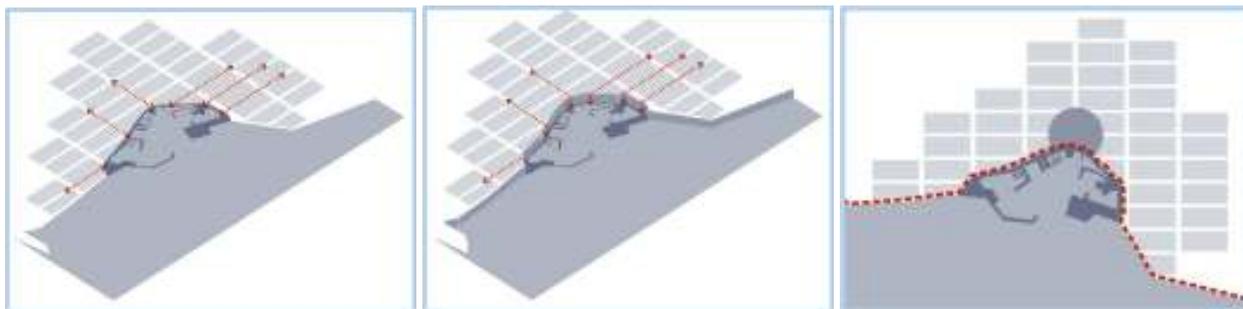
L'orografia del terreno e l'altimetria del costruito determinano rapporti di diversa natura tra il porto e la città (identificata soprattutto col centro storico) anche dal punto di vista percettivo e influiscono in maniera tangibile sull'accessibilità all'area portuale. Possono essere individuate due relazioni spaziali tra il porto e la città: connessione diretta, in cui il porto e la città giacciono sul medesimo livello, o connessione indiretta, in cui il porto e la città giacciono su piani a quota sfalsata. Alla prima categoria possono essere riconducibili i casi di Catania, Heraklion, Palermo, Las Palmas, Lefkada, Rodi, Santa Cruz; mentre alla seconda possono essere riconducibili i casi di Alghero, Funchal, La Valletta e Ponta Delgada.

La presenza di una strada ad elevato transito automobilistico è tra gli elementi urbani che sancisce spazialmente la separazione tra il porto e la città: la strada funge da elemento perimetrale che delinea il confine tra il litorale e le aree interne. La struttura viaria si presenta avulsa dai caratteri formali della spazialità urbana in cui è inserita, l'esigenza monofunzionale di collegamento (volta a seguire soluzioni puramente tecniche di unione tra punti tra loro distanti) ha prodotto vere e proprie cesure e frammentazioni nel contesto urbano. Nel processo di sviluppo della città moderna, sempre più dipendente dal trasporto automobilistico, in tutte i casi studio trattati la costruzione di una strada litorale di scorrimento veloce ha sancito la fase di ammodernamento urbano e, di fatto, il progressivo allontanamento tra il porto e la città. Il caso di Heraklion risulta emblematico in quanto negli anni Sessanta, per la costruzione della rete stradale, sono state abbattute antiche strutture fortificate del vecchio porto: la stratificazione storica ha ceduto il passo al progresso tecnologico. Se, da un lato,

---

<sup>7</sup> La ricerca è stata compiuta presso la Facoltà di Architettura della Seconda Università degli Studi di Napoli, Cfr. DI SANTO P., *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Napoli 2003

l'infrastruttura viaria favorisce il collegamento tra il porto e il territorio ed è indispensabile per lo smistamento delle merci verso l'entroterra, dall'altro pone serie problematiche di accessibilità e di fruizione dello spazio pubblico del litorale e del porto. La criticità è accentuata dal fatto che al flusso di traffico portuale spesso si aggiunge quello della viabilità ordinaria, determinando situazioni di congestionamento. La riorganizzazione dei collegamenti veicolari, ciclabili e pedonali è uno dei temi progettuali affrontati nelle trasformazioni delle aree portuali.



*Figura 6 – Rapporti spaziali tra il porto e la città: connessione diretta vs connessione indiretta, separazione dovuta a un asse stradale ad elevato transito*

#### *Ambito funzionale*

I caratteri distintivi del porto sono direttamente condizionati dalle attività che in esso sono svolte. Nei porti si distinguono le seguenti funzioni: industriale, commerciale, di servizio passeggeri (differenziato nelle sottocategorie attracco navi passeggeri e attracco navi crociera) e turistica<sup>8</sup>. A ogni funzione corrispondono delle specifiche d'utilizzo sia in termini di gestione degli spazi, sia in termini di infrastrutture. Le funzioni di servizio passeggeri e turistiche si conciliano e s'integrano maggiormente con le attività urbane rispetto alle funzioni industriali e commerciali. L'elemento funzionale emerge, così, come uno dei principali fattori d'incidenza sull'ambiente urbano: "Modelli di organizzazione funzionale dei porti vuol dire in termini più corretti modelli di gestione portuale. (...) Il tipo di gestione non è indifferente alla tipologia delle relazioni tra porto e territorio, tra porto e città." (Legitimo, 1989). E' facilmente comprensibile, inoltre, che la compresenza di un numero maggiore di funzioni determina un maggiore grado di complessità nella gestione del suolo e degli spazi. La problematica coesistenza nel medesimo luogo di funzioni diverse e difficilmente sovrapponibili tra loro (sia sulla terra ferma sia sullo specchio d'acqua marino) ha portato alla separazione fisica della stessi spazi portuali; ad ogni funzione corrisponde una posizione e un'area spazialmente delimitata (cfr. tab. 1).

<sup>8</sup> La classificazione è stata elaborata facendo riferimento alla distinzione funzionale espresse nella legge italiana 84/98 "Riordino della legislazione in materia portuale".

	PORTO INDUSTRIALE	PORTO COMMERCIALE	TRASPORTO PASSEGGERI		PORTO TUIRISTICO
			ATTRACCO NAVI PASSEGGERI	ATTRACCO NAVI CROCIERA	
ALGHERO				(●)	●
CATANIA	●	●	●	●	●
FUNCHAL			●	●	●
HERAKLION		●	●	●	●
LA VALLETTA	●	●	●	●	●
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	●	●	●	●	●
LEFKADA					●
PALERMO		●	●	●	●
PALMA DE MALLORCA		●	●	●	●
PONTA DELGADA		●	●	●	●
RODI		●	●	●	●
SANTA CRUZ DE TENERIFE	●	●	●	●	●

Tabella 1 – Composizione funzionale dei sistemi portuali analizzati.

#### 4 Idee, progetti e conflitti: alla ricerca di una rinnovata relazione tra porto e città

Dall'analisi delle progettualità insite nelle città portuali dell'Arcipelago Mediterraneo, si rileva l'alimentarsi di rinnovate relazioni spaziali tra il porto e il contesto, in cui è inserito, secondo due direttrici principali: la prima direttrice segue la fascia del litorale in una continuità spaziale - di elevato valore paesaggistico - che costituisce il "sistema litorale" o del "fronte d'acqua"; la seconda (solitamente perpendicolare rispetto alla precedente) mette in relazione l'area portuale e il tessuto urbano ad essa adiacente, relazione in cui l'area d'interfaccia o di confine tra il porto e la città assume un ruolo di fondamentale rilievo. Il porto, pertanto, si configura con due fronti: uno aperto verso il mare, il fronte marittimo, e l'altro verso l'ambiente costruito, il fronte urbano.

Nell'analisi dei casi studio si è proceduto, così, a distinguere le categorie architettoniche e funzionali dei progetti in relazione alla loro localizzazione fisica, differenziando le zone d'interesse in tre parti:

1. Area portuale: individua la zona di competenza dell'Autorità Portuale, quella propriamente identificabile come porto.
2. Area urbana (fronte porto): individua le aree della città che si affacciano verso il porto e i quartieri ad esso più prossimi.
3. Fascia litorale: individua le aree urbanizzate della città che si affacciano verso il mare ad eccezione del porto.

La localizzazione dei progetti di riqualificazione distinti nelle tre aree d'intervento mostra come la maggior parte di essi ricada all'interno dell'area portuale (cfr. tab. 2).

	TERMINAL PASSEGGERI	CENTRO E SPAZI COMMERCIALI	PARCO ACQUATICO/ PISCINE	TEATRO/ AUDITORIUM	PERCORSO LUNGOMARE/ CICLABILE	PARCO/ SPAZI VERDI	RESIDENZE	UFFICI
AREA PORTUALE	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●
AREA URBANA FRONTE PORTO		●●●●●●●●		●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	
FASCIA LITORALE		●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●
	MUSEO/ CENTRO CULTURALE	PARCHEGGIO INTERRATO	PIAZZA/ SPAZI APERTI	STRUTTURE PORTO OPERATIVO	PORTO TURISTICO	HOTEL/ CASINO	CENTRO SPORTIVO	CENTRO CONGRESSI
AREA PORTUALE	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	
AREA URBANA FRONTE PORTO	●●●●●●●●		●●●●●●●●			●●●●●●●●		●●●●●●●●
FASCIA LITORALE	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●		●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●	●●●●●●●●

CASI STUDIO

Alghero ●●●●●●●●	Catania ●●●●●●●●	Funchal ●●●●●●●●	Heraklion ●●●●●●●●	La Valletta ●●●●●●●●	Las Palmas de Gran Canaria ●●●●●●●●	INTERVENTI REALIZZATI: ●●●●●●●●
Lefkada ●●●●●●●●	Palermo ●●●●●●●●	Palma de Maiorca ●●●●●●●●	Ponta Delgada ●●●●●●●●	Rodi ●●●●●●●●	Santa Cruz de Tenerife ●●●●●●●●	INTERVENTI PREVISTI: ●●●●●●●●

Tabella 2 – Collocazione nelle tre aree di interesse degli interventi realizzati e previsti dei dodici casi studio.

Il rigenerato rapporto tra la città e il porto, quindi, non è riconducibile *tout court* all’evoluzione complementare delle due parti (porto e città), ma deriva piuttosto dal mutamento della natura stessa di alcune aree portuali, che si “fanno” città.

Il porto accoglie al suo interno attività e funzioni tipicamente urbane come attività ricreative, culturali e sociali tra le più qualificanti in misura al valore aggiunto che ne acquisisce lo spazio pubblico nel suo complesso. La presenza nel porto di aree dismesse o sottoutilizzate, di edifici in disuso e di attività in via di delocalizzazione ha prefigurato la possibilità di sviluppare progetti di riqualificazione; difatti la disponibilità di zone libere è da considerarsi tra i fattori principali che hanno favorito e dato avvio all’attuazione di programmi di rinnovamento urbano. Operazioni analoghe sono riscontrabili con meno frequenza nelle zone retro-portuali, che al contrario si presentano già sature di costruito, in un sistema urbano ormai consolidato, privo di adeguati spazi preposti ad accogliere significativi cambiamenti. Inoltre, in molti casi le zone retrostanti il porto coincidono con il centro storico, soggetto ad interventi di recupero e valorizzazione più che a processi di vera e propria trasformazione.

La concomitanza tra i numerosi interventi nelle aree portuali e litorali - in considerazione sia del lasso temporale in cui sono stati compiuti, sia dei progetti non ancora realizzati - evidenzia l’importanza strategica che nel sistema città il fronte d’acqua ha assunto come nuovo centro d’attrazione e d’aggregazione sociale: la città pubblica è traslata sulla costa, generando una nuova polarità che a seconda dei casi si rapporta in modo complementare o in contrapposizione rispetto al centro storico, luogo da sempre designato a rivestire il ruolo di

principale catalizzatore delle attività sociali e della vita pubblica. La distanza tra il centro storico e il porto risulta, quindi, un elemento fondamentale negli equilibri funzionali all'interno del sistema urbano.

Nel caso in cui l'interposta distanza tra il porto e il centro non permette alcuna continuità spaziale (es. Funchal e Las Palmas de Gran Canaria) si viene a generare un sistema policentrico: due poli distinti che, seppur collegati da percorsi, rimangono spazialmente separati. Invece nel caso in cui le due parti confinano o sono ravvicinate si determina una sorta di dilatazione percettiva e spaziale del centro storico che, ampliando i propri limiti, va ad integrare le nuove aree riqualificate del porto. Si va, così, a ricostituire un rapporto storicamente già presente nella memoria del luogo: in molti casi, difatti, gli interventi di riqualificazione interessano il cosiddetto *porto vecchio*, che, prima della fase d'industrializzazione e modernizzazione del sistema portuale, era un elemento urbano integrato al centro cittadino.

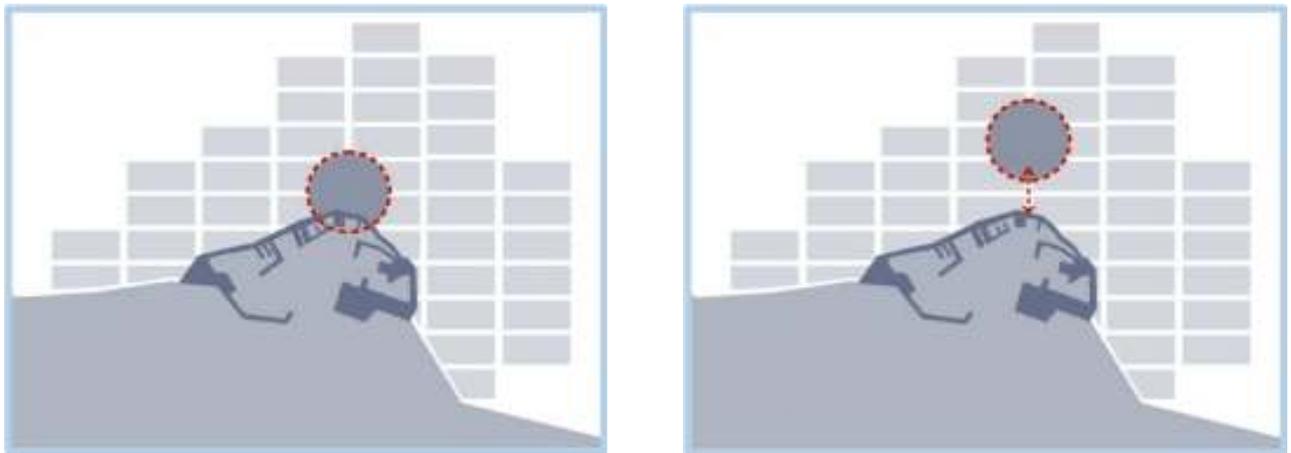


Figura 7 – Rapporti spaziali tra il porto e il centro città: continuità vs separazione

La riflessione sul porto non può prescindere, quindi, dal considerare i determinanti condizionamenti che la rigenerazione urbana comporta sull'assetto di tutta la città. Al cambiare del fronte marittimo muta la città in un processo in continua evoluzione, che implica ripercussioni maggiori nelle realtà urbane di piccola e media dimensione (ne sono un esempio il porto di Alghero, Lefkada e Ponta Delgada).

Prendendo in esame la riqualificazione urbana del fronte a mare di Ponta Delgada, ad esempio, l'operazione di *Portas do Mar* ha ottenuto un esito positivo sia in termini economici, sia in termini di fruibilità degli spazi: esito che ha indotto l'amministrazione locale supportata dagli organi del governo regionale - ad investire politicamente e finanziariamente sullo sviluppo della città lungo la fascia del litorale. Il complesso marittimo e il successivo progetto di riassetto stradale dell'Avenue Marginal hanno determinato una relazione sinergica tra l'area costiera e il centro storico mediante un percorso fatto di continuità spaziale tra terminal passeggeri, galleria commerciale, passeggiata lungomare e centro storico. Tale tessuto

connettivo ha incentivato, soprattutto nella stagione estiva, la frequentazione e il flusso di visitatori nel centro cittadino, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali di tipo tradizionale. Tale situazione, oggi, è messa in discussione dalle nuove opere in fase di costruzione localizzate nell'area ovest del litorale, ed in particolare dal centro commerciale Pero de Tevie, che si affianca alle piscine di Pero, al porto turistico ed alla principale struttura polifunzionale del complesso *Portas do Mar* (posta su una direttrice marginale tra il centro e la prima periferia). La rete commerciale di piccoli e medi esercizi collocati nel centro storico può essere, così, potenzialmente svalutata dalla nuova area di sicuro richiamo aggregativo e di forte attrattività commerciale. A tale riguardo si segnalano le contrapposte visioni che animano il dibattito locale. L'amministrazione pubblica ravvisa nel nuovo progetto un'occasione per attrarre investimenti finanziari esteri e per rilanciare il settore turistico e commerciale non solo dell'area d'intervento ma di tutta la città. Mentre, come riportato in alcune interviste, è di tutt'altro avviso l'opinione dei negozianti del centro storico che affermano una crescente preoccupazione per il declassamento del centro a zona marginale per il commercio e prefigurano una notevole perdita di ricavi al punto da prefigurare la possibile chiusura di alcune attività.

I rapporti spaziali tra parti di città (porto-centro) all'interno del sistema urbano implicano considerazioni, quindi, non unicamente relative alla distanza materiale, tali rapporti acquistano rilevanza al momento in cui la dimensione fisica innesca relazioni e dinamiche mutevoli d'altra natura.

In riferimento alla succitata carenza di interventi di trasformazione urbana nella zona retro-portuale, fa eccezione la città di Palma de Mallorca, dove la mancanza di spazi liberi e la presenza della strada litorale Av. Gabriel Roca hanno determinato una separazione netta tra la città e il porto, costituendo un limite vincolante e difficilmente valicabile e relegando il porto al ruolo di scalo commerciale. Se la presenza di una strada ad elevato transito automobilistico è un problema comune a tutte le realtà analizzate, nel caso in questione risulta di maggior rilievo per le dimensioni dell'infrastruttura, che in alcuni tratti presenta una carreggiata a sei corsie. Nel porto non si registrano interventi se non quelli legati al settore operativo, mentre in uno sviluppo di lungo decorso sono state compiute operazioni di elevata qualità architettonica sul fronte urbano prospiciente il porto e lungo il litorale; il *Parc de Mar* e il *Museo de Baluard* si collocano, infatti, a margine del centro storico, lungo la strada costiera sul versante opposto rispetto al mare. In confronto agli altri casi studi, dove l'unione funzionale e spaziale tra la città e il fronte marittimo è data dalla costruzione di nuovi spazi pubblici all'interno del porto, il caso di Palma de Mallorca differisce dato che l'avvicinamento è generato dal un processo inverso, in cui è la città che tende ad accostarsi al porto e al mare con nuove strutture culturali e ricreative.

Altro elemento risultante dall'analisi è l'addensarsi di nuovi progetti sul fronte marittimo in misura maggiore rispetto a quelli finora realizzati. Il confronto in tal senso è da considerarsi

indicativo dato che, oltre ai progetti attualmente in fase di costruzione, sono state conteggiate tra le opere previste quelle relative a progetti architettonici, concorsi d'idee e piani urbanistici, la cui realizzazione finale non può essere assicurata con piena certezza e che, nel caso dei piani e di alcuni concorsi, risultano indicazioni o elenchi di possibili interventi.

L'interesse fornito dal dato quantitativo non è suscitato dal risultato prettamente numerico, ma dal fatto che segnala un crescente interessamento da parte degli enti amministrativi e delle autorità locali verso i processi di rinnovamento dell'area portuale. I nuovi progetti e i nuovi piani individuati sono stati elaborati e presentati in una fascia temporale relativamente di breve periodo; la recente proliferazione di proposte progettuali in tutte le località analizzate demarca l'attualità e l'importanza del tema affrontato. Molte politiche urbane tendono, così, a riscoprire il ruolo sociale, economico e funzionale del porto facendo convergere su di esso iniziative programmatiche che conferiscono al rinnovamento dell'area portuale un'importanza strategica: la riqualificazione urbana del sistema portuale e litorale è interpretata come azione trainante capace di indurre processi virtuosi di sviluppo qualitativo per tutta la città e per tutto il territorio. Ne sono un esempio rappresentativo i casi di Palermo, dove a più di cinquanta anni dal precedente è stato elaborato un nuovo P.R.P., e di Catania, dove il P.R.P., il P.I.A.U. e il P.U.A. - Variante Catania sud ridisegnano completamente tutto il fronte a mare della città. Oltre alle realtà citate, in cui i progetti sono ancora da realizzare o in corso di realizzazione, in altre città portuali -come Las Palmas de Gran Canaria, La Valletta e Santa Cruz de Tenerife- sono già stati portati a termine rilevanti progetti di riqualificazione, dalle quali è possibile trarre le seguenti considerazioni:

- il processo di rigenerazione del porto è messo in atto mediante una programmazione di lungo periodo ed è articolato in più fasi, le nuove realizzazioni non sono eventi episodici ma s'inseriscono in una visione d'insieme generata in primo luogo sulla base degli indirizzi e delle previsioni di strumenti e piani urbanistici;
- i positivi risultati riscontrati dalle esperienze messe in essere promuovono l'alimentarsi di rinnovati stimoli di cambiamento;
- le problematiche e le esigenze insite nell'ambito portuale sono in continua evoluzione, perché connesse a fattori sia locali sia globali come il progresso tecnologico e il mutamento del mercato del trasporto marittimo;
- il porto e il fronte marittimo sono aree della città che per il loro valore richiamano interessi economici da parte sia del settore pubblico sia di quello privato, la fattibilità dei progetti e la validità dell'investimento è determinata dall'attrattiva finanziaria che si manifesta in modo maggiore nelle località in cui sono presenti sistemi infrastrutturali e realtà economiche già consolidate nel tempo.

## **5 I temi e le tipologie d'intervento**

Le operazioni di riqualificazione del fronte a mare delle città risultano episodi di vera e propria riurbanizzazione, in cui la configurazione di una nuova immagine della città e del porto si esprime seguendo il principio di un mix funzionale: agli edifici e agli spazi di carattere tipicamente urbano sono affiancate nuove funzioni di rango elevato. Possono essere individuate alcune principali tipologie architettoniche che sono inserite in modo ricorrente nei processi di riqualificazione. La plurifunzionalità degli spazi è uno degli fattori urbani che determina un'integrazione sociale e la possibilità di fruizione continuativa degli spazi apertura al pubblico e permeabilità.

### Terminal Passeggeri

Il porto passeggeri tra le varie funzioni del porto è la tipologia che più si accosta agli ambiti di natura urbana. La costruzione di nuove strutture di attracco e accoglienza passeggeri, infatti, oltre a rispondere al bisogno di soddisfare il crescente domanda del mercato turistico di persone in particolar modo quello crocieristico, tendono ad integrarsi con gli spazi urbani della città. Il terminale può essere ritenuto funzionalmente, fisicamente e simbolicamente un elemento di unione tra le due parti di città. Osservando le nuove opere e i progetti non realizzati si evince questo fattore progettuale, i progetti non focalizzano solo sul manufatto edilizio ma cercano di modellare gli spazi aperti e i luoghi pubblici circostanti.

### Edifici culturali e di svago

In questa categoria sono fatti confluire tutti quei progetti la cui funzione è sottoscrivibile negli ambiti culturali o negli ambiti più in generale di svago e tempo libero come musei, teatri, auditori, piscine, centri sportivi, parchi, negozi, centri culturali, spazi espositivi negozi e bar, locali notturni. ed altri. L'inserimento di tale tipologia risulta essere la più efficace nel processo di conversione del porto conferendo al fronte d'acqua un nuovo ruolo con la presenza di spazi aggregativi e di riflessione sociale.

### Percorso lungomare

Uno delle problematiche di confronto e scontro nel dibattito sulle relazioni tra città e porto è senz'altro quello della permeabilità dei due spazi, che tradotto in termini progettuali può essere maggiormente definito come accessibilità. L'apertura del porto alla vita sociale, aggregativa e pubblica può essere attuata a beneficio degli abitanti dei fruitori pedonali. I percorsi, non interpretabili come semplici linee di collegamento, ma come passaggi strutturati di elementi di continuità spaziale sono l'elemento urbano di maggior rilievo. Mentre il collegamento stradale per ragioni tecniche si inserisce asetticamente nel tessuto urbano i collegamenti pedonali e ciclabili se progettati si innestano in una visione complessiva del

disegno della città. I percorsi, come il paseo marittimo di Palma de Mallorca o la passeggiata a mare di Alghero sono progetti urbani ben studiati, che per l'utilizzo, la fruizione e il senso di vicinanza all'elemento acqua diventano luoghi di appartenenza e identità sociale. E' significativo ricordare che il paseo marittimo di Palma de Mallorca se pur rinnovato e soggetto a un restyling nel corso degli anni è stato concepito idealmente nel 1910 proprio come spazio pubblico : nella notte del 23 Giugno l'architetto Gaspare Bennazar coordinando una numerosa manovalanza ha costruito con asse di legno un passaggio di 300 metri lungo dove prima era depositate solo rovine.

La passeggiata a mare è un elemento urbano di elevato valore ed è un elemento compositivo sempre presente nelle aree portuali riqualificate.

### Aree verdi

L'utilizzo dell'elemento del verde urbano nel rivisitare gli spazi aperti, ha una funzione di salubrità e refrigerio, si contrappone alla grigia visione del porto industriale e commerciale. Diviene quindi elemento di valorizzazione dell'ambiente ne è un esempio il Foro Italico di Palermo.

### Porto Turistico

Il porto turistico e da diporto è un'opera di forte attrattiva turistica rivolta a un target di fruitori elevato; alla struttura devono corrispondere livelli di alta qualità urbana e la presenza di adeguati servizi annessi. Quindi la creazione di marine lungo il litorale innesca processi di riqualificazione, che si conciliano con il tessuto urbano preesistente soprattutto nei luoghi in cui il carattere storico può addurre al complesso un valore aggiunto. Per tale motivo nelle città portuali mediterranee i vecchi porti, posizionati al margine del nucleo storico e svuotati delle tradizionali funzioni, sono stati adattati ad accogliere le funzioni del porto turistico.

I processi, che negli ultimi anni hanno generato rilevanti trasformazioni degli spazi portuali delle città esaminate, possono essere inclusi in un panorama più articolato che ricade nello scenario dello sviluppo urbano concepito come vera e propria rigenerazione urbana. La riscrittura del porto -in considerazione del rinnovamento spaziale e funzionale delle aree dismesse o giacenti in stato di degrado- ha rappresentato e rappresenta un'opportunità tangibile di valorizzazione e crescita della città.

Gli interventi di riqualificazione realizzati o prefigurati nelle diverse aree, sulla base della modalità dell'intervento, possono essere classificate nelle seguenti categorie:

- *Progetti o edifici ex-novo*: identifica singole costruzioni che, seppur di servizio o di interesse pubblico, non hanno innescato processi di riqualificazione degli spazi urbani limitrofi.
- *Riqualificazione urbana*: identifica progetti che hanno interessato la trasformazione di vasti spazi urbani rimodellandone la conformazione spaziale e funzionale.

- *Riqualificazione urbana con interventi puntuali*: identifica interventi edilizi che hanno indotto un processo di riqualificazione anche degli spazi aperti e delle aree pubbliche limitrofe e che possono essere declinati come progetti a “scala intermedia” (architettonica/urbana).

-*Recupero edifici esistenti*: identifica i progetti di recupero edilizio di costruzioni preesistenti che in alcuni casi hanno comportato anche un cambio di destinazione d’uso.

Infine occorre rilevare che, con la configurazione dei nuovi waterfront, ha preso avvio una maggior consapevolezza nell’opinione pubblica nei confronti del mare e della fruibilità degli spazi pubblici ad esso adiacenti; inoltre la crescente sensibilità collettiva e pubblica nei confronti delle tematiche ambientali ha portato una maggiore attenzione sui problemi ecologici per il miglioramento delle città nel suo complesso e del fronte d’acqua in particolare. In questo senso alle operazioni di riqualificazione dei fronti marittimi viene attribuita una plusvalenza estetica: le aree portuali urbane sono viste come luogo di riconoscibilità e prestigio.

## **6 Conclusioni**

L’Arcipelago Mediterraneo presenta alcune peculiarità di contesto che ne fanno il corridoio est-ovest per eccellenza nel sistema Euro-africano. Tuttavia, il grande corridoio meridiano taglia fuori due isole continentali, Malta e la Corsica, e tutte le isole minori, nonché quelle atlantiche. La possibilità di sviluppo dominante di queste realtà rimane dunque quella legata al turismo, con la connotazione della “qualità”, che porta tuttavia a tendenze omologanti.

Inoltre, il livello di sviluppo è direttamente proporzionale all’estensione dell’isola e al suo ruolo nella geografia socio-economica del paese di riferimento: al diminuire della grandezza dell’isola, diminuisce anche l’importanza del porto, che assume basso rango non solo nel sistema europeo, ma anche in quello nazionale e regionale. Questo determina anche una notevole dipendenza dagli attori nazionali per i finanziamenti, perché le aree portuali richiedono ingenti finanziamenti che le amministrazioni locali generalmente non hanno a disposizione.

Il tema della rigenerazione e del rapporto con l’isola si confronta a livelli territoriali molto diversi e in contesti socio-economici e culturali con diversità evidenti.

Si presentano tuttavia alcuni temi e problemi comuni che, da un lato, sono inscrivibili nel più ampio quadro delle problematiche afferenti alla riqualificazione dei waterfront ma, dall’altro lato, presentano anche delle specificità propriamente legate al contesto insulare in cui si collocano.

Nel più ampio contesto della riqualificazione dei waterfront, Savino (2010) individua cinque nodi problematici ancora da sciogliere:

- la difficoltà di costruire forme di integrazione tra le economie portuali e il contesto socio-economico della città portuale;
- la mancanza di un approccio strategico e territoriale al tema, rispetto a interventi sporadici e legati per lo più a programmi e finanziamenti specifici (come nel caso della stagione della programmazione complessa);
- il ruolo del progetto, soprattutto di quello d'autore, spesso caricato di obiettivi e funzioni che vanno ben oltre le sue potenzialità, soprattutto quando non si inserisce in un quadro coerente di interventi urbani e territoriali;
- la scarsa attenzione agli spazi e alle funzioni pubbliche, che spesso è legata alla creazione di nuove centralità senza una attenta analisi delle reali esigenze della città, creando ulteriori congestioni, se non vere e proprie cattedrali nel deserto, a fronte di spazi pubblici banalizzati e poco accessibili;
- infine, la questione annosa degli strumenti: se da un lato resta irrisolto il rapporto tra piano regolatore portuale e piano comunale di governo del territorio, dall'altro lato gli strumenti di intervento (programmi complessi, varianti ad hoc) risultano troppo settoriali e deboli, col rischio di risultare scarsamente efficaci o incompiuti.

In riferimento alle situazioni analizzate, tali nodi sono stati rapportati al ruolo dell'isola e delle città portuali analizzate. Una lettura multi scalare delle esperienze osservate ha permesso di fare una tassonomia di città-porto isolane, per evidenziare come possono cambiare o essere avvertiti in modo diverso i nodi problematici evidenziati, al mutare del livello dell'isola e del ruolo delle città portuali. Sono emerse quattro categorie di città-porto (tab. 3):

1. città-porto capoluogo di isole continentali, che assumono un ruolo trainante nel sistema regionale, in virtù della loro caratterizzazione di attrattori di flussi e servizi, nonché di polarità sia a livello territoriale, sia nel più ampio contesto delle reti TEN (Sicilia, Sardegna, Cipro);
2. città porto locali di isole continentali: non presentano alcun potere e potenzialità di sviluppo, sono i casi più disperati perché quelli su cui convergono meno investimenti
3. città porto capoluogo di isole minori: essendo l'unica porta all'isola, assumono il ruolo di attrattore di flussi e servizi, e rappresentano polarità a livello locale;
4. città porto locali di isole minori: porti turistici e approdi, creano flussi minori e non hanno i servizi, per i quali occorre rivolgersi al capoluogo. Presentano dunque un ruolo marginale, connesso per lo più alla nautica da diporto.

	ISOLA CONTINENTALE	ISOLA MINORE
<b>Città porto capoluogo/ di livello sovralocale</b>	Cagliari e Olbia Ajaccio e Bastia Valletta	Portoferraio Creta Cnosso Rodi

<b>Città porto locale</b>	Alghero	- Cavo e Riomarina
	Porto	→ secondo savino è un'allitterazione, non ha senso

*Tabella 3 – Collocazione nelle tre aree di interesse degli interventi realizzati e previsti dei dodici casi studio.*

La tassonomia permette di inserire e contestualizzare le riflessioni emerse in merito ai temi e problemi comuni e/o specifici emersi nei diversi casi, attraverso una riflessione su potenzialità e limiti, rischi e opportunità di sviluppo (SWOT) per ciascuna area:

1. città-porto capoluogo di isole continentali:

- + potenzialità di grandi operazioni perché sono sede di autorità portuali e intercettano reti TEN (e, dunque, fondi strutturali specifici)
- conflittualità legate proprio alla presenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi
- le nuove centralità sono banali e a rischio di omologazione, soprattutto nei casi in cui i progetti sono affidati alle archistar per rispondere alle esigenze di creazione di Landmark per la valorizzazione di grandi città metropolitane;

2 e 4. città porto locali di isole continentali e di isole minori:

- nessun potere e potenzialità di sviluppo, sono i casi più disperati, non ci sono progetti, le opportunità di sviluppo sono tendenzialmente legate al turismo, spesso al di fuori di un discorso di coerenza territoriale (vedi sviluppo delle città costiere siciliane) e
- in più non hanno le stesse potenzialità di connessione con la terra ferma delle città pari livello continentali

3. città porto capoluogo di isole minori:

ruolo di unica porta all'isola, attrattore di flussi e servizi, polarità a livello locale

- meno finanziamenti (a Portoferraio gli interventi sono dovuti all'appartenenza alla autorità portuale, sennò difficoltà a districarsi in operazioni esose)
- + non si ricorre all'intervento delle archistar o alla creazione di nuovi Landmark per i costi elevati, si tende piuttosto a riutilizzare il patrimonio edilizio esistente
- + potenzialità di maggiore attaccamento alla specificità locale
- tendenza a sposare modelli unificanti o a utilizzare l'isola come brandt (a Mallorca, ad esempio, con la dipartita della Camel è cessata l'identificazione tra marchio e prodotto locale e le istanze di sviluppo locale hanno dovuto convergere più marcatamente verso il turismo).
- tendenza a essere bypassate, necessità di una valorizzazione specifica della città-porta dell'isola.

A seconda del livello territoriale e della grandezza dell'isola, cambia il ruolo delle città portuali e dunque il tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio: Di conseguenza, a differenti livelli di appartenenza corrisponderanno diverse letture e approcci al tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio.

## 7 Bibliografia

- Braudel F. (1992), *Il Mediterraneo*, Milano: Bompiani.
- Bruttomesso R., Giaimo C. (2003), acd, Porto città territorio, in *Urbanistica Informazioni* n. 187, gennaio-febbraio, INUedizioni, Roma.
- Bruttomesso R. (2004), acd, *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.
- Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Bologna: Patron.
- Carta M. (2005), Il corridoio meridiano come “dispositivo territoriale” nello scenario di un Piano Strategico del Mediterraneo, intervento al XXV Congresso INU *Infrastrutture, città e territori*, Roma, 1-2 dicembre 2005.
- Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Napoli: Giannino.
- Fabbro G. (2004), Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole, in Bruttomesso R., *I waterfront...*, cit., pp. 154-157.
- Legittimo G. (1989), Modelli di organizzazione funzionale dei porti. In: Scarponi S. (eds) *Città – Porto. Scritti e Progetti*. Milano:Clup
- Matvejevic P. (1992), *Breviario Mediterraneo*, Milano: Garzanti.
- Mocchegiani Carpano C. (2008), Mediterraneo, in *Forma Urbis - Itinerari Nascosti di Roma Antica*, Anno XIII n. 9, Settembre 2008, p. 3.
- Pavia R., Di Venosa M. (2006), acd, I porti delle città: piani e progetti, in *Urbanistica* n. 131, INUedizioni, Roma.
- Savino M. (2010), acd, *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano: FrancoAngeli.
- Sousa S. (2010), Evolucao da fronte marittima de Ponta Delgada, Arcores: o Passeio Marittimo, in *Portus* n. 20, pp. 8-11
- Staniscia S. (2011), Islandness e turismi insulari, in *(New) European Identity*, Venezia: Marsilio, pp. 128-137.
- Triay F. (2003), La reordenacion del Puerto de Palma de Mallorca, in *Portus* n.5, pp. 48-55.
- Zolo D., Cassano F. (2007), *L'alternativa mediterranea* (eds), Milano: Feltrinelli.

## ABSTRACT

This contribution proposes a reflection on the historical conflict between the urban fabric and the seaport by taking a particular perspective- that of the reality of the island context.

The theme, generally declined as waterfront regeneration, in recent years has been raised to be one of the most challenging for the experimentation of new urban development policies, in a context that is more and more influenced by global competitive dynamics. The conflict city/port is now exacerbated by the extension of cargo trade and the expansion of supply basins. The new competitive challenges in the globalized market create a need for technological modernization of ports and upgrading of the connected infrastructures, together looking for new spaces and compressing the urban established settlement.

In this context, policies for waterfront redevelopment actually represent the last frontier of urban regeneration.

The focus on the islands convey to treat these issues in the light of specific context and territorial characterizations: as it is difficult, for the smaller ports, to enter in the global competitiveness system, in the same way the redevelopment of the port-city system cannot be treated like the great realities of continental port, with their connections to the transport network and to inland logistical, cultural and socio-economic infrastructures.

The close relationship with water, in island seaports, requires a great attention on themes such as accessibility and permeability toward water. Moreover, regeneration policies and interventions are required to engage and reveal their effects in a wider range, involving the entire port area and the connected urban districts, the urban core as a whole and the inland.

The contribution, through the analysis of several cases of redevelopment of island's port cities in the Mediterranean sea and in the oriental Atlantic Ocean, aims to highlight the issues, the procedures and requirements for re-establishing a better relationship between city and port, from two viewpoints:

- In more general terms, to evidence themes and questions issuing in the redevelopment of island's port cities, given their positioning in wider territorial systems: the Mediterranean and the Euro-African one.
- With specific reference to insular seaports, trying to evidence the peculiarities of the context and the way in which it influences the processes of waterfront regeneration and urban development.

This work was carried out in the context of a consultancy for the The Municipality of Portoferrario in relation to the project “Arcipelago mediterraneo, Cagliari, Ajaccio, Portoferraio: modalità di cooperazione multiattore per le strategie di rinnovo urbano nelle aree portuali” within Measure 2 of the Operative Project (Med Italia –Francia) “Arcipelago Mediterraneo”, which addresses the theme “Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)”.