

La riforma portuale e le innovazioni nella pianificazione: il caso di Bari.

di Serena D'Amora* Alessandra Saponieri** Francesco Di Leverano*** Anna Maria Curcuruto****

Abstract.

La recente riforma portuale italiana (D.lgs. n. 169/2016 e successivo D.lgs. n. 232/2017), primo momento di radicale ridiscussione della Legge n. 84/1994, inserisce l'infrastruttura portuale in una matrice territoriale, legandola ad altri vicini scali marittimi secondo vocazioni economiche, commerciali, logistiche e trasportistiche. Tra le innovazioni della riforma, quella del Piano Regolatore di Sistema Portuale, uno strumento composito che intercetta un'eterogeneità di temi, strutturato su due livelli: il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss) ed il Piano Regolatore Portuale alla scala di ogni singolo appartenente al sistema. L'architettura del Dpss, tesa a delineare gli obiettivi da perseguire alla scala di sistema, è potenzialmente volta a nuove sperimentazioni. Tra i contenuti di importanza strategica nelle relazioni istituzionali tra le Autorità di Sistema Portuale ed i Comuni, vi è l'individuazione e perimetrazione delle c.d. "aree di interazione porto-città", determinanti per il ridisegno degli ambiti urbano-portuali, per la riconquista degli spazi marittimi da parte della città. Il presente lavoro riporta il caso di studio di Bari, inserito nel Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (Mam). Il Dpss per il Sistema Portuale del Mam, redatto a oggi in forma di documento preliminare, si pone come esempio di un virtuoso processo di consultazione tra l'Autorità di Sistema Portuale e gli *stakeholders* territoriali. Nelle istanze da parte degli *stakeholders*, ricade anche il destino delle "aree di interazione porto-città", oggetto di dibattito e confronto per la redazione dei Prp, la cui interpretazione risulta essere ancora frammentata e non univoca. Il presente lavoro si pone l'obiettivo di mostrare preliminarmente l'architettura e i contenuti del Dpss e le ipotesi di perimetrazione delle aree di interazione porto-città, in accordo con differenti scenari sperimentali del caso di studio.

Dal porto al sistema portuale: la riforma portuale italiana e le innovazioni nella pianificazione.

Prima della Legge n. 84 del 1994, il Piano Regolatore Portuale (Prp) era utilizzato come mero atto di programmazione delle opere marittime, se pur con la medesima definizione. I piani erano *"sostanzialmente privi di una qualsiasi disciplina organica degli spazi acquei e delle aree interessate"* (Acquarone 2009).

La legge amplia di buon grado la prospettiva tecnica del Prp, rendendolo non più un semplice programma di opere marittime e infrastrutturali, ma un articolato strumento per il governo del territorio portuale, dal quale discendono procedimenti amministrativi e dove interviene una pluralità di soggetti, in accordo con il modello di *governance* di tipo *Landlord Port* (Vespasiani 2009), in cui le funzioni di promozione, programmazione, pianificazione, regolatorie in capo all'ente e l'esercizio di attività economiche e commerciali in capo alle imprese private, sono completamente separate.

Il Prp, per forma e contenuti, riflette gli indirizzi dettati dal documento tecnico-operativo delle "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" emanate, in una prima versione del 2004, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Le Linee Guida hanno coniato un lessico ormai acquisito e consolidato nella pianificazione di settore e hanno determinato un passo in avanti nella risoluzione dei conflitti tra porto e città. Lo sforzo condotto dalle Linee Guida è stato quello di costruire una pianificazione più attenta ai temi del *waterfront*, inteso come una dinamica urbana di recupero degli spazi portuali di interazione con la città a seguito dell'abbandono o la delocalizzazione delle attività marittime, un "contenitore" di idee e progetti che si dispiega lungo *"un'area urbana liminale, una straordinaria porta tra artificie"*

e natura, dove la città si rappresenta tradizionalmente al confine tra terra e acqua." (Russo 2016). Waterfront come pratica progettuale, non solo per recuperare parti di costa e rivitalizzare aree in disuso che appartengono all'organismo portuale o rigenerare semplicemente le città di porto, ma per "offrire nuove opportunità per la completa trasformazione delle città, agire [...] verso la qualità urbana ed offrire un campo di sperimentazioni." (Mostafavi e Doherty 2010).

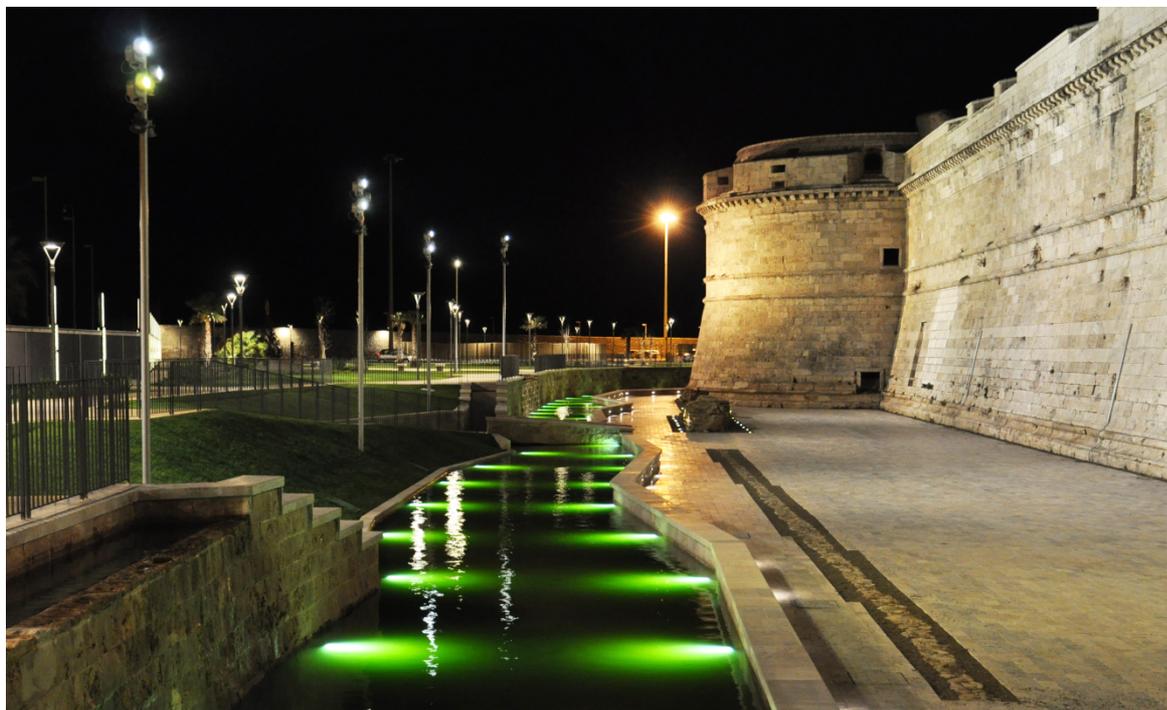


Figura 1 – Porto Storico di Civitavecchia, nuovo spazio pubblico nell'area della Fortezza Bramantesca- Fonte: J. Turchetti, 2014

Un processo, quello del recupero dei *waterfront* in ambito portuale, con pochi esempi tangibili nel nostro Paese, che necessita forse di una visione più ampia che incoraggi il recupero dei fronti d'acqua portuali nelle città, innescando processi di rivitalizzazione oltre i tessuti urbani strettamente connessi, che sappiano generare occasioni di sviluppo sostenibile a larga scala, per "fare sistema".

"Sistema" inteso anche come legame tra valori materiali e immateriali, interpretando le esigenze di città stratificate come quelle mediterranee. È necessario, però, superare i diversi linguaggi che appartengono agli altrettanti differenti soggetti coinvolti nella *governance* tra porto e città.

Il piano assume carattere di tipo strutturale, definendo strategicamente le diverse parti funzionali del porto. L'architettura del Prp si sostanzia attraverso due macro-ambiti: il primo, un sotto-ambito porto operativo (l'area più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali) che comprende le interconnessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie, di collegamento con l'entroterra contenute nell'ambito portuale; il secondo, un sotto-ambito di interazione città-porto (dove le attrezzature portuali convivono con quelle urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità). Quest'ultimo contiene gli "innesti" e gli "affacci urbani" rivolti a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane.

L'individuazione delle interconnessioni infrastrutturali e degli "innesti" (varchi più permeabili e significativi che anticipano potenziali spazi di connessione tra le aree portuali a maggior vocazione urbana e i tessuti più prossimi della città, con sviluppo generalmente

perpendicolare all'arco portuale) e "affacci urbani" (aperture della città sul porto, con sviluppo pressoché parallelo all'arco portuale), deve essere intesa in modo flessibile. Può, difatti, verificarsi che l'innesto urbano attraversi il sotto-ambito porto operativo o che l'interconnessione infrastrutturale attraversi il sotto-ambito di interazione città-porto. Il piano si compone anche del sistema delle grandi infrastrutture di collegamento (strade, autostrade e ferrovie), non sempre programmate dall'Autorità di Sistema Portuale (Adsp), ma alle quali bisogna necessariamente riferirsi.

Le amministrazioni municipali e locali, sulla scia di esperienze internazionali, hanno iniziato seppur con lentezza, a riscoprire il valore del legame antico tra porto e città, promuovendo localizzate azioni di recupero e ricucitura (Figura 1 e 2), attraverso concorsi di architettura e progetti, adeguando la pianificazione locale e aprendo canali di comunicazione e confronto con le competenti Adsp.



Figura 2 – Affaccio urbano, Porto di Genova, Viadotto pedonale Cesare Imperiale, Studio GAP Architetti Associati - Fonte: web

Il Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali e le relative disposizioni integrative e correttive del Decreto Legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232, introducono all'art. 5 il nuovo strumento di pianificazione per le Adsp: il Piano Regolatore di Sistema Portuale (Prdsp). Una "Idea di sistema portuale" sotto forma di "alcune premesse per un sistema organico dei porti liguri e per una visione sistematica dei porti italiani." (Dagnino 1968), era già presente nel 1968, su impulso delle esperienze dei grandi porti di Rotterdam, Londra e New York. Due, le "note essenziali" del concetto di sistema portuale: "la prima riguarda l'unità di ciò che viene chiamato sistema portuale. La forma più semplice di tale unità è data dalla contiguità e contestualità spaziale di uno o più porti [...]. La seconda [...] è quella della sua elasticità, cioè della sua capacità a contenere in sé gli interni e inevitabili elementi di competizione e

concorrenza fra le singole componenti del tutto, senza che questo ne sia compromesso [...].”
(Dagnino 1968).

Le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” si pongono come un “indirizzo tecnico-operativo”, ampliano e, in una certa misura innovano, i temi della versione del 2004, includendo quelli della rigenerazione urbana, dell’accessibilità integrata e intelligente, della sostenibilità, delle valutazioni ambientali con l’inserimento della Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D.lgs. 152/2006, in luogo della Valutazione di Impatto Ambientale. Tutto “ciò secondo l’immutato principio secondo il quale ‘il piano non progetta’ ma indirizza la progettazione”.

Il concetto della dialettica tra contenuti di piano e progetto è ben identificato sin dalle Linee Guida del 2004 e ribadito nella versione del 2017. Il criterio di base della flessibilità e dinamicità del piano, consente di adattarsi ai luoghi, alle esigenze della città cercando di rispondere alle diverse domande di trasformazione. Da un punto di vista procedurale, l’iter di approvazione del Prdsp termina con un provvedimento emanato dall’organo regionale di competenza, d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Decreto Legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232, “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità Portuali”, entrato in vigore il 24 febbraio del 2018, noto anche come “Correttivo Porti”, attraverso l’art. 1, comma 1-bis ha modificato l’art. 5 della Legge n. 84/1994, introducendo il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss) che insieme al Prp, struttura l’intero Prdsp secondo due livelli. Inoltre, la riforma dei porti introduce il Documento di Pianificazione Energetica Ambientale del Sistema Portuale (Dpeasp), per il miglioramento dell’efficienza energetica e la promozione dell’uso di energie da fonti rinnovabili nei porti.

Il Dpss non individua in maniera esplicita gli elementi progettuali in termini di *layout* e funzioni (che saranno successivamente affrontati dai Prp dei singoli porti del Sistema). Piuttosto, fissa il corredo dei requisiti prestazionali che dovranno essere tralasciati dai progetti, ovvero stabilisce gli obiettivi dei futuri interventi, siano essi di ingegneria portuale o di riscrittura del paesaggio della città portuale attraverso la dinamica progettuale del *waterfront*, secondo la quale il porto viene concepito come paesaggio, spazio pubblico e di vita quotidiana.

Il Dpss: contenuti e ipotesi interpretative del nuovo strumento nella visione strategica di sistema.

Il Dpss ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo della pianificazione di sistema attraverso un’attività pre-pianificatoria (c.d. valutazione *ex ante* dei fabbisogni), nella quale gli obiettivi (con i correlati requisiti prestazionali che quantificano e qualificano gli obiettivi medesimi) sono gerarchizzati e prioritizzati, ad esempio, attraverso strutture ad albero. Essi devono coerentemente discendere da una preventiva analisi dei problemi che sottende la necessità di delineare preventivamente “scenari di sviluppo”, sulla base dell’analisi della domanda e dell’offerta (attuali e future).

Attraverso il supporto dell’analisi “Swot” del Sistema Portuale di riferimento, possono rinvenirsi anche “criticità” derivanti da una domanda non soddisfatta (sotto il profilo quantitativo) e da un’offerta non soddisfacente (sotto il profilo qualitativo).

Alla scala “di sistema”, il Dpss definisce i contenuti sistemici della pianificazione, interni alla matrice territoriale cui appartiene il Sistema Portuale. Tra i contenuti riferiti alla c.d. “area vasta”, ricadono i profili ambientali e gli assetti del locale sistema infrastrutturale, trasportistico e logistico che connette i porti del Sistema alle reti TEN-T (Reti di Trasporto Trans europee). L’assetto va definito in termini di rami/tronchi e nodi del Sistema (che possono essere rappresentati, oltre che dai porti, da *distripark*, terminali logistici, centri *intermodali*, etc). Il *layout* del Sistema Portuale dovrà essere descritto sia come “stato dei

luoghi”, evidenziando gli eventuali “colli di bottiglia”, ovvero criticità del Sistema, sia come assetto di medio/lungo termine.

L’assetto risulta dai contenuti dei locali strumenti di pianificazione territoriale ed urbana, dei vigenti Prp, dalla programmazione triennale della Adsp, dalla implementazione dei contratti di programma pluriennali già stipulati (Anas, concessionarie autostradali, Rfi, ecc.) e/o suscettibili di essere stipulati nel medio/lungo termine, da eventuali programmi pubblici/privati di sviluppo nel settore dei trasporti e della logistica.

Alla scala del “singolo porto del sistema”, il Dpss definisce l’ambito territoriale del Prp. È bene sottolineare che il puntuale assetto plano-batimetrico e funzionale delle aree poste all’interno dell’ambito di Prp, è disciplinato dal Prp medesimo e non dal Dpss.

Il Dpss perimetra il “porto operativo” (aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, se presenti) e le “aree di interazione porto-città”, entro l’ambito territoriale del Prp. Individua, inoltre, le connessioni infrastrutturali di ultimo miglio (stradali e ferroviari) con il territorio e gli attraversamenti del centro urbano, nello stato attuale e in quello pianificato. Ciò sia in riferimento alle infrastrutture di trasporto merci sia a quelle di mobilità urbana (potenzialmente coinvolte anche con le aree di interazione porto-città).

Una interpretazione delle “aree di interazione porto-città”, può essere esemplificata secondo tre possibili scenari di interazione (D’Amora 2018):

-*aree a vocazione significativamente portuale*: possono rimanere incluse nel Prp restando, quindi, nella pianificazione di competenza della Adsp. Si tratta di aree a contatto con la città consolidata o con aree periurbane o della città metropolitana estesa, dove domina l’aspetto portuale ma dove non si esclude, compatibilmente con le funzioni portuali, la ricerca di forme di equilibrio tra dette funzioni e valori paesaggistici;

-*aree a vocazione significativamente urbana*: “de-perimetrate” dal dominio portuale secondo le norme vigenti, possono essere “cedute” alla pianificazione comunale o in un eventuale strumento appositamente elaborato da associare al Piano Regolatore Generale. Si tratta di aree in cui porto e città convergono e dove l’allontanamento del porto dalla città coincide con la necessità di risolvere il conflitto tra *waterfront* portuali abbandonati e nuove destinazioni d’uso urbane;

- *aree a vocazione “ibrida”*: aree a vocazione urbana e portuale, per le quali occorre pervenire ad una determinazione “caso per caso”, inserite nella pianificazione portuale di competenza dell’Adsp. Si tratta di aree a permeazione urbana, dove ancora si concentrano attività portuali che implicano un necessario adattamento reciproco tra porto e città, un compromesso di convivenza senza che si perda la natura funzionale dei luoghi e si interferisca reciprocamente negli spazi.

Le “aree di interazione porto-città” descritte, implicano la ricerca di un possibile dialogo attraverso lo strumento della pianificazione e del progetto e rappresentano una sfida alla quale le Adsp ed i Comuni devono far fronte.

Il Dpss del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Il processo di redazione del Dpss del Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale si pone come caso di studio per il virtuoso approccio di consultazione che l’Adsp ha attivato con gli *stakeholders* territoriali. Con il D.lgs. n. 169/2016, la neocostituita Adsp Mam è chiamata a gestire i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli che, pur con significative differenze operative, costituiscono un insieme di approdi a servizio di traffici diversi di merci solide e liquide, di autoveicoli e di passeggeri, di notevoli dimensioni.

Al fine di superare le difficoltà indotte dall’assenza di specifiche linee guida per la redazione del Dpss e pervenire ad un documento di programmazione condiviso che ricalchi nelle sue

parti la volontà di passare dalla logica a scala di bacino portuale a quella a scala di sistema, l'Adsp Mam ha istituito, nel luglio 2018, un Ufficio di Pianificazione Strategica. Il risultato si è concretizzato con la redazione di un Dpss preliminare nel dicembre 2018, volontariamente incompleto in alcune sue parti, per voler sottolineare l'esigenza di provvedere alla redazione del documento definitivo a valle del confronto con gli *stakeholders*. Il processo di consultazione da parte di un'Adsp, funzionale alla redazione condivisa del Dpss, rappresenta una novità nel panorama italiano. Il processo di *stakeholder engagement* nella formulazione delle politiche e della strategia di sistema, consente di ampliare l'analisi Swot a scala di sistema, attraverso il coinvolgimento nel processo decisionale e l'attività programmatica degli attori coinvolti (Istituzioni, Imprese, Associazioni e Privati Cittadini) secondo vari livelli di intensità e con ruoli diversi, al fine di individuare le criticità attraverso l'interazione tra i soggetti e non più guardando solo gli aspetti fisici urbani e normativi, secondo un approccio tecnico ormai superato.

Il processo di consultazione (svolto in collaborazione con Troisi Ricerche S.r.l.) è stato articolato in due macro-fasi. Durante la prima fase è stata svolta un'indagine quantitativa presso i principali *stakeholders* del Sistema Portuale Mam, sviluppata mediante la predisposizione e la somministrazione di un questionario semi-strutturato. La seconda fase è consistita nell'organizzazione, promozione e animazione di due incontri nel mese di settembre 2019 (uno per il territorio di Bari, Barletta e Manfredonia e uno per il territorio di Brindisi e Monopoli) con i principali *stakeholders* locali, in cui sono stati illustrati sinteticamente i contenuti e le strategie di sviluppo ipotizzati nel Dpss e nel Dpeasp. In tali occasioni sono state approfondite le principali risultanze emerse dalla prima fase, attraverso l'organizzazione di *focus groups*, durante i quali sono stati raccolti suggerimenti, idee e considerazioni dai gruppi di partecipanti invitati alla discussione in modo libero e spontaneo. Il questionario è stato sviluppato abbracciando la logica di sistema della nuova visione introdotta dal D.lgs. 169/2016, sia per le valutazioni di carattere generale sia con riferimento ad ogni singolo porto. I questionari e le interviste hanno previsto livelli di approfondimento crescente, con domande che si sviluppano dinamicamente sulla base delle risposte.

In Figura 3, si riportano i risultati in percentuale relativi al profilo dei rispondenti, in accordo con le prevalenze del tessuto produttivo pugliese, caratterizzato da imprese di media/piccola dimensione.

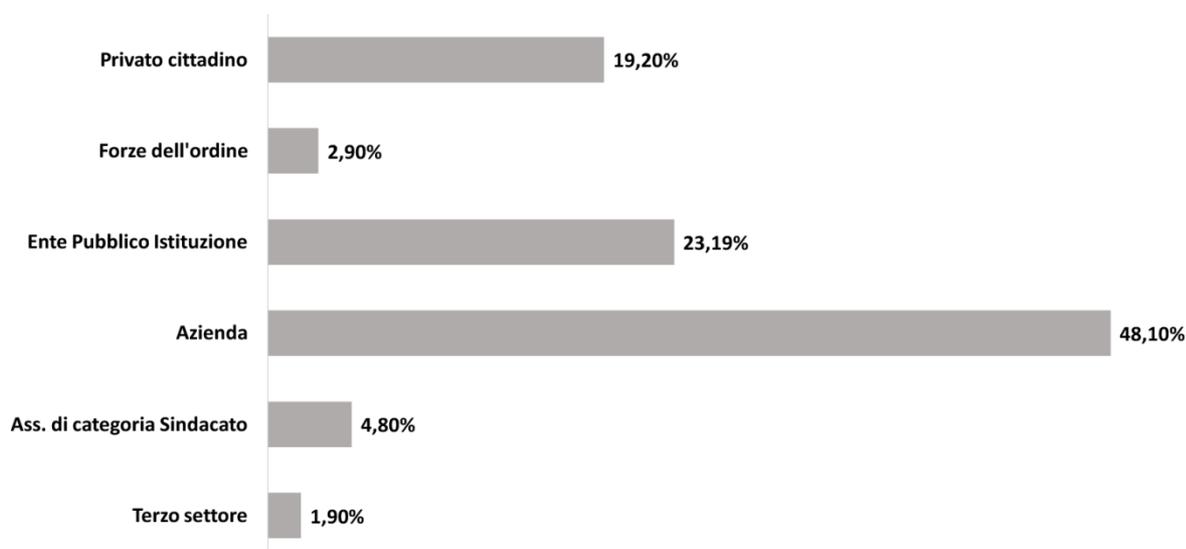


Figura 3 – Profilo dei rispondenti a scala di sistema

In questo modo è stato avviato contestualmente il processo di conoscenza delle componenti non razionali tramite processi partecipativi bidirezionali per lo studio degli interventi più complessi, sostenibili dal punto di vista ambientale e finanziario, in modo tale che la sintesi fra le istanze tecniche e quelle esperienziali possa generare decisioni consapevoli e condivise, indirizzate verso uno sviluppo del Sistema Portuale in perfetta sinergia con la crescita del tessuto urbano e le c.d. "aree di interazione porto-città".

In Figura 4, si riportano i dati percentuali derivati dalle analisi dei questionari in merito alle attività che, secondo gli *stakeholders*, l'Adsp Mam dovrebbe intraprendere a scala di sistema, con massima priorità. I risultati mostrano che la percezione degli *stakeholders* sull'importanza dell'interazione porto-città (15.0%) riveste il secondo posto dopo la necessità di adeguare le infrastrutture portuali (29.4%), pertanto in linea con quanto già intuito dall'Adsp Mam per gli obiettivi di piano.



Figura 4 – Priorità delle politiche di piano.

Il Dpss ha focalizzato l'attenzione sulla capacità del porto di generare una stretta integrazione con il retroporto e l'entroterra, non solo per garantire una maggiore sostenibilità ambientale, ma anche per favorire l'accessibilità collettiva e la presenza di servizi sul territorio. Il potenziamento delle funzioni passeggeri, traghetti e crociere, può favorire l'apertura del porto alla città con particolare attenzione alla qualità dello spazio pubblico ed alla fruizione adeguata da parte della cittadinanza.

Tali intuizioni e proposte da parte dell'Adsp Mam, volte a superare la conflittualità tra dimensione urbana e portuale operativa, sembra siano state ben percepite dagli *stakeholders*. L'analisi delle risposte (Figura 5) mostra, infatti, come le opzioni più condivise, siano relative alla valorizzazione delle risorse culturali e di offerta dei servizi locali, agli interventi su infrastrutture e trasporti per migliorare l'accessibilità al porto, alla fruizione delle aree demaniali e alla riconversione delle aree portuali in chiave urbana.

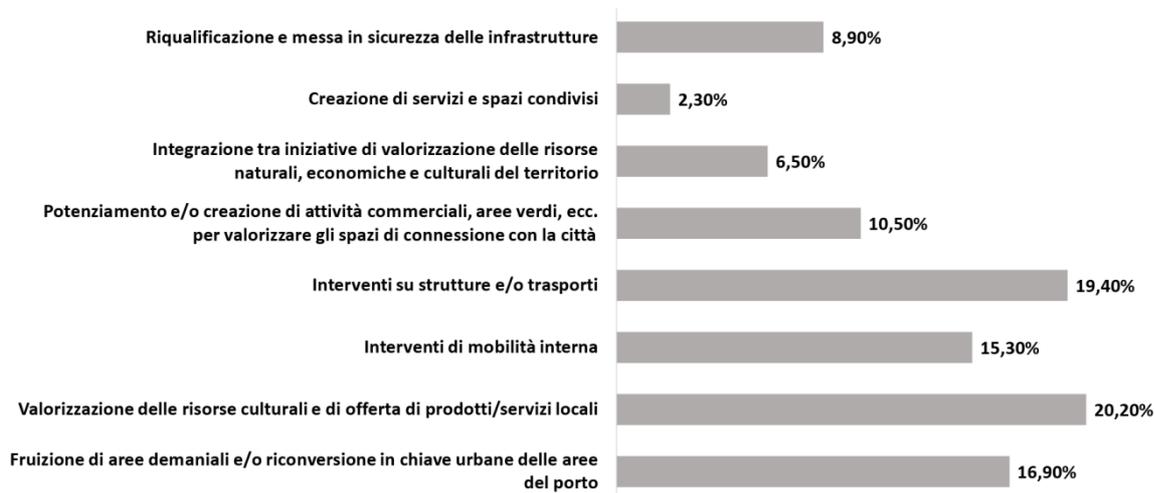


Figura 5 – Interazione porto-città a scala di sistema.

Le "aree di interazione porto-città" nel Dpss del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: il caso di studio del porto di Bari.

Il porto di Bari è situato nell'area centrale del tratto costiero della città di Bari, a nord-ovest del centro storico prospiciente il Mar Adriatico. L'area portuale è separata dalla città mediante la barriera doganale e il lungomare di moderna realizzazione, utilizzato prevalentemente come circonwallazione urbana rapida. La dorsale viaria principale del porto, percorsa per la sua interezza dal traffico commerciale proveniente dal molo foraneo, dalla radice dello stesso e fino al varco della Vittoria, viaggia in parallelo con l'adiacente lungomare cittadino. Esse sono pressoché affiancate e divise dalla linea doganale, tranne puntuali interposizioni di edifici pubblici ricadenti in area demaniale marittima.

Il bacino portuale è confinato a ovest dal Molo San Cataldo e a est, in corrispondenza del promontorio del centro storico, dal nuovo Molo Foraneo (Figura 6). Nell'area portuale a ovest del Molo S. Vito non si svolgono attività commerciali su mezzi o passeggeri. La Darsena Vecchia delimitata a ovest dal Molo Pizzoli (ad oggi non operativo ed oggetto di un importante intervento di riqualificazione) ospita attività di supporto di pubblico interesse (Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, P.i.f., ecc.) e piccola cantieristica. I piazzali dell'area Pizzoli-Marisabella sono attualmente oggetto di lavori di completamento. L'area della colmata di Marisabella già realizzata, è utilizzata per la sosta degli automezzi in attesa d'imbarco sui traghetti. A ovest della suddetta area, si trovano il Centro Sportivo Universitario (Cus) con relativa darsena, i cantieri navali e l'edificio della Guardia Costiera con il suo approdo. Infine, vi è il Molo S. Cataldo, al momento non operativo. Le attività commerciali si concentrano nell'area portuale a est del Molo di San Vito.



Figura 6 – Porto di Bari: Layout (in alto). Interfaccia porto-centro storico (in basso a sinistra). Area verde in ambito demaniale marittimo prospiciente il castello Svevo (in basso a destra) - Fonte: Dpss Sistema Portuale Mam.

Con particolare riguardo al porto di Bari, i risultati delle statistiche, si dimostrano in linea con quanto emerso alla scala di sistema (Figura 7). Dalle consultazioni con gli *stakeholders* emerge come essi percepiscano la necessità di avviare specifici interventi sulle strutture e sulle reti di trasporto nell'ambito portuale al fine di poter aprire il porto alla città. A questo si aggiunge la volontà di fruire e acquisire alcune delle aree del porto e valorizzare le risorse locali, promuovendo interventi di mobilità interna.



Figura 7 – Interazione porto-città porto di Bari.

Il primo aspetto di criticità emerso dai risultati dei questionari e legato alle infrastrutture e ai trasporti nel porto di Bari, è ben noto all'Adsp. La mancanza di collegamenti diretti e veloci con la rete stradale/ferroviaria, crea non pochi conflitti con il traffico cittadino. Il traffico veicolare in uscita dalla Darsena di Levante (che ospita la maggior parte dei traffici commerciali) e dalla Darsena Interna (che ospita l'ormeggio dei traghetti e delle navi da crociera), lascia il porto attraverso il varco della Vittoria e percorre aree urbane, anche residenziali, per il raggiungimento delle arterie viarie principali. È, dunque, prioritario alleggerire il traffico cittadino indirizzando il traffico in uscita dal porto verso le grandi vie di trasporto mediante linee di collegamento capaci di integrarsi tra tessuto portuale e urbano. Il secondo aspetto che emerge dall'analisi della consultazione con gli *stakeholders* è la volontà di ridefinire le aree di interazione porto-città con l'obiettivo, già condiviso con l'Amministrazione Comunale per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, di convertire le criticità di interazione tra funzioni urbane e portuali, in opportunità di sviluppo sociale, economico e di crescita del territorio.

La Figura 8 riporta le aree portuali potenzialmente adatte per concretizzare l'idea di interazione porto-città e garantire una maggiore permeabilità della città nell'ambito portuale. La prima ipotesi è di creare un polo per la nautica diportistica interno al porto, una potenziale "area di interazione porto-città a vocazione 'ibrida'". Nell'area demaniale di competenza portuale, sono già presenti, in maniera diffusa, spazi destinati a tale funzione (darsena turistica del Cus, Lega Navale, etc.). L'ipotesi formulata dall'Amministrazione Comunale, con il parere favorevole della Capitaneria di Porto, è quella di destinare a tale funzione un'area dello specchio acqueo in fregio al Molo S. Cataldo, sul quale sarebbe aperta una breccia per garantire un'imboccatura completamente autonoma. Una soluzione complessa che richiederebbe un incremento di nuove opere a terra e di uno specchio acqueo circoscritto da opere rigide che ridurrebbe significativamente gli spazi di manovra per le navi, senza risolvere la frammentarietà degli spazi esistenti destinati al diporto che rimarrebbero esclusi da tale iniziativa. L'ipotesi alternativa proposta è quella di ampliare la darsena del Cus, situato a ovest della colmata di Marisabella e realizzare un'imboccatura autonoma in modo da non interferire con i traffici commerciali, con il vantaggio di accorpate tutte le attività diportistiche ospitate dal porto in un'unica area, senza stravolgere l'assetto dell'attuale specchio d'acqua e recuperare spazi a terra per i parcheggi, ampliando le aree già esistenti di pertinenza del Cus.

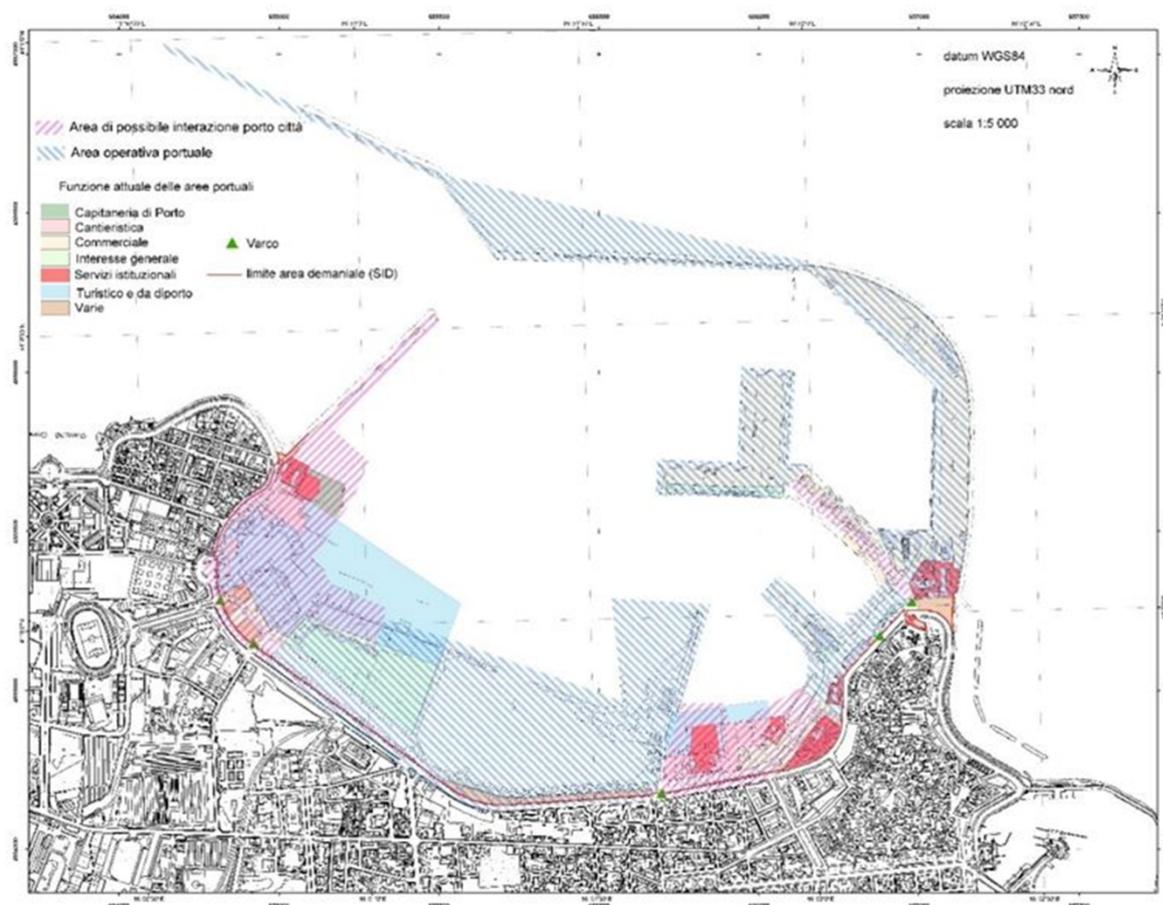


Figura 8 – Porto di Bari: aree potenziali di interazione porto-città - Fonte: Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema - Adsp Mam.

Un'altra istanza avanzata dalla città, è quella di aprire il porto in corrispondenza dello storico Palazzo delle Dogane, di fronte alla Città Vecchia, in prossimità del Molo San Vito, eliminando l'attuale recinzione, ma non del tutto la separazione fisica tra il mare e il centro storico, separato dalla linea di costa da una arteria ad elevato scorrimento e dalle mura della città. Tale proposta è di difficile attuazione in quanto potrebbe, molto probabilmente, inficiare la *security* portuale e ridurre ulteriormente gli spazi in prossimità del Molo San Vito, destinato all'ormeggio di navi Ro-Ro. Una possibile soluzione di apertura dell'area portuale alla città è stata ipotizzata in continuità con il Parco del Castello, in corrispondenza del castello Svevo, con la possibilità di coinvolgere anche parte del giardino del Provveditorato alle Opere Pubbliche, oggi poco curato e sotto-utilizzato (Figura 9).

L'idea del Dps, di un "Parco del Castello" con funzione di spazio pubblico, rappresenta una potenziale "area di interazione porto-città a vocazione significativamente urbana". La ricucitura con il fronte portuale e la Città Vecchia, il castello e l'attuale parco del Provveditorato, potrebbe avvenire mediante l'interramento della strada interna al porto dal Molo Pizzoli fino alla rotonda di smistamento del traffico in prossimità della Darsena di Levante. Inoltre, l'ipotesi di delocalizzare alcune attività diportistiche in adiacenza al Cus, libererebbe una parte del fronte mare, rendendolo disponibile alla vista della città e restituendo spazi per insediamenti ricreativi.

In alternativa al tunnel, l'individuazione di percorsi pedonali (anche sopraelevati) separati dalle aree doganali, potrebbe collegare i punti d'interesse all'interno del porto, presumibilmente dislocati nelle stazioni marittime ed in quella crocieristica. Tale soluzione,

entro uno scenario possibile di "area di interazione porto-città a vocazione 'ibrida'", consentirebbe l'accesso alla stazione crocieristica che, forte di una massa critica di utenti lungo tutto l'anno, potrebbe accogliere servizi commerciali di qualità, creando una maggiore forza attrattiva per il traffico crocieristico.



Figura 9 – Porto di Bari: il Parco del Castello - Fonte: Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema - Adsp Mam.

Conclusioni

La riforma portuale e le innovazioni introdotte, pongono le Adsp di fronte ad un radicale cambiamento delle logiche della pianificazione portuale, obbligandole a redigere i nuovi Prdsp secondo visioni "di sistema" e attraverso momenti di dialogo e concertazione con le Amministrazioni locali. Il preliminare Dpss dell'Adsp del Mam, è votato al dialogo e al confronto nel suo processo di formazione, condividendo con gli *stakeholders* territoriali, obiettivi strategici per il sistema portuale e prestando particolare attenzione alle esigenze di miglioramento infrastrutturale locale e alla qualità urbana. Oltre ai risultati illustrati, vale la pena evidenziare come gli scenari di interazione porto-città proposti, possano mutare al variare degli obiettivi progettuali ipotizzati, determinando una conseguente e diversa collocazione delle aree negli strumenti di pianificazione portuale o locale. La perimetrazione delle aree nel Dpss, dovrà essere necessariamente accompagnata dalla definizione dei

requisiti prestazionali che i progetti dovranno perseguire per ogni porto del Sistema. Sarà, quindi, nel Prp alla scala del singolo porto, che si concretizzeranno gli obiettivi del Dpss, forti di un processo sperimentale condiviso e partecipato.

Note

* Ph.D., SOGESID Spa, s.damora@sogesid.it

** Ph.D., Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica (DICATECh), Politecnico di Bari, alessandra.saponieri@poliba.it

*** Dipartimento Tecnico Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, f.dileverano@adspmam.it

**** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, ancurcur@tin.it

Bibliografia

Acquarone G. (2009), *Il piano regolatore delle autorità portuali*, Editore Giuffrè, Milano.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (2018), *Documento di Pianificazione Strategica di Sistema*, Bari.

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (2004), *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, Roma.

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (2017), *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, Roma.

D'Amora S. (2018), "Il paesaggio nella pianificazione portuale. Indirizzi metodologici per il progetto di paesaggio nelle aree di interazione tra porto e città", in *Urbanistica Informazioni* 278 s.i., p.36.

Dagnino G. (1968), *Idea di sistema portuale ed altre pagine*, Rivista del Consorzio Autonomo del Porto, Genova.

Mostafavi M., Doherty G.(2010), *Ecological Urbanism*, Harvard University Graduate School of Design, Lars Müller Publishers, Harvard

Russo M. (2016), "Harbourscape: Between Specialization and Public Space", in *The Fluid City Paradigm: Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, UNIPA Springer Series, Palermo, p. 21.