

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

11



il mare e  
la città



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

**Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*  
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

**Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center**

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

**Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center**

Maria Scognamiglio

## Sommario/ Table of contents

### Editoriale/ Editorial

Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

### Interventi/ Papers

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/ *Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*

Massimo CLEMENTE

19

Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/ *Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*

Piero PEDROCCO

35

Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/ *A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*

Maria Elena BUSLACCHI

47

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano / *Between rules and mysteries, of the sea and of the city*

Francesco FORTE

61

Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul / *Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*

Gianluca FREDIANI

75

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/ *Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*

Bianca PETRELLA

89

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/ *Portofino, between elite tourism and depopulation*

Francesco GASTALDI

103

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/ *The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*

Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO

115

Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/ *Urban rinaturaction in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*

Emanuela NAN

131

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/ *Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*

Francesca MORACI, Celestina FAZIA

145

LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un *brandscape* nel caso studio di Liverpool Waters / *LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*

Annie ATTADEMO

157

La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i> Leo OORSCHOT	171
Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i> Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI	185
Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i> Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO	201
Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i> Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO	219
Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo/ <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i> Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI	239

## Rubriche/Sections

<b>Recensioni/Book reviews</b>	255
<b>Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects</b>	
Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona/ <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i> Michele MANIGRASSO	267
Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento/ <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i> Margherita SARLI	271
Progetti di waterfront/ <i>Waterfront projects</i> Antonio ACIERNO	275
La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine/ <i>The redevelopment of the riverbanks of Seine: le Projet des berges de Seine</i> Candida CUTURI	283
<b>Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences</b>	
Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i> Francesca PIROZZI	289
Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i> Tiziana COLETTA	293
<b>Rassegna legislativa/ Legislative review</b>	
Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94/ <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO	297

waterfront  
abstract

## Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications

*Bianca Petrella*

### *Abstract*

Water is the basis of human and urban civilization; transport is the basis of trade and therefore of social progress. For many centuries water was by far the most important mode of transport, this is the principle reason why cities with rivers or seaports were predominant over cities without such features.

Initially, industrialization, the construction of the railways, the advent of the car and the beginning of air transport challenged the hegemonic role of the cities-port. However, since the introduction of containers in the mid-1950's and shortly after the construction of inter-ports the role of water transport has been revitalized.

The containers and the enormous ships carrying them need great surface areas and long piers, so ports were moved outside of cities and, thus, the historical relationship between city and port was definitively broken.

The decline of large parts of the urban water front triggered redevelopment initiatives, which over time changed their use from industrial to leisure. These initiatives were often given names such as 'urban recovery', 'renewal', 'regeneration', 'redevelopment',



*Barcellona*

and so forth.

Enormous leisure areas were the common denominator and often the buildings had an exclusive and, for this reason, homologated architecture designed by “archi-star” (famous architects). The new built-up areas were out of the local character and out of the historical city-port relationship.

Almost always liberated port spaces remain the property of the Port Authority and for this reason the way of making decisions is difficult. Italian law provides for a set of governing bodies to decide how to plan the interventions in the port areas. However, the law does not impose a co-ordination of the border area between city and port. Thus, the good governance of this area is left to chance and the hope that the various bodies can find mutually satisfying agreements.

Some good and bad practices in various cities around the world and in Italy show how the old inner city ports and the relationship between city, port and waterfront have changed.

### **Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni**

L'acqua è alla base della civiltà umana e della civiltà urbana; il trasporto è alla base degli scambi e quindi dell'evoluzione sociale. Il trasporto su acqua ha detenuto per millenni il primato sulle altre modalità di trasporto e, pertanto, gli insediamenti umani dotati di un porto hanno svolto un ruolo predominante rispetto alle città che ne erano prive. L'industrializzazione, unitamente all'introduzione della ferrovia, dell'automobile e del trasporto aereo hanno inizialmente modificato il ruolo egemone dei porti ma l'invenzione del container a metà anni cinquanta, seguita dalla costruzione degli interporti ha rivitalizzato il ruolo del trasporto marittimo che, però, ha dovuto spostare la gran parte delle attività lontano dalla città di cui era stato l'elemento generatore, parte integrante e fulcro dell'economia urbana. La dismissione di ampie aree sui waterfront urbani ha dato vita a interventi che, di volta in volta, sono stati definiti di recupero, di rinnovo urbano, di rigenerazione, di riqualificazione, ecc. Il comune denominatore è stato di grandi insediamenti per il tempo libero che se da un lato sono stati proposti quali interventi peculiari, dall'altro lato, il ricorso alla “archi-star” del momento ha determinato una omologazione culturale che, spesso, si è dimostrata non curante del *genius loci*. In Italia, alla complessità progettuale di recuperare, innovando, la relazione città-porto, si affianca la complessità di realizzare un intervento unitario su di una area la cui giurisdizione è in parte dell'autorità portuale e in parte dell'autorità comunale, sulla quale i soggetti decisionali sono molteplici e le gerarchie sono poco chiare. La descrizione di alcuni interventi considerati emblematici, in città straniere e italiane, spiega come è avvenuto il cambiamento della relazione tra la città, il porto e il waterfront.

#### **KEY WORDS:**

*City-port, homologation, rules, innovations.*

## Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni

**Bianca Petrella**

### Premessa storica

Le città portuali hanno un grado di complessità più elevato di quei sistemi urbani fondati e sviluppatasi lontani da acque navigabili o, comunque, di quegli insediamenti privi di un porto in grado di innescare specifici flussi di relazioni sia con il proprio entroterra sia con le reti degli scambi oramai divenuti globali.

La presenza del terminale del trasporto su acqua aumenta il numero di funzioni e sub-funzioni urbane, incrementa la varietà delle competenze amministrative, di quelle decisionali e accresce e particularizza la molteplicità degli attori economici, degli strumenti di pianificazione, di quelli di programmazione e così via.

Il termine porto non può essere utilizzato genericamente, in quanto i porti si distinguono per tipo, per dimensione, per rango e, caratteristica non trascurabile, per l'intensità delle relazioni che essi strutturano con il resto della città di cui sono stati parte intrinseca e, per alcuni aspetti, sostanziale. L'uso del passato prossimo sottolinea che la comunione città-porto, che in origine arrivava a marcare l'identità di un insediamento urbano, si è dissolta nel tempo fino a strutturare due entità distinte che non solo non sono più intercomunicanti ma che, spesso, intralciano reciprocamente la funzionalità e la percezione semantica dei rispettivi luoghi.

L'accessibilità all'acqua (potabile e navigabile) è alla base dell'evoluzione umana e, pertanto, è alla base della storia urbana che nell'acqua trova la propria risorsa fondativa. Come è noto, gli insediamenti umani hanno origine nelle valli dei grandi fiumi e, fino a quando il trasporto su acqua ha mantenuto la supremazia sulle altre modalità di trasporto, la prossimità a una via d'acqua, naturale o artificiale che fosse, è stata *conditio sine qua non* per la fondazione di una città e anche per il suo sviluppo successivo. Pur se non più garantite dai vantaggi della Lega Anseatica, ancora nel Seicento, le città dotate di un porto continuavano a mantenere l'egemonia politica, militare ed economica, soprattutto se in esse risiedeva una corte e se erano localizzate in posizione conveniente per le rotte oceaniche. La competizione urbana dell'epoca avveniva esclusivamente tra le capitali portuali che si contendevano un predominio, speculando sulla risorsa locale porto. Il trasporto via terra non era ancora competitivo con quello su acqua perché la tecnologia della carrozza non garantiva gli stessi livelli di velocità, resistenza, capacità di carico e comfort che avevano invece raggiunto le navi, i cui i sistemi di velatura e la stru-

mentazione di bordo erano progrediti in modo significativo<sup>1</sup>. Solamente a metà Ottocento, con l'affermazione del trasporto su ferro, la navigazione, soprattutto quella interna, inizierà il suo inesorabile declino e, per la prima volta nella storia dell'umanità, accade che una nuova tecnologia (ferrovia) si sostituirà alla precedente (canali di navigazione) senza che quest'ultima abbia raggiunto la naturale saturazione. Per capire l'entità di questo fenomeno basta sottolineare che a fine Ottocento, negli USA, erano stati dismessi i due terzi dei chilometri di canali artificiali, sostituiti da oltre trecentomila chilometri di binari. Va però detto che molti dei canali artificiali dismessi, sia in America che in nord Europa, in tempi recenti, sono stati ripristinati sia per la navigazione turistica sia per il trasporto merci, soprattutto quando collegati a interporti di rango superiore e con configurazioni geografiche che consentono una efficace intermodalità acqua, ferro, strada (Russo, 2007).

Tecniche e tecnologie di trasporto sono tra i principali fattori che determinano, consentono e condizionano le trasformazioni dei sistemi urbani e territoriali. Se gli effetti del processo di industrializzazione producono la prima significativa frattura urbana, sancendo la separazione tra "città storica" e "città moderna", la trasformazione del ruolo della navigazione, unitamente allo zoning, produce la definitiva cesura tra la città e quello che era il suo porto. La città, quella che oggi chiamiamo centro storico, era cresciuta in modo organicamente unitario e questo riguardava anche le città portuali che, non a caso, erano così denominate. Il porto era l'elemento da cui aveva avuto origine la città ed era il luogo urbano nel quale la città si stemperava, congiungendosi alla linea d'acqua che ne costituiva il limite fisico.

Mentre la città moderna andava raffigurandosi quale entità a se stante, disgiunta da quella storica, l'area portuale, complice anche la "industrializzazione" dei porti, perdeva quei caratteri che l'avevano configurata quale luogo urbano e diventava un recinto a se stante, una parte funzionalmente specializzata che, in alcuni casi, allontanava fisicamente e culturalmente la città dal suo mare. B.S Hoyle (1994), uno dei più autorevoli studiosi del rapporto città-porto, ha individuato nei differenti modi in cui la globalizzazione ha inciso sulla città e sul porto, l'ulteriore e definitivo elemento di frattura tra l'area portuale e quella urbana; ciò accade se il porto attiva le necessarie trasformazioni per partecipare al sistema globale di scambi mentre la città non si modifica con la stessa velocità e rimane in un ruolo locale, che la esclude dal global network.

Tali processi investono principalmente grandi città con grandi porti commerciali e industriali mentre interessano molto meno quei piccoli borghi pescherecci convertiti al turismo. Diverse di queste piccole realtà insediative, pur discutibili nella fruizione attuale, sono comunque riuscite a far sopravvivere alcune peculiarità strutturali della relazione città-porto: la vita urbana comprende le aree prospicienti l'acqua e anche lo specchio d'acqua, utilizzato per le tipiche attività ludiche.

Non è un caso che la gran parte degli studi che affrontano tematiche relative alle città portuali si rivolgono a città di importanti dimensioni demo-spaziali ma, soprattutto, di importanti dimensioni economiche. Castells (1996) ha affermato che sono proprio i nodi urbani del tessuto connettivo di reti e flussi ad interpretare un ruolo significativo



nell'attuale competizione urbana; è proprio nel corrente scenario economico mondiale, nella strutturalità della globalizzazione economica e culturale che si apre la riflessione sulla trasformazione delle aree portuali, quali "commutatori" (simbolici e strutturali) tra i grandi flussi internazionali e i territori locali. Tale riflessione non è però del tutto nuova in quanto riprende il concetto di *electric power grid* elaborato da Lewis Mumford (Miller, 1984) adeguandolo al mutamento socio-economico derivato principalmente dall'evoluzione delle tecnologie della comunicazione (Beguinot, 1989).

Ogni tipo di porto richiede un diverso modello progettuale in quanto le differenze di ubicazione, superfici impegnate, tipi edilizi e infrastrutturali, relazioni spaziali endogene ed esogene, componenti percettive, capitale territoriale (Resmini e Torre, 2011), stratificazione storica, ecc. generano rapporti differenti con il resto del sistema urbano che non possono essere generalizzati in una tipologia standardizzata di intervento.

Le scelte progettuali non possono ovviamente prescindere dalla legislazione che regola le possibilità e i modi di intervento nelle aree portuali e che, prevedendo diversi soggetti e competenze, rende poco lineare il processo decisionale delle trasformazioni da esperire.

### La normativa

In Italia, il quadro normativo che regola la materia portuale e marittima si impenna sulla Legge 84 del 28/01/1994 e sul Codice della navigazione (modificato nel 2005 e aggiornato al D.Lgs n.111 del 28/06/2012, in attuazione della direttiva 2009/20/CE). Come è noto, il disegno di legge di riforma della legislazione portuale (DDL 1404/2006) che sta compiendo l'iter parlamentare, è già stato approvato dal Senato (12/09/2012) ed è in attesa del passaggio alla Camera per l'approvazione definitiva.

Così come la legge del 1994, anche la nuova riforma sembra non volere superare il settorialismo dell'area portuale e continua a lasciare irrisolto il rapporto funzionale tra lo strumento urbanistico comunale e il Piano del porto. In continuità con la norma in vigore, la legge di riforma assegna all'Autorità Portuale (AP) le competenze amministrative, la regolazione delle attività e le strategie di sviluppo dell'area demaniale portuale, lascia ai soggetti di diritto privato le attività economiche e commerciali e riserva all'Ente locale una presenza scarsamente incisiva nel processo decisionale.

L'unico accenno all'*extraporto*, cioè alla città, prevede un Comitato regionale per le connessioni porto territorio, la cui finalità è, però, quella di portare all'esterno gli interessi della comunità portuale; il percorso inverso, cioè portare all'interno del porto anche gli interessi dell'intera comunità urbana, non è invece previsto e tanto meno regolato. Eppure non c'è bisogno di ricorrere alla teoria generale dei sistemi (von Bertalanffy, 1986) per comprendere che i due subsistemi, città e porto, essendo entrambi aperti, agiscono reciprocamente sui rispettivi cambiamenti di stato; pertanto, il coordinamento tra le scelte strategiche di entrambi che, per forza di cose, richiede di essere agito congiuntamente, non può essere lasciato alla mera buona volontà dei rispettivi

rappresentanti istituzionali.

Così come non è normata la progettualità interattiva tra AP e Ente comunale, la legge di riforma in discussione continua a mantenere distinte e non coordinate anche le competenze dell'AP e dell'Autorità Marittima (AM), incrementando quelle della prima e lasciando alla seconda la sicurezza della navigazione, la difesa dell'ambiente marino, la vigilanza e la gestione delle riserve marine e delle aree marine protette, tra cui anche quelle di interesse archeologico. Anche in questo caso, nonostante le ancora più evidenti, strettissime interrelazioni tra le due competenze, i meccanismi di raccordo appaiono deboli. Ad esempio, si pone in evidenza il conflitto che si potrebbe creare tra AP e AM, qualora la prima decidesse di insediare attività inquinanti nelle acque marine; allo stesso modo, se con la riforma in atto le "acque interne" passeranno alla giurisdizione dell'AP, l'AM avrà sempre maggiori difficoltà ad operare il controllo sulla movimentazione, la sosta ed il trasporto in mare di rifiuti e scorie, così come previsto dal Testo Unico sull'Ambiente (D.Lgs.152/2006). Va posto in evidenza che, per i caratteri naturalistici e storici di gran parte delle aree portuali, entra in gioco almeno un altro soggetto istituzionale: le soprintendenze. Anche in questo caso, la conflittualità generata dalle finalità diverse, e dalla poca chiarezza dei rapporti gerarchici tra i diversi soggetti, complica e rischia di mettere in stallo qualsivoglia processo decisionale.

La natura demaniale dei porti e delle coste in generale merita di essere brevemente ricordata in quanto, come è noto, con le cosiddette leggi di semplificazione e liberalizzazione e, in particolare, con il DLgs. 96/1999 si realizza il passaggio alle Regioni ed agli Enti locali delle funzioni amministrative relative alla gestione dei beni demaniali, ivi compresi quelli marittimi e del "mare territoriale"<sup>2</sup>.

L'area portuale è un'area demaniale e, con quanto previsto dal DdL di riforma, sarà possibile acquisire al demanio (in virtù di necessità relative all'attività portuale) zone di proprietà privata (comprese o attigue alla circoscrizione territoriale dell'AP) ma si potrà anche ascrivere al potere amministrativo dell'AP beni non demaniali. Pur se in questo modo sembrerebbe risolta la problematica delle enclavi comunali nell'area portuale, diviene immediato ipotizzare ulteriori conflitti di interesse e di competenze proprio sulle aree di "transizione urbano-portuale", ovvero su quelle aree di margine che costituiscono il punto focale di interventi di riqualificazione, recupero e rivitalizzazione urbana delle città di mare.

Non regolare in modo chiaro ed efficace, ovvero lasciare irrisolti i potenziali conflitti di interesse e di competenza tra Ente Locale e Autorità Portuale, tra Autorità Portuale e Autorità Marittima e tra Autorità Marittima e Ente Locale, rischia di indebolire ulteriormente non solo il coordinamento ma anche i punti di raccordo tra Piano urbanistico e Piano del porto, e con gli altri piani settoriali.

Ugo Tomasicchio (1998), estensore di uno dei più diffusi manuali di ingegneria portuale e marittima, già in un'edizione degli anni novanta, evidenziava come la scarsa chiarezza del rapporto tra Piano Regolatore del Porto e Piano Regolatore Generale obbligava ad una continua richiesta di pareri giurisprudenziali. Tale rapporto continua a rimanere nebuloso nonostante le successive innovazioni normative (e costituzionali) in

materia amministrativa, portuale, urbanistica, ecc. Infatti, come già accennato, la legge in vigore (e la riforma in itinere), pur prevedendo intese tra Comune e AP e coerenza tra i rispettivi strumenti di pianificazione, non chiarisce in quale modo intese e coerenza debbano essere esercitate e verificate; la non esplicitata gerarchia tra i diversi soggetti rischia di produrre stalli decisionali in presenza di ipotesi di intervento contrastanti.

Un ulteriore elemento di complessità della relazione città-porto è l'eventuale presenza di attività pericolose, sia quelle a rischio di incidente rilevante (RIR), con le distanze necessarie a garantire la sicurezza dei luoghi densamente frequentati (DM 9/05/2001), ma anche quelle attività che, pur non classificate tra le RIR (D.Lgs. 334/1999, D.Lgs. 238/2005), sono a rischio di incendio e quindi soggette alle relative normative di prevenzione e protezione (D. Lgs. 81/08, D.Lgs. 106/2009), non trascurando che le attività che ancora si svolgono nei porti urbani (insieme al traffico veicolare) costituiscono la maggior fonte di immissione di polveri sottili e di inquinamento sonoro.

### **Gli elementi della trasformazione**

La sintetica riflessione sui rapporti tra le diverse competenze istituzionali si conclude evidenziando, altrettanto sinteticamente, quali sono stati i principali elementi che hanno imposto alle aree portuali trasformazioni strutturali radicali e, in virtù dei cambiamenti del porto, quali siano stati e quali invece dovrebbero essere i paradigmi di un progetto teso a ripristinare il rapporto tra la città, il porto e il fronte dell'acqua. Le macro relazioni generate dall'interazione degli elementi dei tre sistemi (urbano, portuale e naturale) sono, evidentemente, di tipo fisico, funzionale, culturale ed economico e il progetto di trasformazione delle aree deve essere teso a massimizzare l'integrazione e la compatibilità delle diverse componenti.

Generalmente, l'intervento di "rigenerazione urbana" in aree portuali si prospetta quando queste vengono "liberate" in conseguenza del mutamento delle attività portuali; viceversa, non accade pressoché mai che l'intervento sia motivato dal concorso di coincidenti esigenze urbane e portuali e ancor meno accade che a innescare la trasformazione sia una esigenza squisitamente urbana.

In questi ultimi decenni, in un crescendo di globalizzazione economica, e non solo, le trasformazioni che hanno caratterizzato gli interventi nelle aree portuali sono dipese essenzialmente dall'introduzione di elementi innovativi che hanno richiesto una maggiore disponibilità di superfici dedicate e una nuova organizzazione della logistica portuale collegata al sistema economico mondiale.

L'inizio della "rivoluzione portuale" si può identificare negli anni cinquanta a New York, dove l'introduzione di nuove tassazioni per il trasporto delle merci dalla stazione marittima a quella ferroviaria, l'inefficace collaborazione tra Port Authority e municipalità e gli interessi delle grandi imprese private conducono il porto di New York verso un veloce declino e, quindi, verso la radicale trasformazione del lunghissimo waterfront convertito a usi urbani (Glanz e Lipton, 2003).

A metà anni cinquanta, però, sarà l'invenzione del nuovo tipo di container (Levinson, 2007) e la nuova dimensione delle navi atte a trasportarli, a rivoluzionare costi, tempi e organizzazione del trasporto su acqua e a richiedere ampie superfici per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci (Hein, 2013). L'intervenuta necessità di vaste aree per il deposito e il carico dei container comporta la delocalizzazione di gran parte delle attività portuali, le cui superfici dismesse iniziano ad essere recuperate alle attività urbane.

La deindustrializzazione degli anni settanta, che evidentemente coinvolge anche gli stabilimenti produttivi ubicati nelle aree portuali e lungo i waterfront urbani, libera ulteriori e appetibili aree a ridosso delle città.

L'evoluzione del container porta con sé l'evoluzione dell'intermodalità del trasporto merci che costituisce un ulteriore elemento di trasformazione delle aree portuali e, più in generale, del contesto territoriale e urbano: nodi di scambio intermodale che richiedono una pianificazione di scala continentale e intercontinentale, in grado di garantire la partecipazione ai flussi delle reti del commercio globale. I Paesi asiatici emergenti, gli USA e il nord-Europa<sup>3</sup> si sono efficientemente attrezzati in tal senso, mentre nel nostro Paese, degli oltre quaranta porti mercantili (di cui tre sono attivi quali *transshipment*) solamente tre (localizzati nel nord-Tirreno) sono efficacemente collegati a sette dei circa venti interporti effettivamente operanti<sup>4</sup> (Censis, 2008).

### Modalità delle trasformazioni

I modi, le forme e le trasformazioni urbane conseguenti al mutamento delle aree portuali hanno avuto inizi variegati che, nel tempo, hanno teso ad uniformare sempre più la tipologia strutturale dell'intervento, indipendentemente dal contesto urbano di riferimento. Ciò è in parte dovuto al fatto che spesso le trasformazioni delle "aree libere" sono state attivate in relazione a un cosiddetto grande evento, utilizzato per rilanciare nella competizione urbana quelle città che, da ex portuali, soffrivano la crisi economica più delle altre: fiere mondiali, ruolo di capitale europea della cultura, olimpiadi, ecc., in virtù di ingenti stanziamenti economici, sono diventati l'occasione di processi di rigenerazione urbana e/o di speculazione edilizia (Fonti, 2010).

Di seguito si riportano alcuni esempi di come si sia intervenuto nelle aree che, già portuali, consentono ai cittadini di potere nuovamente esperire i waterfront urbani (figg. 1 e 2).

Anche se il porto vero e proprio è attualmente dislocato a Newark (prima stazione marittima ad attrezzarsi per la movimentazione dei container) il World Trade Center, a partire dalla sua ideazione avvenuta alla fine degli anni trenta e fino ai nostri giorni, ha sempre recitato un ruolo non secondario nel processo delle trasformazioni del porto di New York City. Il WTC non è lontano dal vecchio porto mercantile di South Street, dove sono ancora visibili gli edifici commerciali sette-ottocenteschi, restaurati e adat-



Fig.1, Barcellona: da nord a sud, il waterfront di Barcellona si articola tra porto olimpico, Barceloneta, spiaggia, porto vecchio, turistico, passeggeri, transbordador aéreo, porto crocieristico, commerciale, petrolifero, industriale, fino a Riu Llobregat per uno sviluppo di oltre otto chilometri.



Fig. 2, Barcellona: Le “onde” de la rambla (o carrer) de mar (Albert Viaplana, Helio Piñón, 1994) è tra gli interventi di riqualificazione del waterfront, in prosecuzione con le Olimpiadi del 1992; sullo sfondo: il WTC con il grand hotel della Marina (Pei Coob Fred & partners, 1999-2002) situato sul molo dove è anche la torre della cabinovia (Carles Buigas, 1929-31) realizzata per la expo del 1929.

tati a musei, club-houses e shopping di lusso (Homberge, 2003) mentre è ancora in completamento la riconversione delle aree industriali dismesse che, destinate negli anni novanta a residenze e commercio, rischiano di realizzare una barriera privata impedente la fruibilità di un lungo tratto del frontemare (Angotti, 2008).

Ancora negli USA, Peter Hall (1992) individua nel *Festival Marketplace* di Baltimora, uno degli esempi di rivitalizzazione urbana, quale risposta al declino causato dalla deindustrializzazione degli anni settanta di una città fondata sull'economia portuale. Dopo una prima riuscita fiera estemporanea tenutasi nel 1973, l'*inner harbor* viene trasformato in *marketplace*, ovvero nel luogo dove si concentrano alberghi, padiglioni, ristoranti, negozi, realizzando quella che diventerà una delle più frequentate attrazioni turistiche degli USA e il cui modello sarà replicato anche in diverse realtà europee (Coppola, 2012).

L'area di *Het Eilandje*, antico porto cinquecentesco di Anversa, fu dismessa in seguito alla delocalizzazione del porto commerciale; alla fine degli anni ottanta iniziano a partire le iniziative per il recupero dell'area ma bisognerà aspettare l'inizio del nuovo millennio per giungere a un accordo tra municipalità ed autorità portuale che condurrà al master plan del nuovo distretto urbano che prevede anche la contestata demolizione di preesistenti nuclei residenziali (Ugolini, 2006). Il MAS (*Museum Aan de Stroom* progettato da Neutelings Riedijk Architects, 2010) diventa l'edificio simbolo di un'area nella quale, nuove residenze, attrezzature per i diportisti, per lo shopping, per le attività ludiche, ecc. sono allocate sia negli spazi e negli edifici appositamente realizzati sia nei volumi e nelle infrastrutture del patrimonio storico che è stato in parte restaurato (Schramme e Segers, 2012).

L'intervento di riuso del porto antico di Genova è stato progettato da Renzo Piano che, pur annoverabile tra le archistar mondiali, è comunque originario e conoscitore della città. L'intervento nell'area, anche se ascrivibile alle trasformazioni decise in funzione dei grandi eventi, è parte del Piano urbanistico generale della città, definito affresco dal progettista. L'insieme dei grandi eventi genovesi si succede nel tempo: l'expo del 1992 (con le celebrazioni per il cinquecentenario colombiano della scoperta dell'America), il G8 del 2001 (regolato dalla legge speciale 149/2000) e il ruolo di capitale europea della cultura assunto nel 2004. All'acquario, diventato il luogo simbolo della riappropriazione dell'area, si affiancano elementi scultorei-funzionali (il Bigo) e una serie di attività museali, espositive, per lo shopping, ecc., in parte realizzate ex-novo e in parte recuperando i vecchi volumi dismessi: i magazzini doganali seicenteschi, il magazzino del Cotone e il magazzino quartiere Millo, entrambi dei primi del Novecento. Nel caso del capoluogo ligure, va sottolineato che, oltre alle realizzazioni nel vecchio porto, al recupero della relazione città-porto ha contribuito il contemporaneo intervento di riqualificazione edilizia ed economica, sia nella città storica dei vicoli che si sviluppa a ridosso di Piazza Caricamento, sia nella città storica maggiormente monumentale (Vallega, 2009).

Salerno è l'altra città portuale che è ricorsa all'opera delle archistar internazionali (Zaha Hadid-la nuova stazione marittima-2000-2013; Ricardo Bofill-il discusso Crescent sul lungomare –attualmente oggetto di indagine giudiziaria e David Chipperfield-il nuovo tribunale – in ultimazione) e che ha cercato di inserire gli interventi in un più complessivo piano di rigenerazione urbana, anch'esso affidato a un professionista di fama internazionale, Oriol Bohigas, che già si era occupato del Piano di Barcellona in occasione delle Olimpiadi del 1992 (Scrofani e Ruggiero, 2011). Il travagliato Piano di Salerno, sulla scorta della strategia urbanistica utilizzata per la città spagnola, era strutturato su una serie di aree strategiche, quali elementi della riconnessione urbana, fronte del mare compreso (Bruttomesso, 2006).

La stessa metodologia progettuale (insieme di approdo peschereccio e turistico, recupero delle aree balneari, promenade, parcheggi, ecc.) sarà riproposta, sempre da Bohigas, con il Piano del 2002, anche per la riqualificazione dell'area portuale di Bari, che si era già avvalsa del grande evento XIII Giochi del Mediterraneo del 1997 (Barbanente, 2004).

Alcune delle archistar già menzionate si sbizzarriscono nella progettazione di originali edifici che, in occasione della XXXII America's Cup (Sudjic, 2007), vogliono contribuire alla rigenerazione di Valencia (figg. 3 e 4). La darsena interna è sostituita da un porto-canale circondato da una vasta area verde nella quale i pre-esistenti opifici e magazzini sono sostituiti da attrezzature logistiche, turistiche e per il tempo libero (Bruttomesso, 2006).

Nella seconda metà degli anni sessanta inizia la chiusura dei settecenteschi docks londinesi che si concluderà nel 1981 mentre, contemporaneamente, tutte le attività portuali verranno trasferite a Tilbury, nell'Essex, che (più prossimo di quaranta km alla foce del Tamigi e con la disponibilità di vaste aree attrezzate) entra nella competizione con i maggiori *hub&spoke* mondiali. Le aree liberate dalla dismissione occupano oltre ventimila ettari (Bruschi e al., 2011) ovvero una superficie superiore a quella di Napoli che, da un lato, imponeva una complessa pianificazione e, dall'altro lato, scatenava l'appetito delle grandi imprese economiche. In effetti, la vicenda urbanistica è un susseguirsi di Piani che seguono la filosofia dei governi (locali e centrale) che si succedono (Barker, 1986). Negli anni settanta le soluzioni prospettate sono fondate sul welfare, sulla partecipazione e sulla trasparenza; non a caso sono ipotizzate cinque differenti soluzioni, per ognuna delle quali si illustrano i vantaggi e gli svantaggi delle varie componenti sociali, nella pragmatica consapevolezza anglosassone che non tutti potranno essere soddisfatti. Con l'arrivo del decisionismo e del liberismo thatcheriano, lo scenario della vasta area a ridosso della city muta totalmente: gli obiettivi economici diventano prioritari su quelli sociali; gli Enti locali vengono esautorati e sostituiti da Agenzie pubbliche di scopo con ampi poteri e che rispondono direttamente al Governo centrale; si procede con progetti di area semplificati (*Area Development Framework*) nei quali è riservato poco spazio alla partecipazione pubblica e



Figg. 3-4, Valencia: lungo il porto canale realizzato per ospitare la 32ma America's Cup si sviluppano gli edifici progettati da Piano, Raymand, Klein e Palmero e il "Veles e Vents" di David Chipperfield con b720 Arquitectos.

molto spazio agli obiettivi degli investitori; le *enterprice zone* replicano l'esperienza di Baltimora e, così come per New York, anche a Londra gran parte dei waterfronts lungo il Tamigi è riservata a edilizia residenziale per i ceti medio-alti. La prima fase della trasformazione può considerarsi conclusa alla fine degli anni ottanta con la costruzione della metropolitana leggera e del city airport, la cui pista è collocata sul fiume tra Beckton Street Park e Thames Barrier Park, non lontana dall'Isle of Dogs e Canary Wharf, nel quale spicca il l'edificio (1991) progettato da Cesar Pelli, specialista in grattacieli. Nella rigenerazione urbana dei docklands, ancora in completamento, si inserisce il grande evento delle Olimpiadi del 2012, per le quali gli architetti sembrano gareggiare in auto-referenziale originalità e in sostenibilità ambientale delle costruzioni, tutte realizzate tra il 2004 e il 2012: Phoenix Heights, con i tetti biologici (Brady Mallalieu); Ravensbourne College of Design and Communication, con finestre circolari e rivestimento in elementi di alluminio (Foreign Office Architects); teleferica urbana (Wilkinson Eyre Architects) di collegamento tra il villaggio olimpico e la Greenwich Peninsula<sup>5</sup>; Excel Exhibition Centre-Phase II, con la spirale gialla, promenade a 15m di altezza (Grimshaw Architects); Canada Water Library, la cui piramide rovesciata si specchia nell'acqua del fiume (CZWG Architects). Più lontane dall'area degli storici docks spiccano, letteralmente e simbolicamente: lo Shard di Renzo Piano (autore anche del coloratissimo complesso polifunzionale di St. Giles); a Wembley sorge il nuovo stadio progettato da Foster e partners; mentre Zaha Hadid è l'autrice del complesso scolastico a Brixton e anche dello stadio del nuoto, ubicato nel villaggio olimpico vero e proprio, nel quale svetta la struttura realizzata da Anish Kapoor e Cecil Balmond, il cui intento è di richiamare turisti da tutto il mondo. Alcuni degli impianti realizzati sul fiume Lea a Stratford sono destinati a permanere mentre gli altri saranno spostati in altre aree della Great London, lasciando il posto a nuovi quartieri residenziali (Bruschi e al., 2011).

### Conclusioni

Dagli esempi riportati si evince come gli interventi di trasformazione delle aree portuali dismesse tendano quasi esclusivamente a perseguire operazioni di marketing territoriale, ponendo in secondo ordine i reali bisogni sociali della comunità urbana locale e, ancora di più, trascurano la ricerca di una continuità storica del rapporto tra la città e la sua linea di costa che, nel passato, è stata filtrata da un porto, prima accessibile, poi diventato barriera insormontabile, poi scomparso in quanto delocalizzato altrove.

La capacità di controllo dell'ispessimento delle relazioni città-ex porto-mare va attivata con l'obiettivo di realizzare efficaci "sintonie trasversali" capaci di abbattere le attuali "distonie o idiosincrasie longitudinali" prodotte dalla non risolta "coabitazione longitudinale", nell'accezione utilizzata da Stefano Boeri (Di Santo, 2003). Evidentemente, le sintonie e/o distonie non sono riferibili solo alle forme dei volumi e degli spazi scoperti ma vanno ricercate nell'insieme delle attività che in questi spazi si svolgono e che non possono risolversi esclusivamente in ipermercati del tempo libero e del turismo che non sono in grado di recuperare una reale urbanità.

Set di indicatori per operare tale controllo sono oramai diffusi nella letteratura scientifica e implicano la necessità di operare sulle dimensioni, sulle connessioni, sulle intersezioni e sulle incidenze (Di Santo, 2003); essi sono strutturati per “misurare” la condizione delle relazioni ex-ante e quelle ex-post, prevedono processi partecipativi e predispongono un oggettivo supporto alle scelte di intervento dei singoli attori, investitori pubblici e privati, ma anche e, forse, soprattutto, ai soggetti istituzionali preposti alle scelte, alle approvazioni, ai permessi e alle autorizzazioni (Vallega, 2009).

La conseguenza di un quadro normativo ancora farraginoso e, soprattutto, deficitario nella chiarezza dei percorsi e delle competenze decisionali, rischia di costituire l'alibi per l'immobilismo o, all'opposto, spinge verso scelte di intervento apparentemente forti che si avvalgono del progettista di grido col quale, quasi sempre, si riesce a mettere tutti d'accordo, anche se l'archistar, dovendo rafforzare la propria immagine mediatica, non accetta intrusioni nella sua opera il cui fine è di essere riconoscibile e attribuibile al suo autore (Lo Ricco e Micheli, 2003). Ma non si può trascurare che un manufatto urbano di pregio, quando è esclusivamente autoreferenziale, inibisce i fattori locali e identitari mettendo a repentaglio proprio quel “capitale territoriale” su cui ogni efficace progetto di marketing territoriale dovrebbe invece investire. Se ciò è vero, esso diventa ancora più vero per il fondale urbano e naturale di una città portuale che, essendo un “bene comune proprio del territorio, fisso in esso e non fruibile fuori di esso” (De Matteis, Governa, 2005) si pone quale elemento strategico del capitale e del marketing territoriale (Ridoux, 2008).

L'omologazione urbana generata dalla competizione globale, complici lo star system di architetti e il franchising delle multinazionali, sta però iniziando a mostrare qualche segno di cedimento. Infatti alcune città, principalmente nord-europee, anche portuali, (come ad esempio Bristol, Copenaghen, Bergen, ecc.), hanno attivato strategie di comunicazione e di sviluppo territoriale fondate sull'identità locale, non solo di tipo storico ma anche di tipo economico, ad esempio esaltando (quale valore locale) la alta percentuale di esercizi indipendenti nel campo della ristorazione, del commercio, dell'offerta di tempo libero, ecc. (figg. 5 e 6).

Se, come auspicabile, la tendenza alla decrescita responsabile (Arès, 2005) coinvolgerà anche altri settori, allora si potrà sperare di tornare a vedere entrare nei nostri porti navi che somigliano a navi e non più brutte città galleggianti che invadono le città su terraferma.

#### FOOTNOTES

1 Curata da Singer Charles e al., la “Storia della Tecnologia”, opera enciclopedica edita dal 1956 e ripubblicata recentemente, illustra il progresso di settori tecnologici, ivi compreso quello delle diverse modalità di trasporto.

2 Il “mare territoriale” pur non essendo giuridicamente demanio è a questo assimilato.

3 Il primato spetta, rispettivamente, ai porti di Shanghai, Oakland e Rotterdam.

4 La diffusione degli interporti in Italia è incentivata e regolata dalla L.240/1990.

5 Il Ravensbourne College e l'Emirates Royal Cable termina si affiancano alla Millenium Dome (Richard Rogers 1999) e agli altri “investimenti” previsti nel piano di rivitalizzazione della Greenwich Peninsula: diecimila vani, business District, 150 tra negozi e ristoranti, 48 acri di Parco, ecc. (Babalís, 2008).



*Figg. 5-6, Bergen ha rivitalizzato l'antico Bryggen (patrimonio Unesco) restaurandone gli edifici e insediandovi attività culturali, commerciali e turistiche. In coerenza con la articolata morfologia del Byfjorden, le attività portuali si sviluppano, quasi sempre, in continuità con le attività urbane.*



## REFERENCES

- Angotti Tom, New York for sale, L'urbanistica partecipata affronta il mercato immobiliare globale, "Territori", 1, Firenze-Catania, ed.it., 2011, 352 pp
- Ariès Paul, Décroissance ou barbarie, "Dossiers", Villeurbanne, éditions Golias, 2005, 162 pp
- Babalis Dimitra, Urban design. The ecological thinking. A compendium, Firenze, Alinea International editrice, 2008, pp72.
- Barbanente Angela, "Territori dell'innovazione. Pratiche e attori della programmazione integrate in Puglia" Meridiana, Rivista di storia e scienze sociali, Rileggere il territorio, 49, 04/2004, Roma, Ed. Viella, pp121-149.
- Barker Theo, Dockland: An illustrated historical survey of life and work in East London North East London Polytechnic in conjunction with the Greater London Council 1986, 304 pp
- Beguinot Corrado, La città cablata un'enciclopedia, I.Pi.Ge.T.-C.N.R., Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli Federico II, 1989, 1639 pp, 3 vol.
- Bruschi Andrea, Del Monaco Anna I., Giovannelli Anna, Città e olimpiadi. Roma 1960, Barcelona 1992, Beijing 2008, London 2012, Roma, Edizioni nuova cultura, 2011, 125 pp
- Bruttomesso Rinio, Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane, Grande Sud, Palermo, Mediterraneo Padova, Marsilio, 2006, 382 pp
- Castells Manuel, The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture, "Information Age", Cambridge, Wiley-Blackwell, 2011, 656 pp – I vol.
- Coppola Alessandro, Apocalypse town, Cronache dalla fine della civiltà urbana, "Saggi Tascabili", Bari, Laterza, 2012, 232 pp
- Censis (eds), Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali, Milano, Franco Angeli . 2008, 180 pp
- De Matteis Giuseppe, Governa Francesca, Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello slot, Milano, Franco Angeli, 2005, 236 pp
- Di Santo Pina, Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale, Napoli, Giannini editore, 2003, 111 pp
- Fonti Luciano, Porti, Città, Territori, Processi di riqualificazione e sviluppo, Firenze, Alinea editrice, 2010, 88 pp
- Glanz James, Lipton Eric, City in the Sky. The Rise and Fall of the World Trade Center, "Times Books", New York, Henry Holt and Company, 2003, 480 pp
- Hall Peter G., Urban and Regional Planning, New York, Routledge, 1992, 281 pp
- Hein Carola, "Port Cities", in Clark Peter, Oxford Handbook of Cities in World History, Oxford (GB), Oxford University Press, 2013, 912 pp
- Homberge Eric, New York City, "Luoghi", Milano, Mondadori, 2003, 283 pp
- Hoyle Brian, S.; Pinder David A.; Husain M. S., Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, Milano, Ugo Mursia Editore, 1994, 272 pp
- Levinson Marc, The Box. La scatola che ha cambiato il mondo, "Cultura d'impresa", Milano, Egea, 2007, 354 pp
- Lo Ricco Gabriella, Micheli Silvia, Lo spettacolo dell'architettura: profilo dell'archistar, "Sintesi", Milano, Bruno Mondadori editore, 2003, 229 pp
- Miller Donald L., Lewis Mumford- a life, "Grove Great Lives", New York, Weidenfeld & Nicolson, 1989, 629 pp
- Resmini Laura, Torre Andrè, Competitività territoriale: determinanti e politiche, "Scienze Regionali", Milano, Franco Angeli, 2011, 336 pp – 47 vol
- Ridoux Nicolas, La decrescita per tutti, Milano, Editoriale Jaca Book, 2008, 145 pp
- Russo Ivan, "Linee di sviluppo per l'internazionalizzazione di nuove piattaforme logistiche. Il caso interporti", Sinergiejournal, 73-74, 05-12/2007, Verona, CUEIM, Consorzio Universitario di Economia Industriale e Manageriale, pp 469-498
- Schramme Annick, Segers Katia, "Creative City, City Marketing, Creative Industries and Cultural Policy: Challenges for Antwerp" in Kanheier Helmut K., Raj Isar Yudhishtir, Cities, Cultural Policy and Governance, London (GB), Sage Publications Ltd, 2012, 472 pp
- Scrofani Luigi, Ruggero Luca, Turismo e competitività urbana, "Quaderni Cedoc", Milano, Franco Angeli, 2011, 260 pp

- Singer Charles, Holmyard Eric J., Williams Trevor I., Storia della Tecnologia, Torino, Bollati Boringhieri Editore, 1956-2013, voll. 1-7.
- Sudjik Deyan, "Dove soffia il vento", Domus, 904, 06/2007, Milano, Mondadori editore, pp 32-41
- Tomasicchio Ugo, Manuale di ingegneria portuale e marittima. Cosenza, Editoriale Bios, 1998, 720 pp
- Ugolini Pietro, Pianificazione territoriale, portualità e infrastrutture. Il caso savonese. Milano, Franco Angeli, 2006, 269 pp
- Vallega Adalberto, Gli indicatori per il paesaggio, Milano, Franco Angeli, 2009, 308 pp
- Von Bertalanffy Ludwig, General System Theory. Development, Applications, New York, George Braziller, 1968, 296 pp

### **Bianca Petrella**

*DICDEA-SUN*

*Dipartimento di Ingegneria civile, Design Edilizia e Ambiente – Seconda Università degli Studi di Napoli  
bianca.petrella@unina2.it, <http://www.dicdea.unina2.it/index.php>*

Bianca Petrella was born in 1954. Since 2000 she has been Full Professor of Urban and Regional Planning at Seconda Università of Naples (SUN). 1995-1999, Associate Professor at SUN. 1992-1995, Associate Professor at University of Pavia. 1988-1992, Researcher at Italian National Research Council. 1978-1988 Fellowships and research grants. 1978 Graduate in Architecture at University of Naples. She is the author of over sixty academic publications. She was scientific Unit coordinator for CNR, University, Aldo della Rocca Foundation.