UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

FLORE
Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:
Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale / G. De Luca; V. Lingua. - STAMPA. - (2012), pp. 205-242.

Availability:
This version is available at: 2158/674450 since:

Publisher:
ALINEA EDITORE

Terms of use:
Open Access
La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

25 April 2024

La Cooperazione al cuore del Mediterraneo

La Coopération au coer de la Méditerranée

MARITTIMO - IT FR - MARITIME

TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

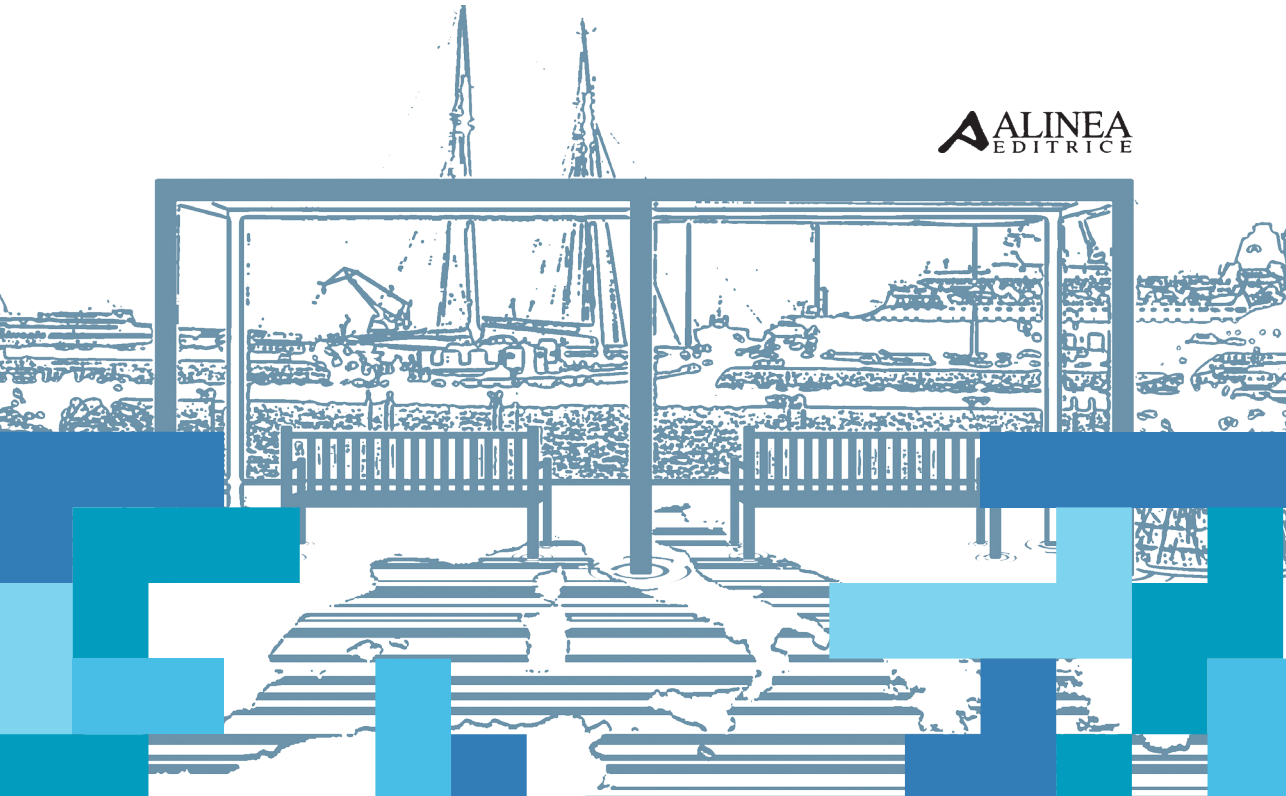
Arcipelago Mediterraneo

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di

Giuseppe De Luca e Valeria Lingua

ALINEA EDITRICE



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale

Programme cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional

© copyright Alinea editrice s.r.l. - Firenze 2012
50144 Firenze, via Pierluigi da Palestrina, 17/19 rosso
Tel. +39 055/333428 - Fax +39 055/331013

Tutti i diritti sono riservati:
nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms)
senza il permesso scritto della Casa Editrice

e-mail: ordini@alinea.it
http://www.alinea.it

ISBN 978-88-6055-705-6

Direzione della collana
Giuseppe De Luca

Comitato scientifico
Francesco Lo Piccolo
Francesco Domenico Moccia
Manuela Ricci
Umberto Janin Rivolin

Layout
Adriana Toti

Finito di stampare nel maggio 2012

Stampa: Litografia I.P. - Firenze
www.litografiaip.it

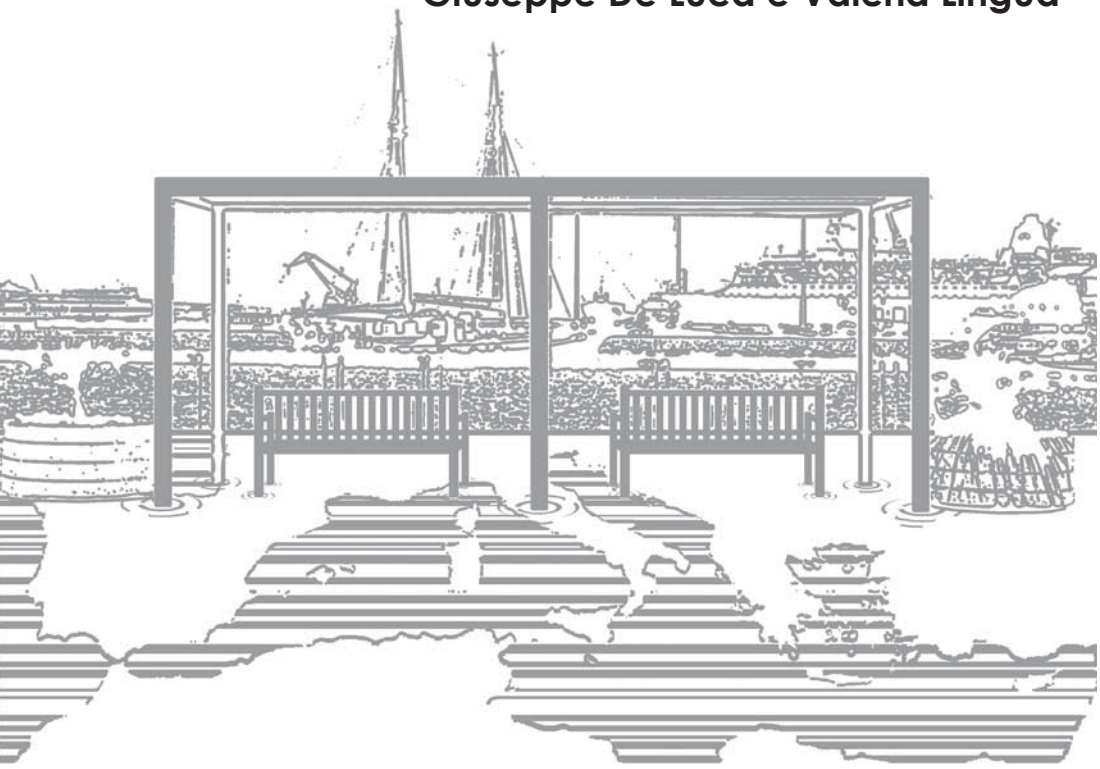
In copertina:
Il porto di Cagliari *(foto ed elaborazione di Luca Di Figlia)*

ARCIPELAGO MEDITERRANEO

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di

Giuseppe De Luca e Valeria Lingua



ALINEA EDITRICE

Arcipelago Mediterraneo

Il Progetto **Arcipelago Mediterraneo** (ArciMed) è finanziato nell'ambito del P.O. Italia-Francia "Marittimo" (1° Bando Progetti Semplici) ed il Partenariato è costituito da:

- il Comune di Cagliari (Project Leader)
- la Ville d'Ajaccio
- il Comune di Portoferraio
- l'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia con il Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari
- la Collectivité Territoriale de Corse con il Musée de la Corse

L'obiettivo principale del Progetto consiste nella realizzazione di un prototipo di "Porta di accesso multimediale alle Isole", in grado di offrire a turisti e visitatori una visione panoramica delle risorse turistico-culturali delle isole.

A questo obiettivo se ne associano altri correlati, quali la definizione di un marca turistico-territoriale delle isole mediterranee e la definizione di politiche d'intervento per la riqualificazione delle aree portuali storiche.

L?ambizione del Progetto è quella di estendere il network di ArciMed ad altre isole del bacino mediterraneo, attraverso la condivisione delle strategie per la loro valorizzazione ed il loro sviluppo economico.

Istituto centrale per la DemoEtno Antropologia
Museo nazionale delle Arti e Tradizioni popolari

Collectivité Territoriale de Corse

Indice

Introduzione 9
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Parte Prima.
ARCIPELAGO MEDITERRANEO: UN RITRATTO

1. **Island-ness**
Stefania Staniscia 19

2. **Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto** 27
Maurizio Carta

3. **Riorganizzazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei waterfront** 41
Rosario Pavia

4. **Per un approdo strategico. La riqualificazione dei waterfront nelle piccole isole** 45
Michelangelo Savino

5. **Strategie di sviluppo socio-economico per le isole del Mediterraneo** 59
Maurizio Vernassa

6. **Limiti e difficoltà della evoluzione in rete dei porti delle isole nel Mediterraneo occidentale** 71
Manlio Marchetta

Parte Seconda.
STRATEGIE DI RIGENERAZIONE E SVILUPPO NELLE CITTÀ-PORTO DELL'ARCIPELAGO MEDITERRANEO

7. L'esperienza di Portoferraio e delle città insulari in rete *101*
Mauro Parigi

8. Competenze statali, regionali e comunali nella gestione del demanio marittimo e strumenti di pianificazione della portualità turistica in Toscana *113*
Enrico Amante, Edward Chain

9. Riqualificazione e sviluppo nella città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale? *119*
Valeria Lingua

10. City of Rhodes: urban renewal while exploring the city-port heritage *133*
Moraitou Paraskevi

11. The venetian arsenals in the old harbour of Heraklion: perspectives of urban policy through architectural competitions *147*
George Fournarakis, Kallia Nikolidaki

12. Il ruolo di Cagliari nel Mediterraneo, tra piccole ricuciture e ambiziosi progetti *155*
Valeria Lingua

13. Riqualificare e rigenerare le città porto insulari *193*
Luca Di Figlia

Conclusioni

14. Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale *205*
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Parte Terza.
ARCIPELAGO MEDITERRANEO: IL PROGETTO

15. Una rete per valorizzare le città-porto delle isole *245*
Nicolò Savarese

16. I casi studio per il progetto "Arcipelago Mediterraneo" *253*
Luca Di Figlia

17. Linee Guida *279*
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Gli autori *285*

14. Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale

*Giuseppe De Luca, Valeria Lingua**

Affrontare una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo il punto di vista delle realtà isolane impone, in primo luogo, di interrogarsi sull'essenza stessa del contesto, l'isola. Un contesto denso di significati fisici e metaforici, in cui un approccio evocativo (isola come categoria concettuale, paradigma di lontananza e limite, ambito analitico primario) si fonde inesorabilmente con una dimensione operativa legata ai caratteri specifici dell'isola stessa (limiti e potenzialità di sviluppo).

L'isola ha caratteristiche che la rendono unica e la differenziano dal resto della terra ferma, in primis proprio l'isolamento (*remotness*) che, se da un lato evoca il concetto di limite, di separatezza, di lontananza, di altri mondi possibili (Schalansky, 2010), dall'altro lato implica una serie di limiti allo sviluppo dovuti alla scarsa accessibilità, alla mancanza di economie di scala e alla disponibilità limitata di servizi pubblici e privati, nonché di risorse umane.

L'isola, poi, rappresenta un contesto chiuso, definito, spesso di dimensioni fisiche anche limitate, in cui a caratteristiche ambientali e paesaggistiche di notevole pregio corrisponde una ristrettezza di risorse, tale da renderla vulnerabile rispetto a perturbazioni di tipo naturale e soprattutto antropico.

Se, da un lato l'insularità significa necessariamente scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità, dall'altro lo sviluppo insulare necessita selettività e scelte strategiche legate proprio alle specificità ambientali e culturali proprie dell'isola.

Sono questi, dunque, i punti di partenza con cui si confronta la riqualificazione delle città porto insulari. Le riflessioni sviluppate in questo libro e i casi studio analizzati permettono di evidenziare i temi, i dilemmi e i conflitti che intervengono nel ripristino del rapporto/città porto, 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 dell'isola (par. 1), sia in termini generali, per cogliere i caratteri prevalenti del tema della riqualificazione delle città portuali isolane.

Proprio in questa direzione è andata non solo la definizione di

* Questo lavoro, pur essendo frutto di una riflessione comune, è da attribuire per i paragrafi 1, 3, e 4 a Valeria Lingua e per i paragrafi 2 e 5 a Giuseppe De Luca.

un modello di intervento per le città insulari, basato su dieci parole chiave che hanno improntato le linee guida del progetto Arcipelago Mediterraneo (par. 2), ma anche il tentativo di andare oltre, per contestualizzare le linee guida rispetto alla diversità degli ambiti insulari.

Il Mediterraneo, infatti, presenta un panorama molto variegato, in cui le isole e, al loro interno, le città portuali, assumono ruoli differenti, che determinano anche diversi approcci al tema della riqualificazione, alla luce del loro posizionamento in sistemi territoriali più ampi: dal bacino mediterraneo alla portualità europea, in un contesto sempre più globalizzato (par. 3).

È parso utile, dunque, fare un passo ulteriore rispetto alla semplice individuazione di linee guida per la riqualificazione delle città porto delle isole, esito di numerosi programmi europei, per declinare le stesse in base alle caratteristiche e peculiarità delle città portuali, e dunque al loro posizionamento nell'ambito del sistema insulare in cui insistono e di questo rispetto all'arcipelago o al contesto regionale cui appartiene (par. 4).

Si tratta di uno sforzo finalizzato a superare un approccio al tema della riqualificazione dei waterfront e della ricucitura del rapporto città-porto spesso troppo ancorato alle categorie interpretative della terraferma, per propugnare modalità di riqualificazione e rigenerazione delle città-porto insulari realmente integrate e capaci di considerare la realtà urbano-portuale insulare nel suo complesso e nei suoi rapporti non solo con il mare, ma con il territorio inteso in senso lato (par. 5).

1. Riqualificare le città-porto insulari: temi, dilemmi, conflitti

Il passaggio dalla riqualificazione del *waterfront* a una considerazione delle città portuali insulari come sistemi sempre più integrati, in cui le operazioni sono improntate a perseguire uno sviluppo sostenibile non solo delle aree di *waterfront* ma dell'intero sistema territoriale di appartenenza (parte o l'intera isola), non è scontato né indolore. Rispetto alle questioni evidenziate da Savino per i grandi contesti urbani (2010)[1], le realtà analizzate permettono di evidenziare alcuni nodi pro-

[1] Nel più ampio contesto della riqualificazione dei *waterfront* in Italia, 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;
– il ruolo del progetto, soprattutto di quello d'autore, spesso caricato di obiettivi e funzioni che vanno ben oltre le sue potenzialità;
– la scarsa attenzione agli spazi e alle funzioni pubbliche: spesso la creazione di nuove centralità, senza una attenta analisi delle reali esigenze della città, determina ulteriori congestioni, se non vere e proprie cattedrali nel deserto;
– infine, la questione annosa degli strumenti: se resta irrisolto il rapporto tra piano regolatore portuale e piano comunale di governo del territorio, anche gli strumenti attuativi risultano troppo settoriali e deboli, quindi scarsamente efficaci.

blematici specifici e implicitamente legati al contesto isolano (Savino e Di Figlia, *ivi*). Senza la pretesa di una generalizzazione, traguardare i processi di riqualificazione in corso in un'ottica multiscalare e multiattoriale permette di evidenziare i seguenti nodi da risolvere:

- una tendenza omologante nel ruolo e nell'identità della città portuale di accesso all'isola: soprattutto nei casi delle isole del Mediterraneo, le città nascono a servizio dei porti, sviluppandosi attorno a fortezze e cittadelle fortificate erette nei secoli a difesa dalle incursioni barbaresche. La riconversione che investe in modo differente le città nel XIX secolo (città degli scambi Cagliari, capoluogo imperiale Ajaccio, scalo industriale Portoferraio, "Venezia dell'Est" Creta), entra in crisi nel dopoguerra e, a partire dalla fine del Novecento, volge tendenzialmente a una specializzazione turistica, con una predilezione verso la nautica turistica e il settore crocieristico. Un atteggiamento influenzato dalla "vocazione" dell'isola nel suo complesso, legato anche alle sue dimensioni fisiche e al peso nell'ambito territoriale di riferimento: ad esempio in Corsica e in Sardegna vengono meno le attività tradizionali (pastorizia ed economia agro-silvo-pastorale), ma permangono quelle terziarie, legate allo status di capoluogo di regione delle città di Ajaccio e Cagliari. Un po' diverse quelle di isole grandi, come la Sicilia, o isole Stato, come Malta. In realtà di piccole dimensioni come quella Elbana, Greca e delle isole Baleari, invece, la vocazione turistica risulta preminente e spesso incapace di modernizzarsi, oltre all'offerta turistica di base, e di attivare politiche di valorizzazione capaci di trattenere il traffico passeggeri, che generalmente utilizza la città-porto solo come approdo all'isola, lasciandola immediatamente per raggiungere il luogo di vacanza;
- la stessa tendenza omologante si evidenzia nella difficoltà di individuare nuove funzioni nell'ambito della riqualificazione di aree portuali e/o retroportuali dismesse e, soprattutto nelle isole del Mediterraneo, di fortezze e cittadelle fortificate: generalmente cedute dal Demanio al Comune, questi immobili rappresentano contenitori di enormi dimensioni, in cui la riappropriazione del sito da parte della città implica una importante riflessione sulle funzioni future, oltre a ingenti costi di riqualificazione e manutenzione che spesso le città non sono in grado di sopportare. Alla non meglio definita funzione di "contenitore culturale", generalmente attribuita a questi spazi, si affianca la creazione di nuove centralità in aree dismesse, anche queste spesso indefinite nella loro portata e nel loro legame con la città: il museo del mare a Portoferraio, l'acquario a Funchal (ipotesi in seguito scartata e sostituita con il progetto del centro polifunzionale del Praca do Mar), il museo dell'Arte Nuragica e dell'Arte Contemporanea a Cagliari. Quest'ultimo, progettato da Zaha Hadid, solleva ancora una volta la questione della tendenza omologante dei progetti delle cosiddette "archistar". Se è un problema riscontrabile in cit-

tà e porti di rango regionale come Cagliari, Santa Cruz de Tenerife, Funchal e Ponta Delgada, il pericolo pare meno evidente per le città delle isole minori come Portoferraio, Rodi e Heraklion, dove le disponibilità finanziarie sono ridotte e finalizzate soprattutto agli interventi direttamente funzionali all'attività portuale (stazione marittima);

– l'ambiguità del ruolo del turismo crocieristico per lo sviluppo locale: considerato per lo più come una risorsa (Fabbro 2004, Moraitou, *ivi*), determina spesso una fruizione superficiale della città di attracco, localizzata nel tempo e nello spazio (spiagge e centro storico o marina). Ad Ajaccio si rileva, infatti, che i flussi di turisti riversati dalle navi da crociera nella città antica alimentano dinamiche di sviluppo stagionali di tipo "mordi e fuggi", senza indotti particolari (sviluppo della ristorazione e dei negozi di souvenir nel solo periodo estivo). Diventa quindi opportuno che le politiche di sviluppo della città tengano in dovuta considerazione l'impatto dei flussi crocieristici, come nel caso del piano di azione locale elaborato dalla città di Rodi;

– la necessità, per la città, di riappropriarsi dell'accesso al suo fronte mare: in un contesto come quello isolano, in cui il rapporto col mare è connaturato con l'essenza stessa della città, proprio nelle aree portuali risulta gravemente alterato l'affaccio diretto sull'acqua (Marchetta, *ivi*), che avviene solamente in parti limitate del fronte mare e con livelli di permeabilità differenti. In tutti i casi, il tema è generalmente affrontato attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo tutto lo sviluppo dell'area portuale, che sono assurti a *trait d'union* tra i diversi progetti urbani; in alcuni casi (Palma de Mallorca, Portoferraio, Palermo e Alghero) tali percorsi sono affiancati da aree verdi e aperture trasversali della città verso il mare;

– la difficile soluzione della congestione strutturale che interessa il sistema di accesso alla città-porto dall'entroterra: congestione che deriva direttamente dalla natura stessa dell'isola e dalla conseguente configurazione delle città, compresse tra costa e altura in configurazioni orografiche che non permettono di prescindere dal confronto/conflitto col contesto urbano. Lo sviluppo longitudinale e parallelo alla costa, spesso con un unico asse di accesso dall'interno al porto e viceversa, determina notevoli disagi nelle ore di sbarco e reimbarco. Se a Cagliari il porto industriale è stato da tempo spostato all'esterno della città (come avviene in altre grandi realtà portuali continentali) e si prevede di ovviare al problema immettendo il traffico esterno al porto in un tunnel (come a Las Palmas e Santa Cruz o come a Ponta Delgada con la Park Avenue), la soluzione non è altrettanto ovvia in altre città, dove si prevede piuttosto lo spostamento di funzioni in altre zone. Ad Ajaccio lo spostamento di parti importanti del porto commerciale (gasometro e settore merci) a Saint Joseph interferisce con la

concomitante previsione di una ingente urbanizzazione[2]. Si tratta di questioni che richiedono necessariamente un dialogo tra i diversi portatori di progettualità e i decisori amministrativi nelle aree portuali e urbane, nonché tra diversi livelli di governo del territorio;

– la necessità di rapporti di collaborazione con gli enti sovraordinati, che risulta inversamente proporzionale al ruolo della città nel suo contesto decisionale: nelle realtà di medie o grandi dimensioni, come quella di Cagliari e Ajaccio, permane un conflitto latente con l'Autorità portuale, che si esplicita in previsioni spesso configgenti o comunque inorganiche tra gli strumenti di pertinenza reciproca; al contrario, nelle realtà di piccole dimensioni, come Portoferraio, diventa fondamentale un rapporto di collaborazione con gli enti sovraordinati (Regione e Autorità Portuale), non solo per evidenti dipendenze di carattere finanziario, ma soprattutto per includere gli interventi in strategie di sviluppo di più ampio respiro[3]. In questo caso, le previsioni di intervento per l'area portuale sono inserite nel più ampio contesto del *Protocollo di intesa per la qualificazione del sistema portuale dell'isola d'Elba*, siglato nel 2008 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Autorità Portuale di Piombino e gli otto comuni dell'isola;

– la scarsa propensione ad aprirsi all'area vasta. Se la necessità di un più ampio confronto con politiche e progettualità espresse dai livelli sovraordinati pare evidente, ma non scontata, permangono resistenze strutturali e conflitti atavici tra autorità e strumenti di intervento dei comuni contermini. Il confronto con l'area vasta sembra auspicabile, se non indispensabile, proprio nelle realtà isolane, e in particolar modo in quelle minori, in quanto geograficamente definite. Tuttavia, proprio in questi casi sembra aumentare il campanilismo e la tenenza alla chiusura: la pianificazione strategica assume caratteri di autoreferenzialità (come nel caso del piano strategico di Cagliari), tende a rafforzare il ruolo del capoluogo (Ajaccio) e stenta a decollare (Portoferraio[4], Rodi, Creta).

[2] Tale situazione, che sembra derivare da una difficoltà di rapporti tra il Comune e la Camera di commercio, ente gestore del porto (di proprietà della Regione), penalizza la realizzazione di un progetto integrato nel quale vengano presi in considerazione gli effetti di entrambi gli interventi: un aumento della circolazione dei mezzi pesanti nella futura area cargo del porto di Saint Joseph comporta necessariamente un aumento del traffico pesante, così come la presenza di nuove aree di espansione può comportare future congestioni in questa zona, oltre alla necessità di integrare le diverse modalità di trasporto pubblico previste (bus, tramvia, navette marittime).

[3] Come quella prefigurata dal Masterplan "La rete dei porti toscani" allegato al *Piano di Indirizzo Territoriale 2005-10* della Regione della Toscana.

[4] Il 14 luglio 2005 i comuni dell'Elba hanno sottoscritto un protocollo finalizzato alla redazione congiunta e associata degli strumenti comunali di governo del territorio. A questo documento è seguita una convenzione, siglata il 15 maggio 2006 tra cinque degli otto Comuni (Rio nell'Elba, Capoliveri, Campo nell'Elba, Marciana e Portoferra-

I problemi che interessano le città porto insulari presentano dunque specificità che hanno portato le amministrazioni a tutti i livelli, nel tempo, a pensare possibili soluzioni pertinenti. Nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo le indicazioni strategiche, politiche e progettuali, formulate nei casi studio individuati, per affrontare i processi di riqualificazione e sviluppo del *waterfront* dell'area portuale e dell'intera città, sono state ricondotte a dieci parole chiave, tese a indicare i temi e le soluzioni progettuali ricorrenti (par. 2).

Inoltre, occorre considerare che i problemi ricorrenti nelle città portuali, nel caso delle isole paiono assumere sfumature diverse: il rischio di omologazione è sempre attuale, ma permane in contesti insulari di grandi dimensioni, dove la città porto è anche capoluogo regionale o di stato, per cui assimilabile a realtà simili della terraferma, mentre le città di dimensioni minori, con disponibilità inferiori di risorse, sembrano essere meno minate dal cosiddetto "effetto archistar". Al contrario, al diminuire della superficie e del rango territoriale dell'isola e della città-porto, aumentano le difficoltà legate alle congestioni locali e territoriali dovute all'attività portuale, nonché i conflitti territoriali che ne derivano.

Pare dunque di un certo interesse tentare di comprendere come variano tali problemi e dilemmi in relazione al variare delle dimensioni e della performance socio-economica dell'isola, per individuare le modalità di intervento maggiormente pertinenti nell'ambito della ricucitura del rapporto città-porto-isola (parr. 3 e 4).

2. Verso un modello di riqualificazione e sviluppo: dieci parole chiave

Affrontare la riqualificazione del *waterfront*, dell'area portuale o dell'intera città di un'isola richiede certamente una cassetta degli attrezzi che, se da un lato porta a formulare ipotesi progettuali tipiche del tema della riqualificazione urbana e portuale, dall'altra implica necessariamente una specifica attenzione alla questione dell'insularità.

Dall'analisi dei casi nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo è emersa una serie di strategie e fattori progettuali utili ad affrontare i problemi, dilemmi e conflitti che riguardano specificatamente la riqualificazione delle città-porto delle isole del Mediterraneo. Si tratta di obiettivi e azioni riconducibili a dieci parole chiave: ***accessibilità***, ***sicurezza***, ***paesaggio***, ***identità***, ***ambiente***, ***permeabilità***, ***fattibilità***, ***cooperazione***, ***transcalarità***, ***networking***. La formulazione in

io) per la gestione in forma associata dei piani strutturali, dei regolamenti urbanistici e delle loro varianti, al fine di garantire, tramite il coordinamento delle scelte territoriali, un ordinato assetto del territorio, la tutela dell'ambiente, lo sviluppo di attività compatibili in una logica di sostenibilità. Questo tentativo, interessante nei suoi presupposti, ha prodotto una serie di indagini ma non è ancora giunto alla definizione di strumenti di pianificazione o atti di governo del territorio in forma associata.

apposite Linee Guida (Annesso 3) è parsa utile per la rappresentazione del modello e la divulgazione nell'ambito delle reti di città insulari (Insulae, Insuleur ecc.) e di città portuali (AIVP, RETE, Città d'Acqua) esistenti. Vediamole.

Accessibilità: per garantire il rapporto tra mare e entroterra occorre favorire l'attraversamento longitudinale e trasversale della città via porto, anche con la razionalizzazione degli attraversamenti della città via porto (tunnel, sottopassi) e lo spostamento del traffico su gomma su altri assi (sensi obbligati). Viceversa, per assicurare l'accesso al centro e al porto dall'entroterra, è necessario che la realizzazione di parcheggi multipiano/interrati sia accompagnata da una razionalizzazione della viabilità portuale e retroportuale, in cui il collegamento tra i parcheggi esterni al centro, il porto e il centro storico sia realizzato con rapidi sistemi di *people movers*. In linea più generale, si tratta di integrare il traffico portuale con il trasporto pubblico locale (TPL), nonché di realizzare sistemi di trasporto pubblico su linea dedicata (tramvia, corsie preferenziali e sensi unici). A questo scopo, si può pensare all'utilizzo del mare come via privilegiata per il TPL (batobus tra diversi porti e approdi lungo il golfo). In ogni caso, l'intermodalità può essere assicurata solo attraverso l'integrazione tra il porto passeggeri, la stazione ferroviaria e/o l'aeroporto. Occorre inoltre pensare a collegare i porti dell'isola, attraverso la realizzazione di navette e sistemi di collegamento tra i diversi porti e il rafforzamento e miglioramento delle connessioni terrestri tra le città portuali.

Sicurezza: si tratta di inserire le prescrizioni di sicurezza portuale nella progettazione territoriale e di sviluppo portuale, attraverso l'integrazione tra le previsioni inerenti l'accessibilità al porto via terra e via mare e le necessità di sicurezza derivate dai piani di Security Portuale, l'integrazione delle analisi di security nella progettazione delle aree portuali e una particolare attenzione delle diverse competenze giurisdizionali presenti nel settore (Port Autohority, Port Security, Dogana, Comune, ecc.). Occorre rendere sicuro il trasporto merci pericolose attraverso la definizione di idonee aree e procedure per il trasporto e le connesse operazioni di imballaggio, carico, riempimento o scarico. A questo scopo, la classificazione delle sostanze pericolose in riferimento al trasporto stradale e ferroviario, può essere un utile espediente per favorire l'intermodalità e sveltire le pratiche di carico e scarico. Infine, la sicurezza del traffico marittimo può essere garantita con la dotazione di sistemi di security in grado di fornire dati in tempo reale sui percorsi, le tipologie delle merci imbarcate e/o sbarcate, la provenienza dei passeggeri ecc., insieme all'analisi integrata del traffico marittimo con la terraferma, tra le isole dell'arcipelago e di passaggio verso altre destinazioni, nonché alla possibilità di effettuare comunicazioni relative agli aspetti di security (sia attraverso sistemi radio che telefonici e mediante la rete internet) all'interno e all'esterno della nave, in ogni momento, soprattutto in situazioni di emergenza.

Paesaggio: la lettura dell'insularità attraverso il progressivo avvicinamento con i collegamenti navali è un processo lento. Salvaguarda-

re l'identità del paesaggio è quindi fondamentale. La tutela e valorizzazione dello skyline può avvenire attraverso molteplici azioni, come l'introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni, la riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti, l'inserimento delle attrezzature e delle strutture necessarie al rimodellamento del bordo mare e all'ampliamento del porto in continuità logica con la configurazione della rada, il divieto di realizzare opere portuali di altezza superiore all'altezza dei moli esistenti, la riqualificazione e piantumazione con specie arborate idonee nelle aree verdi, nonché limitazioni alla trasformazione nei parchi e nelle oasi naturalistiche. Una particolare attenzione deve essere posta alla ponderazione del ruolo di centralità, punti di riferimento e attratto: occcorre valutare l'impatto dell'inserimento di nuovi episodi architettonici (soprattutto nel caso di progetti con una forte identità autonoma, realizzati da "archistar") nel sistema paesaggistico esistente (sia esso urbano o naturale) e valorozzare gli elementi attrattori esistenti (illuminazione, riqualificazione, ecc.). Si tratta di valutazioni che devono portare anche alla verifica degli elementi incongrui per la tutela del paesaggio, dell'ambiente e della salute, per garantire la messa in sicurezza e/o la ricollocazione di strutture per il trasporto e la lavorazione di prodotti petroliferi, (gasdotti, ecc.).

Identità: la rivitalizzazione della marina e del centro storico può avvenire attraverso la realizzazione di percorsi di connessione con il porto e la riorganizzazione e segnalazione dei percorsi da e per il centro storico, anche attraverso apposite strutture di informazione. In generale, il recupero delle strutture storiche attraverso l'inserimento di nuove funzioni e la creazione di nuove centralità, nonché la messa in rete di percorsi tematici, deve avere come punto di partenza il ruolo di queste strutture come elementi identitari dell'isola. Le politiche di riqualificazione della città-porto devono essere tese alla valorizzazione del suo ruolo di gateway dell'isola: a questo scopo, alla realizzazione di servizi e cantieri per la nautica da diporto può accompagnarsi la realizzazione di una porta di accesso all'isola (spazio di promozione delle eccellenze territoriali, ambientali e culturali di carattere materiale e immateriale, come il prototipo elaborato nell'ambito del progetto Arcimed). Inoltre, nell'ambito del dimensionamento degli strumenti di governo del territorio, rilevare anche le preferenze dei non residenti che utilizzano la città o il porto permette di intercettare e dare risposta non solo alle esigenze dei residenti, ma anche ai bisogni dei *port-users* e dei *city-users*.

Permeabilità: le politiche di riqualificazione della città porto, tese a ristabilire un rapporto tra l'urbe e il suo mare, devono prevedere interventi di apertura longitudinale al mare, attraverso la realizzazione di passeggiate lungomare e lungo porto e l'attraversamento longitudinale della città, la connessione di tutta la costa con idonei sistemi di TPL, nonché interventi di apertura trasversale all'acqua, attraverso l'aumento degli accessi, la realizzazione di percorsi ortogonali verso il fronte mare, la riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti, l'introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni. Occorre pre-

vedere la costruzione, in prossimità dello specchio acqueo, dei soli servizi essenziali per la funzionalità del porto (servizi igienici, ufficio comando, ufficio ormeggiatori, cala vele e ormeggi), la cui collocazione dovrà assicurarne la libera visione. Inoltre, la riqualificazione del mare può avvenire attraverso l'apertura dei quartieri periferici al litorale e la riqualificazione delle spiagge e dei servizi di balneazione.

Ambiente: occorre considerare il territorio insulare nel suo complesso, quindi come insieme di ecosistemi naturali e antropici. In riferimento agli ecosistemi naturali, le isole intese come paradigma (Staniscia, *ivi*) richiedono necessariamente una particolare attenzione alla tutela dei loro habitat, in particolare di quelli naturali, che spesso assumono caratteri di rarità. L'istituzione e la gestione di aree protette a tutela di particolari paesaggi ed ecosistemi della flora e della fauna, marini e terrestri, è dunque una delle principali azioni generalmente intraprese: occorre tuttavia uno sforzo nella gestione integrata dei parchi e delle aree tutelate dell'isola e dell'arcipelago. Quanto agli ecosistemi antropici, una corretta azione ambientale richiede necessariamente la gestione integrata dei servizi a rete (acquedotti, fognature, smaltimento rifiuti), nonché il perseguimento del risparmio energetico negli interventi di riqualificazione. In particolare, i nuovi interventi dovranno assumere come riferimento lo standard a basso consumo energetico (lowenergy) e, in prospettiva, il nuovo standard energetico del "consumo quasi zero", introdotto dalla recente Direttiva Europea 2010/31/EU, che ne impone l'adozione ai Paesi membri per tutte le nuove costruzioni a partire dal 2020. L'insieme di questi fattori, insieme all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, può permettere all'isola di ottenere l'autosufficienza energetica e configurarsi come *Zero Impact Island*. Occorre tuttavia che gli impianti che utilizzano fonti energetiche rinnovabili (eolico, geotermico, biogas, solare e fotovoltaico) siano inseriti correttamente nel contesto paesaggistico dell'isola, tenendo in considerazione non solo gli effetti positivi in termini energetici, ma anche gli impatti sul paesaggio e sul consumo di suolo.

Fattibilità: negli interventi di riqualificazione nelle città porto insulari, la fattibilità delle operazioni è garantita dall'integrazione del mix funzionale, attraverso la razionalizzazione della distribuzione delle funzioni portuali e dei relativi flussi, l'individuazione di funzioni pertinenti nelle aree dismesse e, in generale, il rinnovo e la riqualificazione urbana; e dall'integrazione delle risorse pubbliche e private, attraverso, ad esempio, la possibilità di realizzare "residenze portuali" in stretta connessione con i posti barca per garantire la fattibilità dell'operazione del porto turistico o la realizzazione di parcheggi con premi volumetrici o funzionali (possibilità di realizzazione di residenze). In termini generali, le proposte di riqualificazione dovrebbero essere (per scala architettonica e per risorse finanziarie da impegnare) adeguate alle reali possibilità e potenzialità dell'isola, il che si traduce per esempio nella necessità di scartare progetti faraonici, fuori scala o eccessivamente costosi, selezionati spesso solo per immagine, ma non di rado destinati a rimanere incompiuti o irrealizzati, comportando dunque

una inutile dispersione di preziose risorse (Savino, *ivi*).

Cooperazione: la sinergia tra attori e politiche è sicuramente un requisito fondamentale per l'efficacia delle politiche di riqualificazione delle città-porto, a maggior ragione di quelle insulari. A tal fine, è fondamentale che, fin dall'avvio degli interventi di governo e trasformazione del territorio, si attivino tavoli di confronto e cooperazione tra i diversi *stakeholders* implicati nel governo del territorio della città e del porto, anche attraverso l'attivazione di momenti di comunicazione e partecipazione relativi alle operazioni in atto per i diversi attori interessati: i cittadini, i city e *port-users*, nonché imprese e altre istituzioni. La formazione di tavoli di concertazione e l'inclusione di tutti i possibili *stackeholders* non sono sufficienti a garantire un esito duraturo nel tempo delle politiche ivi prefigurate: occorre far riferimento al concetto di "responsabilità di governo", inteso come impegno degli attori politici a sostenere e facilitare la firma di accordi e intese finalizzati alla esplicitazione delle politiche, nonché a velocizzare i tempi decisionali. Infine, la responsabilità di governo deve poter disporre del monitoraggio dello stato di attuazione delle politiche e azioni messe in campo, per verificarne la reale efficacia durante l'attuazione ed ex post. Inoltre, negli arcipelaghi e in contesti in cui l'isola è fortemente legata alla terraferma, determinando dinamiche di pendolarismo anche quotidiano (come a Portoferraio o a Ischia), la sinergia tra attori e politiche può essere garantita attraverso la creazione di autorità portuali locali formate da più porti, come nel caso dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba nell'Arcipelago Toscano, o dell'APSM nell'Arcipelago delle Azzorre.

Transcalarità: la ricucitura del rapporto città-porto nei contesti insulari richiede un approccio transcalare che, dalla dimensione locale a quella regionale, permetta di: 1) pensare il porto nel sistema città, per realizzare una reale sinergia tra indirizzi politici e azioni strategiche espresse dai diversi attori impegnati nel governo del territorio urbano e portuale, attraverso l'integrazione tra strumenti di pianificazione territoriale, urbana e portuale e la messa a sistema delle diverse progettualità in campo (pianificazione integrata vs pianificazione per progetti); 2) pensare il sistema città-porto nel sistema delle città-porto dell'isola, con azioni finalizzate alla creazione di un sistema della portualità insulare incentrato su poli specializzati e alla connessione via terra e via mare dei diversi porti; 3) pensare l'isola nel sistema dell'Arcipelago Mediterraneo: sia in fase analitica che progettuale, occorre proiettare il sistema insulare nel più ampio contesto delle isole del Mediterraneo, per evidenziarne le potenzialità in riferimento all'intera regione mediterranea e non solo al contesto di riferimento (arcipelago o rapporti con il sistema continentale più prossimo). Solo con questo approccio è possibile perseguire una reale integrazione territoriale interna ed esterna all'isola.

Networking: considerare la città-porto e l'isola come parte del più ampio contesto dell'Arcipelago Mediterraneo permette non solo di ragionare nell'ottica dell'integrazione territoriale, ma di attivarsi per

perseguirla, attraverso la messa in rete con altre realtà insulari, o la partecipazione a reti esistenti (Insulae, Insuleur, ecc.), per poter assumere un peso specifico nel più ampio panorama della cooperazione mediterranea.

L'insieme di queste azioni può permettere alle isole di trasformare le proprie caratteristiche geografiche e i propri handicap permanenti in potenzialità: si tratta infatti di strategie tese a cambiare il punto di vista, per considerare i limiti propri dell'insularità (svantaggi strutturali e vulnerabilità, naturalità e *remotness*) come vantaggi e opportunità di sviluppo.

Tuttavia, tale atteggiamento deve essere calibrato rispetto alle reali esigenze e aspettative della città-porto in relazione alla sua posizione nell'isola e alle caratteristiche territoriali dell'isola stessa. A seconda del livello territoriale e della grandezza dell'isola, infatti, 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.

Per portare a una sintesi le Linee guida, questo approccio dovrebbe basarsi proprio sull'integrazione territoriale, interna ed esterna, intendendo con questi termini non solo l'integrazione dell'isola con il sistema continentale o di arcipelago su cui affaccia, più o meno esteso, ma anche l'integrazione tra le realtà urbane presenti nel sistema dell'isola stessa e, di conseguenza, tra i diversi sistemi di governance che vi si intersecano.

Il tema fondamentale su cui innestare politiche di sviluppo e interventi di riqualificazione delle città-porto è dunque quello dell'integrazione territoriale, intesa in un'ottica multilivello, finalizzata a:

- concepire la città-porto non solo così come inserita nel sistema insulare di appartenenza, ma nel più ampio sistema del bacino Mediterraneo, inteso come macrosistema insulare (integrazione territoriale esterna);
- concepire la città porto in relazione a tutto il sistema insulare di appartenenza: se pare ovvio per le isole di minori dimensioni, non è affatto scontato nelle isole di maggiori dimensioni in cui persiste la presenza di diverse città di accesso all'isola (integrazione territoriale interna all'isola).

3. Isole e città insulari del Mediterraneo nel contesto europeo

Concepire la città porto nel più ampio sistema del bacino Mediterraneo implica, in primis, alcune considerazioni sul ruolo del Mediterraneo stesso e, di conseguenza, delle isole che vi insistono a creare un variegato arcipelago.

Le isole del Mediterraneo, e di conseguenza i loro porti, si inseriscono infatti in un quadro competitivo complesso e sempre più glo-

balizzato, in cui ritagliarsi un ruolo diventa sempre più difficile e il rischio di marginalizzazione, che già incombe su città e porti minori della terraferma, nelle isole si amplifica.

In primo luogo occorre considerare come proprio il Mediterraneo sia tagliato fuori dalle dinamiche di sviluppo prefigurate a livello europeo.

Nell'ambito degli scenari definiti dall'*European Spatial Planning Observation Network* (ESPON) per il 2030 (ESPON, 2007) il Mediterraneo rimane completamente al di fuori delle dinamiche di sviluppo prefigurate da scenari tendenziali che seguono il trend vigente o sono orientati alla competitività, mentre assume un ruolo solo in uno scenario orientato alla coesione (Boira, 2010). Ruolo che è comunque marginale: pur essendo questo lo scenario verso cui tendono le politiche finanziarie del periodo di programmazione 2007-2014, l'esito previsto è l'emergere di determinate regioni costiere del Nord Mediterraneo (Liguria e Toscana, Francia del Sud, Catalunya) e parte della Grecia verso il Mar Nero, ma è del tutto assente un discorso complessivo in merito al ruolo del Mediterraneo come elemento di bilanciamento delle economie dell'Europa centrale (MITT-Dicoter, 2005; Boira, 2007).

In questo scenario, proprio l'Italia aveva proposto la definizione di un *Corridoio Meridiano*, definito nel corso della formazione del quadro strategico nazionale 2007-2014 e supportato da specifici studi di fattibilità (Carta, 2005; MIITT-Dicoter, 2005). Il Corridoio Meridiano, inserito nel DPEF 2006 tra le piattaforme strategiche transnazionali, è concepito come estensione del Corridoio VIII, ad occidente fino alla Spagna e, a Sud-Est del Mediterraneo, fino al vicino Oriente. Nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e

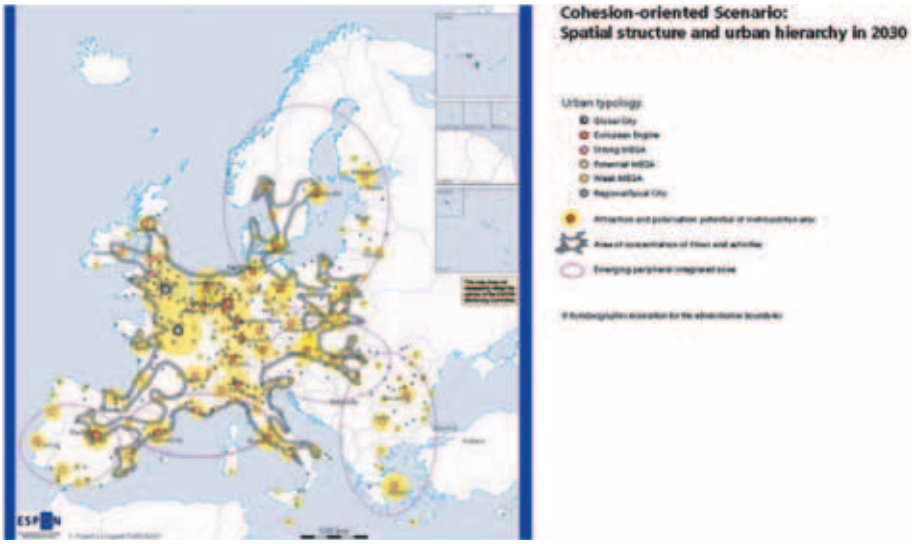


Fig. 1. Scenario orientato alla coesione nell'ambito degli Scenari per il futuro territoriale dell'Europa 2030 (Fonte: ESPON 2007, p. 54)

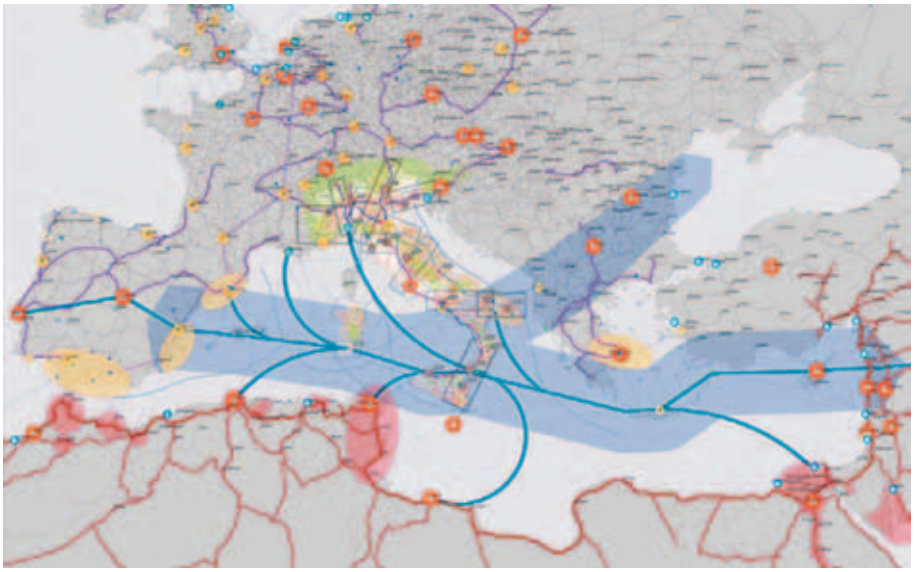


Fig. 2. Il corridoio meridiano (Fonte: Carta, 2005)

dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest viene visto come occasione per ridistribuire i flussi di traffico, oggi prevalentemente concentrati nell'Europa centrale ("banana blu" e *Trans European Networks*)[5], sfruttando le cosiddette "autostrade del mare". Il Corridoio Meridiano avrebbe dovuto agire come attivatore di nuove reti e potenziatore di sistemi locali, con l'obiettivo generale di dare maggiore centralità al Mediterraneo, attraverso l'individuazione di percorsi alternativi all'allineamento dominante dei traffici in direzione nord-sud, confermato dai progetti prioritari delle reti trans europee, per il riequilibrio complessivo dell'area Euro-mediterranea (Carta, 2006 e 2007).

Riequilibrio che rappresenta un'occasione mancata (Boira, 2010), in quanto il Corridoio Mediterraneo non è stato inserito tra le reti TEN nell'ambito della politica di coesione per il periodo di programmazione 2007-2014, per cui risulta oggi privo di finanziamenti, e rischia di rimanere una proposta sulla carta.

ISTAO (2007) riconosce proprio nell'assenza di risorse il limite principale all'attuazione del Corridoio Meridiano, e riconduce le possibilità di finanziamento di quest'ultimo allo strumento di prossimità denominato *European Neighbourhood and Partnership Instrument* (ENPI),

[5] «Il Corridoio Meridiano sul fronte trasportistico si propone di privilegiare un'intermodalità via mare alternativa alla direttrice nord-sud che, come noto, utilizza principalmente il trasporto su gomma, creando congestione e inquinamento. Inoltre, il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone della'area centrale dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi» (ISTAO, 2007).

che è finalizzato a rapportare 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. Temi strategici che nelle ultime stagioni hanno volto sempre più su assi prioritari dedicati allo sviluppo socio-economico e territoriale, alla promozione della sostenibilità ambientale e della mobilità di beni e persone, al dialogo tra culture e al miglioramento della governance locale, ma anche in questo caso senza una reale visione di sistema.

In una situazione di scarsa attenzione al ruolo del Mediterraneo da parte dell'Unione Europea, lo sforzo dei soggetti istituzionali che hanno disegnato prospettive di sviluppo dell'area attraverso i programmi del Corridoio VIII e del Corridoio Meridiano dovrebbe oggi volgere in due direzioni:

- da un lato, la modifica dell'agenda europea (*Commission of Trans-European transport Networks*) in merito ai corridoi trans-europei (TEN) per il prossimo periodo di programmazione 2014-2020;
- dall'altro lato, occorre che il sistema della governance mediterranea si proietti verso nuovi orizzonti, come quelli delle Macroregioni, per definire una vera e propria "Macroregione Mediterranea"[6].

Per il Mediterraneo si tratta di una prospettiva ambiziosa ma non impossibile, se rapportata alle macroregioni oggi esistenti del Mar Baltico e del Danubio e alla nascente Macroregione Adriatica (che si sta formando sulla base dell'esperienza dell'euro regione Adriatico-Ionica), che può rappresentare un primo frammento di una strategia più ampia: in tutti questi casi, proprio il bacino acqueo che lambisce stati diversi diventa l'elemento su cui far confluire strategie di carattere trans regionale finalizzate a definire una traiettoria di sviluppo comune e di sistema.

Come si inseriscono in questo quadro le isole, per definizione tagliate fuori dalle strategie europee, se non quelle per le aree svan-

[6] La Macroregione è «un'area che include territori di diversi paesi o regioni associati da una o più sfide e caratteristiche comuni […] geografiche, culturali, economiche o altro» (European Commission, 2009, p. 1). Si tratta dunque di strutture cooperative funzionali, definite in ragione di sfide e opportunità comuni che richiedono un'azione collettiva transnazionale, dando luogo ad alleanze cooperative a geometria variabile che portano alla definizione di una strategia comune (Sameky, 2009). Rispetto ad altri meccanismi istituzionali come i GECT (Gruppi europei di cooperazione territoriale) o le Euroregioni, le Macroregioni non sono dotate di una struttura istituzionale, ma prefigurano la necessità di utilizzare le strutture di cooperazione esistenti per innalzare l'ambizione della cooperazione ad una scala territoriale superiore. L'aspirazione è di andare oltre la stretta prossimità transfrontaliera per proiettarsi in una dimensione macroregionale "funzionale", cioè definita dal basso sulla base di esigenze comuni, di un patrimonio culturale, di beni ambientali ed infrastrutturali comuni e di convergenze nei processi decisionali di prossimità. In questo senso, la macroregione implica una partecipazione trasversale di diversi livelli di cooperazione: regionale, nazionale ed europeo. La Macroregione prefigura, dunque, un notevole salto di scala verso un livello territoriale superiore: il riferimento sono ambiti territoriali sovraregionali e transnazionali, in cui problemi e interessi comuni attivano processi cooperativi di scopo e di progetto, con un approccio *place based* finalizzato ad assumere un peso specifico importante (Macro) nel sistema della competitività e della convergenza Europeo (CoR, 2010).

taggiate? Come si comportano le città insulari, tagliate fuori dalle principali rotte di traffico marittimo e dalle grandi reti infrastrutturali prefigurate a livello europeo (come i Trans European Network e le autostrade del mare)? Lo stesso Corridoio Meridiano tocca solo le grandi isole (Cipro, Creta, Malta, Sicilia, Sardegna, Baleari), di cui prefigura nuove performance complessive (MIITT-Dicoter, 2005), mentre le isole minori finiscono per assumere gli stessi svantaggi delle aree della terraferma tagliate fuori dal sistema di reti e nodi transeuropei.

In generale, l'insularità influisce in modo diretto su una serie di parametri che rendono difficile concepirle in un quadro di attrattività e di competitività europea, se non globale. Primi fra questi, ovviamente, l'accessibilità, che rende difficile non solo garantire a queste realtà servizi pubblici e privati, ma influisce anche sulla possibilità di creare economie di agglomerazione (cfr. tab. 1).

Le isole intese come regioni e le loro realtà urbane non possono dunque essere paragonate al quadro delle città della terraferma, in ragione delle dimensioni demografiche ridotte e di un mercato di dimensioni locali in cui risulta difficile sviluppare economie di scala, anche a causa della scarsa diversificazione delle attività e dei servizi e di una vita sociale e culturale limitata, che rende difficile determinare dinamiche urbane di un certo livello. Come evidenziato dalla figura 3, il livello di dinamicità urbana assume valori di poco superiori per Malta, in quanto isola-stato (livello NUTS 1) e per le isole e gli arcipelaghi che assumono lo status di regione (NUTS 2): Sardegna, Sicilia, Corsica, Baleari, Cipro, Creta (ESPON 2010).

Insieme alle città, anche il ruolo dei porti è cambiato molto nel tempo e nello spazio. Le isole sono per antonomasia mete del turismo, che ormai ha assunto dimensioni e portate globali, diventando una questione centrale e rilevante per il Mediterraneo: le isole del Medi-

	Attractiveness Parameters	Direct influence by insularity
1	Accessibility	---
2	Public and Private services to business and population	--
3	Agglomeration economies	---
4	Environmental and cultural heritage	+++
5	Feeling of safety – Security	++
6	Natural and technical hazardsn	+/0
7	Labour qualification	No direct influence
8	Information society	No direct influence
9	Research and Innovation	No direct influence
10	Social capital	No direct influence
11	Governance Quality	No direct influence
12	Employment opportunities	No direct influence

Tab. 1. Parametri di attrattività delle isole dell'Unione Europea e influenza dell'insularità (Fonte: ESPON 2010a, p. 123).

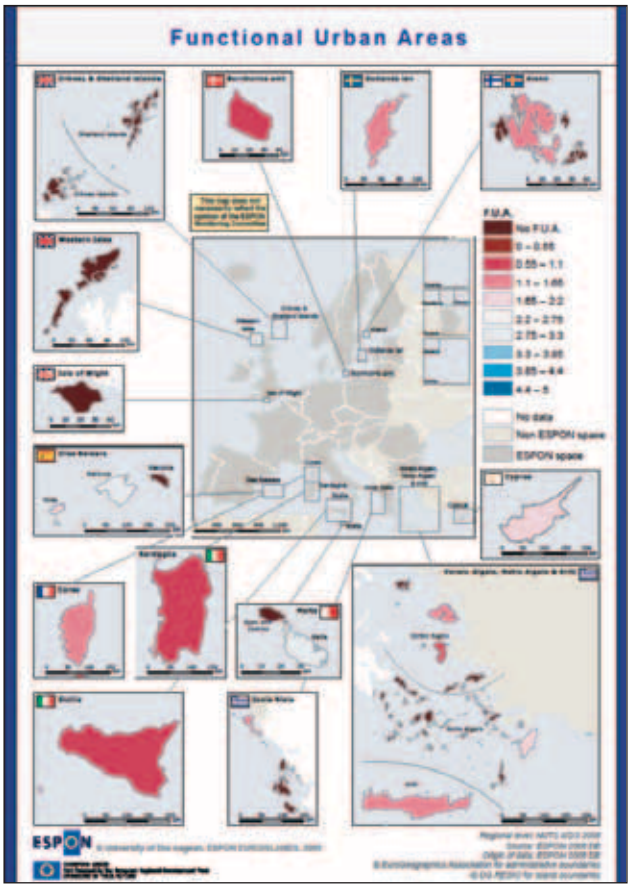


Fig. 3. Dinamiche urbane: classificazione delle isole in base alle aree funzionali urbane (Fonte: Espon 2010, p. 138)

terrnao sono le realtà che maggiormente risentono delle conseguenze del turismo di massa, non solo sulle proprie economie, ma anche sul proprio sistema ambientale (tendenze omologanti, stagionalità, inquinamento dei porti, cfr. Staniscia, *ivi*). Conseguenze che si amplificano nelle città raggiunte dalle mete crocieristiche: l'approdo delle navi da crociera non solo comporta la ridefinizione dei moli nei porti e determina dinamiche di fruizione mordi e fuggi nell'ambito urbano immediato, ma crea competitività tra le città inserite e inseribili nei circuiti crocieristici, determinando meccanismi di investimento e di marketing spesso incontrollati (Savino, *ivi*).

Anche lo sviluppo portuale legato al traffico merci containerizzate, generalmente utilizzato per l'analisi del posizionamento competitivo dei porti, perchè rappresenta la componente più rilevante e dinamica del traffico marittimo complessivo (Beretta et al., 2009), evidenzia notevoli riposizionamenti dei porti nel sistema della competitività globale, dovuti fondamentalmente all'ingresso prepotente dell'Asia nel mercato, che ha determinato una crescita esponenziale dell'import- export e, di conseguenza, un continuo aumento delle dimensioni delle grandi navi (sopra i 5000 teu).

Questi cambiamenti hanno avuto alcune conseguenze fondamentali sulle gerarchie portuali perché, a fronte della posizione geografica sulla rotta più breve, altri parametri sono oggi fondamentali nella scelta degli armatori: le caratteristiche dei porti, in particolare la profondità dei fondali e l'ampiezza degli spazi di scalo e stoccaggio, l'interconnessione con il territorio (*Distriparks* portuali o Centri intermodali inland che raccolgono e manipolano le merci), la presenza di vasti mercati di produzione e consumo alle spalle (Cazzaniga Francesetti, 2007).

Se, da un lato, le *fullcontainers* di enormi dimensioni determinano una drastica diminuzione dei porti hub, al punto da far prospettare un solo porto hub sul Mare del Nord e due negli USA, uno per costa (*Idem*), dall'altro lato il Canale di Panama non è strutturato per navi di tali capacità. Sono in corso importanti lavori di ampliamento, ma questa inadeguatezza permette oggi al Mediterraneo di assumere un rinnovato ruolo centrale nell'ambito delle rotte *pendulum* tra Estremo Oriente, Europa e Nord America (Beretta et al., 2009).

Ducruet (2010), nel considerare l'architettura delle reti marittime europee, evidenzia inoltre una notevole differenza tra porti del Nord e del Sud Europa: mentre le reti del Nord Europa sono essenzialmente polarizzate sui due grandi hub portuali di Amburgo e Rotterdam, in virtù dei forti collegamenti con i mercati interni dell'Europa centrale e dell'Est, le reti marittime meridionali assumono una struttura prevalentemente policentrica, basata su diverse regioni nodali ruotanti intorno a grandi porti che determinano una differenziazione tra Ovest (Barcellona, Valencia, Genova, connesse a Malta-Marsaxlokk e al Magreb con Algeri e Nemrut Bay) ed Est (Pireo, Ambarli), cui fanno da contrappunto gli hub di *transhipment* di Gioia Tauro, Algecerias e Cagliari e i porti del Mar Nero Occidentale di Costanza, Varna e Yesik.

Questo differenziale dell'architettura delle reti marittime «riflette principalmente le economie servite: un'Europa del Nord maggiormente integrata e un'Europa del Sud più frammentata. In questa differenziazione, la geografia fisica acquista lo stesso peso di fattori culturali, storici, economici e politici» (Ducruet, 2010, pp. 24-25). Economia influenzata dunque da quei caratteri specifici delle civiltà che affacciano sul *Mare Nostrum*, nonché dalla presenza di situazioni geopolitiche e geografiche differenziate in cui le città e i porti sono in perenne conflitto per assumere un qualche ruolo.

Se ciò avviene *in primis* in Italia, che per la sua posizione geografica assume un ruolo centrale nel Mediterraneo, ma che manca di logiche di sistema e di una serie di elementi infrastrutturali e connessioni interne capaci di garantire competitività al proprio sistema portuale continentale (Pavia, *ivi*; Beretta et al., 2009), ancor più difficile risulta l'inserimento in questo quadro competitivo per i porti delle isole, perché non presentano una delle caratteristiche fondamentali per il traffico marittimo: la presenza di un vasto mercato di riferimento nell'entroterra (Cazzaniga Francesetti, 2007).

Si registrano tuttavia comportamenti differenziati in ragione del-

la grandezza dell'isola e del suo livello amministrativo (stato, regione): i porti delle isole-stato (Malta e Cipro) o delle grandi isole continentali (Sicilia, Sardegna, Corsica, Rodi) possono aspirare a giocare un ruolo nelle reti marittime, sia come porti di ingresso al mercato insulare, sia nell'ambito del sistema del *transhipment* basato sul modello *hub & spoke*, mentre le città delle isole minori rischiano di essere tagliate fuori dalle dinamiche del trasporto merci e di essere investite da quelle del turismo di massa via mare o per via aerea.

Diventa dunque di un certo interesse tentare di individuare le potenzialità di riqualificazione e sviluppo delle città porto insulari del Mediterraneo in relazione alla dimensione del contesto insulare stesso: dimensione che non è semplicemente legata alla superficie territoriale e al numero di abitanti, ma anche a una serie di fattori che ne definiscono la performance socio-economica.

In primo luogo, appare evidente un differenziale Nord-Sud anche a livello insulare, in ragione dell'eterogeneità delle isole del Mediterraneo rispetto a quelle del Nord Europa, generalmente piccole e vicine alla terraferma, con un popolazione irrisoria rispetto alla popolazione nazionale (al di sotto dell'1%). Nel Mediterraneo sono presenti invece due isole di livello nazionale (Malta e Cipro) e diverse isole di livello regionale (Corsica, Sardegna e Sicilia, Creta, Maiorca), con una popolazione che rappresenta fino al 12 % della popolazione nazionale.

A livello europeo, due sono state le proposte di classificazione delle realtà insulari: la prima, emersa nell'ambito di PLANISTAT (2002), in base alle caratteristiche geografiche e socio-economiche[7] individuava tre categorie: isole molto grandi, isole grandi e piccole isole[8]. Il progetto EUROISLANDS (2010) rapporta tale classificazione a una serie di parametri socioeconomici tesi a individuare la performance delle isole, individuando quindi tre nuove categorie: *performing, intermediate and lagging islands*.

Le prime hanno un trend economico tendenzialmente positivo, anche se debole, basato sulla specializzazione turistica e sull'indotto immobiliare (Baleari) abbinata ad attività di *off shore* (Cipro) o sulla presenza di risorse naturali o fattori antropici (l'estrazione del petrolio nelle isole Shetland e Orkney, la presenza del settore pubblico a Gotland, il regime fiscale nell'isola di Åland) che generano forti pressioni ambientali.

[7] I dati presi in considerazione riguardavano: Population, area, total GDP, distance from the regional capital, distance to find a population 15 times bigger than the island's population, average sea level elevation, average temperature and the ratio perimeter/area of the island. Cipro e Malta non sono state prese in considerazione in quanto lo studio considerava solo le isole di livello NUTS 2 e 3.

[8] Isole molto grandi (più di 50.000 abitanti): Sicilia, Sardegna, Maiorca, Cipro, Creta, Malta, Corsica, Isola di Wight, Lesbo, Kerkyra, Gotland, Evissa-Formentera, Minorca, Dodecanneso (24). Grandi isole (tra 5000 e 50.000 abitanti): Chios, Samos, Bornholm, Zante, Isole occidentali, Orcadi, Cefalonia, Shetland, Gozo, Aland, Cicladi (25), Kalymnos e Saaremaa. Piccole isole (meno di 5.000 abitanti): Kökar, Lipsi, Lipari e Samso.

Size/state	Big islands	Medium	Small
Performing islands	Mallorca Menorca Eivissa - Formentera Cyprus Gotland	Åland * Shetland* Orkney* Lipari	
Intermediate islands	Kriti Malta Sardegna Isle of Wight Dodecanisos* (Rodos) Kerkyra	Bornholm Kyklades* Zakynthos Western Isles Kefalonia	Samso, Kokar
Lagging islands	Corse Sicilia Lesvos	Chios Samos Gozo Lefkada Kalymnos Saaremaa	Lipsi
Notes: - The islands in italics are the ones with high unemployment rate. - With asterisk: Archipelagos. Sicilia, Sardegna and Kerkyra are also archipelagos but the biggest island totally dominates the region.			

Tab. 2. Classificazione delle isole europee in base alla grandezza e alla performance socio-economica (Fonte: ESPON 2010a, p. 33).

Fig. 4. Raffronto tra la grandezza e la performance socio-economica delle isole europee (Fonte: ESPON 2010b, p. 21).

Le *intermediante islands* hanno fattori di sviluppo nella media delle isole europee: si tratta sia di grandi isole, come Malta e la Sardegna, la cui economia è stabile ma senza potenzialità di sviluppo, sia di isole o arcipelaghi interessati da importanti attività turistiche, come Zante,

le Cicladi, il Dodecanneso e Creta, Kerkyra e l'isola di Wight.

Le isole la cui performance è *lagging* presentano una serie di fattori che minano l'attrattività degli investimenti e rendono debole l'economia. Anche in questo caso, si tratta di realtà molto differenziate: Chios, Lesvos, Samos, Cefalonia, Lefkada, Gozo, ma anche la Corsica e la Sicilia.

Sulla base di tale classificazione, il progetto EUROISLANDS declina le strategie di "Europa 2020" rispetto allo specifico insulare, definendo una strategia di sviluppo per le isole basata su tre modelli (tab. 3):

- *qualitive islands:* a fronte di mercati ridotti e basati sul turismo di massa, si tratta di imperniare l'economia insulare sul valore aggiunto di una produzione basata sulle risorse e sul know-how locali, per creare mercati e turismi di nicchia. Un strategia *"niche oriented"* in cui diventano fondamentali il patrimonio conoscitivo e identitario, risorse umane competenti e innovazione;
- *green islands:* la limitatezza delle risorse naturali delle isole impone la riduzione e l'innovazione nell'uso delle risorse – acqua, suolo, energia – e nel riciclo dei rifiuti. Numerose isole stanno operando in questa direzione (cfr. Staniscia, *ivi*), con risultati che permettono anche l'autosufficienza energetica;
- *equal opportunities islands*: il raggiungimento della parità nell'accesso ai servizi di pubblica utilità, è una *conditio sine qua non* per la qualità della vita e la competitività delle imprese.

Per l'attuazione di tali strategie occorrono canali finanziari specifici e dedicati, che tengano in dovuta considerazione le difficoltà delle realtà insulari a partecipare ai programmi europei, in ragione delle dimensioni ridotte del mercato interno e delle limitate strutture per l'investimento di impresa e per la ricerca e lo sviluppo. A questo scopo, le prospettive per il prossimo periodo di programmazione 2014-2020 sono dunque da ricercasi principalmente in un asse dedicato alle isole, nell'ambito della politica regionale e, in particolare, dei fondi per le aree

EUROPE 2020 Strategy	Islands 2020 Strategy
1. **Smart growth:** developing an economy based on knowledge and innovation	1. **Qualitative islands:** focusing on well branded, quality products and services using local resources destined to niche markets
2. **Sustainable growth:** promoting a more resource efficient, greener and more competitive economy	2. **Green islands:** reducing the use and growing the reuse of scarce resources such as water, land, energy
3. **Inclusive growth:** fostering a high-employment economy delivering social and territorial cohesion	3. **Equal Opportunities islands:** giving the same opportunities to insular companies and populations to perform as in European mainland

Tab. 3. La Strategia "Europa 2020" e la sua declinazione rispetto all'insularità (Fonte: ESPON 2010, p. 53).

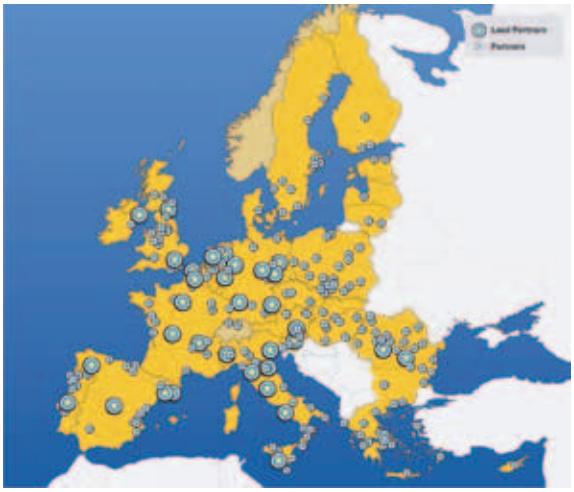


Fig. 5. Città aderenti al progetto URBACT: progetti conclusi (Fonte: http://urbact.eu/en/header-main/our-projects/map-of-the-projects/).

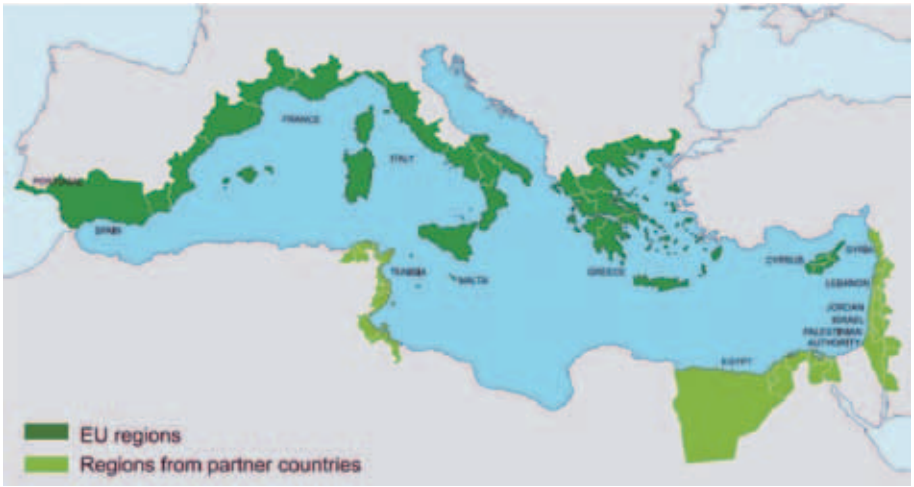


Fig. 6. Paesi eleggibili nel programma ENPI e isole coinvolte (Fonte: rielaborazione da http://www.enpicbcmed.eu/projects/running-projects).

svantaggiate (CESE, 2012), e in un occhio di riguardo per le città insulari nelle politiche e nei programmi espressamente dedicati alle città.

Nell'ambito dell'attuale politica di coesione, infatti, le città insulari hanno attinto a fondi provenienti da programmi per le città (da URBAN a URBACT), che tuttavia non prendevano in specifica considerazione l'insularità tra i parametri di selezione.

In particolare, il successo di questi programmi dipende soprattutto dalla capacità della governance locale di inserirsi in reti interregionali, capacità direttamente proporzionale al livello istituzionale dell'isola: l'analisi delle città aderenti a progetti URBACT conclusi o in corso di svolgimento, ad esempio, fornisce un quadro interessante della progettualità e della capacità di adesione delle città insulari in cui,

ad esempio, le città siciliane e cretesi risultano molto attive, così come quelle di Malta e Cipro, che essendo stati membri concorrono alla definizione dei criteri prioritari (almeno tre stati membri differenti). Al contrario, Sardegna e Corsica sembrano presentare minore propensione alla partecipazione a URBACT, ma forse solo perché le capacità progettuali sono convogliate su altri programmi (PO Marittimo Italia-Francia, ENPI-CBCMED).

La prossima politica di coesione dovrebbe dunque farsi carico dei problemi dell'insularità sia per le regioni insulari, sia per le città ivi presenti, anche se le proposte maturate nell'ambito di EUROISLANDS sono per lo più tese allo sviluppo di politiche per l'integrazione sociale ed economica e poco orientate ad un approccio realmente *place-based* (Barca, 2009).

Alla classificazione delle isole, infatti, dovrebbe corrispondere una strategia adeguata al livello dell'isola, perché le isole di maggiori dimensioni (Cipro, Malta, Corsica, Sardegna, Sicilia, Rodi, Creta) sono anche stati e regioni (a statuto autonomo) per cui hanno canali diretti di accesso e gestione dei finanziamenti europei, mentre le isole più piccole, che presentano i maggiori problemi di sviluppo legati ai limiti dell'insularità, percepiscono risorse finanziarie in via indiretta, attraverso i trasferimenti regionali.

Occorre dunque una particolare attenzione a quelle che sono le isole minori nell'ambito della ripartizione dei fondi regionali per le aree svantaggiate, insieme a politiche per le città che tengano in considerazione non solo le capacità progettuali e di governance, ma anche i limiti territoriali allo sviluppo.

A questo scopo, nell'ambito del Progetto Arcipelago Mediterraneo è parso utile elaborare un primo tentativo di formulare una tassonomia di città insulari, al fine di comprendere come la localizzazione territoriale e il livello amministrativo dell'isola possano influire sulle politiche di riqualificazione e sviluppo urbano.

4. Per una prospettiva di intervento adeguata: una possibile tassonomia di città insulari

Il ruolo delle isole e delle città-porto insulari del Mediterraneo e i problemi connessi alla riqualificazione città-porto evidenziano un panorama molto variegato, in cui le isole e, al loro interno, le città portuali, assumono ruoli differenti, che determinano anche diversi approcci al tema della riqualificazione.

In questo senso, pare utile provare a individuare una tassonomia di città-porto insulari in cui, a seconda del ruolo della città porto rispetto al contesto dell'isola (in riferimento alla grandezza stessa dell'isola e al ruolo della città nel sistema complessivo) emergano indicazioni in merito allo status della città porto nel sistema competitivo mediterraneo e possibili direzioni di sviluppo.

In riferimento alle situazioni analizzate e al confronto internazio-

	CITTÀ-PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALOCALE	CITTÀ-PORTO LOCALE
ISOLA CONTINENTALE	Cagliari e Olbia (Sardegna) Ajaccio e Bastia (Corsica) La Valletta (Malta) Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Trapani (Sicilia) Heraklion (Creta) Rodi (Dodecaneso) Palma di Maiorca (Maiorca) Limassol (Cipro) Santa Cruz de Tenerife (Tenerife, Canarie) Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria, Canarie) …	Alghero e Arbatax (Sardegna) Porto (Corsica) Cefalù, Augusta, Gela, Pozzallo e Porto Empedocle (Sicilia) Chania (Creta) Alcuadia (Maiorca) Los Cristianos (Canarie, Tenerife) ...
ISOLA MINORE	Portoferraio (Elba) Ponta Delgada (Azzorre, Sao Miguel) Funchal e Canical (Madeira) Mahon (Baleari, Minorca) Ibizza (Baleari, Eivissa) Horta (Azzorre, Faial) Puerto del Rosario (Fuerteventura, Canarie) Rab (Rab, Croazia) Mali Losinj (Lussino, Croazia) Cres (Creso, Croazia) Arrecife (Lanzarote, Canarie) Lipari Favignana Ponza Ventotene Gozo (Malta) ...	Cavo e Riomarina (Elba) LefKada (isole Ioniche, Grecia) Samos (isole del Dodecaneso, Grecia) Lopar (Rab, Croazia) Punat (Veglia, Croazia) … Porti turistici

Tab. 4. Tassonomia delle città-porto del Mediterraneo elaborata nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo.

nale sui temi emersi[9], 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 *così* quattro categorie di città-porto (tab. 4):

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 della coesione Europea;

[9] Confronto avvenuto nell'ambito del Seminario Internazionale *Arcipelago mediterraneo: strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, tenutosi a Portoferraio il 20 e 21 ottobre 2011, cui hanno partecipato addetti ai lavori e amministrazioni locali e regionali italiane, francesi, greche e spagnole.

2. *città-porto locali di isole continentali*: si tratta di aree che presentano minori potenzialità di sviluppo, legate per lo più alla capacità progettuale dell'amministrazione di inserirsi in reti sovra locali. La posizione esterna rispetto alle città capoluogo può rappresentare una potenzialità solo laddove queste città assumono il ruolo di ulteriori porte di accesso all'isola via mare o per via aerea;
3. *città-porto capoluogo di isole minori*: essendo l'unica porta di accesso 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 investiti da flussi minori in ragione della presenza di porti piccoli dedicati per lo più alla nautica da diporto. Queste città non presentano servizi di livello sovralocale, per i quali occorre rivolgersi al capoluogo, per cui assumono un ruolo marginale, connesso per lo più al diportismo turistico.

La tassonomia permette di inserire e contestualizzare le riflessioni emerse in merito ai temi e problemi comuni e/o specifici della riqualificazione delle città porto, attraverso una riflessione su potenzialità e limiti, rischi e opportunità di sviluppo (SWOT) per ciascuna categoria (tab. 5), per individuare le parole chiave del modello che maggiormente si addicono a ciascuna realtà.

	CITTÀ PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALOCALE	**CITTÀ PORTO LOCALE**
ISOLA CONTINENTALE	- Conflittualità legate alla presenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi - Tendenza a realizzare nuove centralità banali e a rischio di omologazione - Sovrapposizione e incoerenza tra le diverse progettualità + Potenzialità di attrarre grandi operazioni/investimenti/ finanziamenti + Diversificazione delle attività (non solo turismo ma attività terziarie e direzionali)	- Minori potenzialità di attrazione di progettualità e finanziamenti - Opportunità di sviluppo tendenzialmente legate al turismo - Mancanza di coerenza territoriale + Esprimono progettualità di livello locale + Se sede di porti passeggeri o se raggiunte da linee low cost diventano nuove porte dell'isola
ISOLA MINORE	- Propensione a sposare modelli di sviluppo unificanti - Sono generalmente bypassate dai flussi turistici + Attenzione al riutilizzo del pa trimonio edilizio esistente + Tendenza a fare sinergia con altri porti dell'arcipelago o della terraferma (cfr. APPE o APSM)	- Monofunzionalità dello sviluppo, basato esclusivamente sulla nautica da diporto (porti a approdi turistici) - Mancanza di connessione via terra tra i porti e approdi turistici + La presenza dei porti e approdi turistici è uno stimolo alla realizzazionedi servizi di base a terra

Tab. 5. Opportunità (+) e limiti (-) per le città-porto del Mediterraneo in relazione alla tassonomia individuata.

Città-porto di livello sovra locale e/o capoluogo di isole continentali

La prima categoria si riferisce a città capoluogo di grandi isole di Livello NUTS 1 e 2 (Malta, Cipro, Sicilia, Sardegna, Corsica), che presentano funzioni urbane e portuali direttamente connesse al loro rango.

La presenza di funzioni diversificate implica necessariamente la coesistenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi, da cui derivano due problemi strettamente interconnessi: la sovrapposizione e l'incoerenza tra le diverse progettualità espresse dagli attori in campo (città, autorità portuale, attori pubblici e privati ecc.), e le conflittualità latenti che ne derivano (Fournarakis e Nikolidaki, *ivi*). Il momento del rinnovo degli strumenti di pianificazione (Amante e Chain, *ivi*), siano essi urbani o portuali, è generalmente la sede in cui si esplicitano tali conflitti (e non sempre si addiviene a una soluzione).

Inoltre, rispetto al tema della riqualificazione del *waterfront*, sono le realtà maggiormente esposte alla tendenza a realizzare nuove centralità banali e a rischio di omologazione, soprattutto nei casi in cui i progetti sono affidati ad archistar per rispondere ad esigenze di marketing urbano. La creazione di *landmark* per la valorizzazione delle grandi città metropolitane non sempre corrisponde a una reale ricerca dell'identità urbana, ma rischia di sposare modelli ripetitivi e di creare nuove polarità che non rispondono alle esigenze dell'organismo urbano (Savino, 2010).

Tali rischi derivano dalla capacità delle città in questione di attrarre grandi operazioni e investimenti, anche da parte dei privati, in quanto sedi di grandi dimensioni, poli di attrazione di aree metropolitane (è il caso, ad esempio, di Cagliari, Palermo, Ajaccio) e città capoluogo regionale o nazionale (La Valletta, Nicosia-Limassol) che rispondono in via diretta della gestione dei finanziamenti europei e nazionali.

Le possibilità di sviluppo sono legate anche alla possibilità di plurispecializzazione (non solo turismo, ma anche attività di livello terziario e direzionale) e alla presenza di servizi di rango superiore determinano dunque la possibilità di intercettare fondi europei su canali specifici (dallo sviluppo delle PMI alla sanità, dall'integrazione sociale alla ricerca).

In particolare, le grandi città insulari del Mediterraneo di livello NUTS 1 e 2, pur presentando performance inferiori alla media europea (ESPON, 2010a), hanno una maggiore propensione all'innovazione attraverso R&S, dovuta alla presenza dell'Università: Creta, La Valletta, Catania, Palermo, Cagliari ospitano infatti università e istituti di ricerca che rappresentano i principali incubatori per lo sviluppo dell'innovazione legata al contesto locale, e che trovano in queste realtà fertili campi di applicazione, dovuti proprio al rango della città.

Rispetto alle linee guida, dunque, i temi dominanti sono quelli dell'integrazione tra funzioni e tra risorse non solo finanziarie, ma anche umane, nel più ampio discorso della fattibilità delle operazioni di riqualificazione e sviluppo.

Anche rispetto alla portualità, sono queste le realtà che posso-

no ambire a inserirsi in un quadro competitivo euromediterraneo, non solo in relazione al traffico turistico, ma anche al traffico merci.

A questo scopo, occorre puntare sull'accessibilità, a tre livelli: in relazione al rapporto città-porto e tra questo e il territorio, ma anche in riferimento all'accesso dal mare. Diverse città hanno adeguato o stanno adeguando i loro porti per ospitare navi da crociera, differenziando il traffico passeggeri rispetto a quello merci e al diportismo. Molti sono gli interventi intrapresi per adeguare i porti merci, anche se non tutti sono in grado di candidarsi per ospitare un consistente traffico container, profondamente modificatosi nell'ultimo decennio.

Tra i porti delle città insulari di livello sovralocale, oggi solo Malta e Cagliari possono ospitare grandi navi container, perché hanno fondali di profondità uguale o superiore a 14 metri. Profondità che tuttavia non è sufficiente per le *fullcontainers* di grandi dimensioni: le navi da 6000 teu a pieno carico possono fare scalo in fondali di 14,5 mt., ma quelle meno recenti (e più diffuse) da 5.000-8.000 teu a piena capacità necessitano di fondali di profondità superiore a 16 mt.: profondità cui non tutti i porti riescono ad arrivare con scavi poco costosi e che non pregiudichino la stabilità delle banchine (Cazzaniga Francesetti, 2007).

L'ambizioso progetto del Porto di Cagliari, di diventare un nodo nel sistema del *transhipment* euromediterraneo, se da un lato ha anticipato un quadro in cui lo sviluppo del trasporto container risulta in costante ascesa dall'inizio del nuovo millennio, grazie all'aumento dei traffici con l'est asiatico (Far East), dall'altro ha comportato la necessità di importanti adeguamenti per arrivare alla profondità di 16 mt.

Oltre all'ampiezza delle banchine, un altri elemento fondamentale diventa quello della sicurezza del traffico marittimo e della qualità dei servizi di scalo (Siviero e Carlucci, 2009). Da un lato, si tratta di integrare le previsioni inerenti l'accessibilità al porto via terra e via mare con le necessità di sicurezza derivate dai piani di Security Portuale, rendendo sicuro il trasporto merci pericolose, che spesso viene decentrato o comunque separato nettamente dal traffico passeggeri, creando profonde cesure e zone inaccessibili nell'area portuale. Dall'altro lato, le strategie adottate dai gestori degli impianti terminali del trasporto marittimo e le interdipendenze tra il porto e i sistemi logistici a terra (interporti, ferro, autostrade) fanno ormai la differenza nelle logiche

Nord Europa	Mt.	Mediterraneo	Mt.	Italia	Mt.
Amburgo	16.7	Pireo	16.5	Trieste	18.0
Rotterdam	16.6	Algeciras	16.0	Gioia Tauro	15.5
Anversa	15.5	Valencia	16.0	Genova	15.0
Felixtowe	15.0	Barcellona	16.0	Cagliari	14.0
Southamp	15.0	Malta	15.5	Taranto	14.0
Le Havre	14.5	Marsiglia	14.0	Napoli	14.0

Tab. 6. Profondità dei fondali dei principali porti europei (Fonte: Cazzaniga Francesetti, 2007)

di scelta dei porti da parte delle grandi compagnie (Archibugi, 2011).

Pur con i dovuti adeguamenti strutturali e sul fronte della sicurezza, risulta difficile per Cagliari (così come per Malta) assumere un ruolo centrale nel Mediterraneo, come scalo di *transhipment* secondo il modello *hub & spoke*[10], proprio per l'assenza di mercati interni capaci di recepire parte del traffico indotto. Siamo anche lontani da un modello di forte espansione sul mare come quello dell'est asiatico[11].

Una prospettiva di sviluppo per le città più grandi potrebbe derivare proprio dall'implementazione del Corridoio meridiano prefigurato dal DPEF 2006, che tocca alcune delle principali isole del mediterraneo: le Baleari, la Sardegna e la Sicilia, Creta e Cipro. Tuttavia, questo scenario strategico attribuisce a Malta un ruolo secondario (essendo molto centrato sull'Italia, da cui è stato promosso) ed esclude isole continentali come la Corsica, nonché la maggior parte delle isole minori. Inoltre, la prospettiva del corridoio meridiano non ha finanziamenti, per cui non può avere seguito se non si inserisce in un quadro di forte networking tra realtà insulari, magari riconoscendo un ruolo più importante a Malta, isola-stato che quindi può avere un qualche peso decisionale nell'ambito della politica di coesione europea.

Tre sono quindi le parole chiave su cui puntare per le città porto capoluogo di isole continentali: transcalarità, cooperazione e networking. In particolare, per assumere un ruolo nel prossimo periodo di programmazione europeo, così come nelle politiche di livello nazionale, sono queste le realtà che possono fare lobby, proprio per il loro rango di città regionali.

Città porto locali di isole continentali

Le città porto situate su isole continentali sono generalmente aree più deboli delle precedenti e assumono un ruolo secondario come nodi di reti regionali e sub regionali. Queste realtà presentano dunque minori potenzialità attrattiva di progettualità e finanziamenti, insieme ad opportunità di sviluppo tendenzialmente legate al turismo o a specializzazioni particolari.

[10] «La configurazione ottimale di una rete di trasporto deve bilanciare i costi di trasporto, quelli delle operazioni portuali e quelli relativi all'impiego di tempo necessario a raggiungere i nodi. In concreto, gli operatori tendono a seguire rotte che contemplano poche soste effettuate con impiego di navi di dimensioni crescenti presso i principali terminal hub dai quali i carichi vengono smistati verso le destinazioni finali, attraverso collegamenti feeder effettuati con navi di piccole e medie dimensioni» (Beretta et al., 2009, p.179).

[11] La decentralizzazione del porto di Cagliari è l'unico esempio tra le città insulari del Mediterraneo, i cui porti sono integrati nel tessuto urbano, che spesso ne pregiudica lo sviluppo. Nel far East asiatico, invece, le grandi operazioni di rigenerazione prevedono anche interventi sul mare o il decentramento delle attività sugli arcipelaghi: Shanghai, sul delta del Chang Jiang, ha moltiplicato le infrastrutture portuali con nuove opere e delocalizzazioni, attraverso la creazione di un *deep port* nelle isole di Xiao Yangshan e Da Yangshan, collegandole alla terraferma con un ponte di 32 km (Pavia, 2011).

Qui la questione da affrontare è quella di una reale relazione tra la città e il suo porto, che non assume funzioni di livello sovra locale ma piuttosto legate alle normali attività turistiche e produttive (pesca e scalo merci di secondo livello), e tuttavia non è ancora al centro della vita urbana, ma rappresenta uno dei luoghi dell'organizzazione sociale ed economica della città (Savino, *ivi*).

Città che possono puntare su altre risorse: un patrimonio naturale (Cefalù) o storico-culturale (Alghero) di eccezione, piuttosto che la presenza di realtà socio-economiche specifiche e spesso legate alla specializzazione produttiva (petrolio, siderurgia). In questo senso, si tratta di agire su una reale integrazione delle funzioni ivi presenti, anche attraverso la ricucitura di interventi puntuali, realizzati spesso in assenza di una strategia di livello territoriale.

Il che non significa incapacità di attrarre finanziamenti e investimenti: tutto dipende dalla capacità istituzionale della pubblica amministrazione, che ha in mano la gestione dell'intero sistema città-porto. In queste realtà, infatti, non sono generalmente presenti autorità portuali, per cui le operazioni di rigenerazione sono completamente in mano all'amministrazione pubblica.

Da un lato, dunque, queste realtà rischiano di essere maggiormente soggette alla dipendenza da risorse pubbliche (Carta, *ivi*), per cui i fondi pubblici rappresentano l'unica risorsa per operazioni di rigenerazione dei *waterfront* senza coerenza e senza sostenibilità, frutto di un'interazione città-porto più propagandistica e mirata al marketing urbano che realmente propulsiva ed efficace in termini di innovazione urbana. Dall'altro lato non mancano casi di gestioni oculate e di politiche di riqualificazione pertinenti, in cui la limitatezza delle risorse finanziare genera un minore pericolo di ricorrere a soluzioni di tendenza (archistar) e una maggiore propensione a partecipare a programmi e reti europee e a mettersi in rete per entrare a far parte dell'armatura territoriale di riferimento (Barbarossa, 2009a e b), compensando un ruolo defilato del porto nel sistema della portualità isolana.

Un caso paradigmatico, in questo senso, è rappresentato dalla città di Alghero che, in presenza di un porto minore, ha puntato su altre risorse: il sistema universitario e la presenza di un aeroporto raggiunto da linee low cost, che hanno fatto della città una nuova porta di accesso all'isola, ma hanno richiesto necessariamente un salto di scala delle politiche di governo del territorio, per una interconnessione dell'aeroporto con la città e con l'intera realtà insulare continentale.

Città porto capoluogo di isole minori

Rispetto a realtà di grandi dimensioni e di livello regionale e nazionale, che abbiamo definito come "isole continentali", nelle piccole isole i fattori di competitività su cui puntare sono legati ad elementi differenti: le dimensioni ridotte, l'isolamento e la *remoteness* dell'isola danno un senso di sicurezza, sia per gli abitanti che per i turisti. Allo stesso modo, un patrimonio ambientale e culturale di pregio, con habitat unici rispetto alla terraferma, e tradizioni e culture immateriali

specifiche che sopravvivono alla modernità, rappresentano i principali elementi su cui puntare per il rilancio dell'isola.

Una prospettiva di sviluppo reale può venire dunque dall'innovazione legata alle peculiarità naturali e al patrimonio culturale materiale e immateriale. Inutile dire che la performance delle isole minori in termini di R&S è generalmente molto bassa, per la scarsa attrattività di questi territori da parte di popolazione con alti livelli di educazione e specializzazione, che mira a inserisi nella *global knowledge economy* (ESPON, 2010a), così come per la difficoltà di investimento nel settore dei servizi pubblici e privati e nelle infrastrutture e l'impossibilità di avere i vantaggi di un'economia di scala.

Tuttavia, il passaggio da un punto di vista centrato sulla terraferma a una strategia *site and context specific* può avvenire prprio attraverso la valorizzazione di quelli che sono considerati i principali limiti dell'insularità: scarsità di risorse naturali e di suolo, fragilità ecologica, dimensioni ridotte e svantaggi posizionali, che espongono le isole agli effetti del cambiamento climatico, all'aumento del costo dell'energia, alla scarsità dell'acqua, alla necessità di smaltire adeguatamente i rifiuti che derivano dai flussi turistici (Staniscia, *ivi*).

Questi flussi generano due effetti negativi: da un lato, tendono spesso a bypassare la porta dell'isola, per volgere verso località turistiche interne o sulle coste, portando dunque altrove i benefici e caricando la città-gate dell'isola dei soli impatti dovuti al traffico passeggeri e alla congestione del sistema urbano in determinate ore della giornata.

Dall'altro lato, proprio le potenzialità di sviluppo turistiche sono quelle maggiormente soggette ai venti della globalizzazione, 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 peculiari delle isole verso una standardizzazione dell'immagine turistica – da *treasure islands* a *pleasure islands*» (Staniscia, 2011, p. 130).

Standardizzazione che deriva dalla propensione a sposare modelli di sviluppo unificanti e che ha come esito principale la riqualificazione degli approdi in funzione dello scalo di navi passeggeri e di navi da crociera con artificializzazioni tali da creare plateali palcoscenici urbani (Savino, *ivi*), se non un vero e proprio spostamento dello scalo passeggeri al di fuori dell'area storica consolidata (generalmente verso aree di recente espansione), determinando dunque squilibri tra funzioni urbane e nell'accesso alla città.

Le città porto capoluogo di isole minori, infatti, sono realtà in cui porto, città e isola spesso coincidono (nel nome e nei fatti): il porto non si appoggia a un sistema urbano forte e autonomo ma le due realtà sono strettamente integrate, per cui necessitano di narrazioni progettuali integrate. Inoltre, più che di *waterfront*, è forse necessario parlare di *water's edge* in virtù dell'esiguità degli spazi, per cui le implicazioni

progettuali assumono implicazioni specificatamente rivolte alle comunità locali (*Idem*).

Rispetto alla piazza e alla concezione – tipicamente italiana - del centro storico come luogo di aggregazione e di rappresentazione identitaria, nelle città-porto delle isole minori del mediterraneo è spesso il porto o la darsena ad assolvere a fulcro della vita sociale, in quanto (spesso unico) punto di accesso all'isola, fondamentale per l'approvvigionamento e soggetto alla variabilità meteorologica, che può generare anche periodi di interruzione dei contatti con la terraferma.

Questo significato sociale del porto può essere valorizzato attraverso modifiche che permettano di dare alla città un affaccio sul suo mare (varchi nei fronti murati e interventi di riqualificazione nei casi in cui siano presenti bastioni, fortezze e mura; percorsi ciclabili e pedonali nelle realtà più recenti) insieme alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente con un mix di funzioni residenziali e commerciali che determini un affaccio diretto delle attività urbane sull'acqua.

Gli interventi devono quindi puntare, in primo luogo, sull'identità del sistema urbano-portuale e sulla sua permeabilità, coinvolgendo e responsabilizzando la popolazione residente e cercando di contrastare gli impatti degli ingenti flussi turistici di carattere spesso stagionale.

In questo senso, diventa fondamentale la scala dell'intervento (Savino, *ivi*), che a livello micro comporta una particolare attenzione alla riqualificazione dell'impianto urbano storico (il porto e la marina, le fortezze e fortificazioni), anche attraverso l'individuazione di nuove funzioni pertinenti che non stravolgano il delicato equilibrio che ha caratterizzato queste città mediterranee nei secoli.

A livello macro, diventa fondamentale orientare lo sviluppo verso presupposti di qualità e sostenibilità, in cui le questioni ambientali e i problemi derivati dal turismo diventino occasioni di crescita e di innovazione (Vernassa, *ivi*). Nell'ambito territoriale insulare, crescita e innovazione non possono prescindere dalla ricerca di una sinergia con le altre realtà dell'isola, con altri porti dell'arcipelago o della terraferma. Sinergia che in alcuni casi è già in atto, con esempi più o meno virtuosi: all'isola d'Elba, infatti, stenta a decollare la realizzazione di un piano strutturale coordinato tra gli otto comuni dell'isola, mentre rappresenta una soluzione efficace la gestione integrata dei porti dell'Elba da parte dell'"Autorità portuale di Piombino", che per l'appunto ha aggiunto alla denominazione originaria i termini "e dell'Elba", includendo i porti dell'isola (Portoferraio e Cavo), per una conduzione efficiente delle dinamiche di pendolarismo tra isola e terraferma.

Le autorità portuali integrate permettono dunque di affrontare in modo efficace le difficoltà di gestione dei rapporti tra porti di livelli diversi e con diverse potenzialità, ma anche con connessioni specifiche tra di loro, come nel caso della pendolarità Piombino-Elba, che ha pari con realtà simili nei Balcani, nel rapporto Malta-Gozo e tra isole dello stesso arcipelago (Baleari, Azzorre). La formazione di autorità portuali integrate, sperimentata anche nelle Azzorre con la creazione dell'APSM (*Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Ma-*

ria), implica infatti una migliore gestione del traffico portuale, nonché la possibilità di garantire sicurezza e di studiare soluzioni per la competitività di queste realtà nel quadro di un traffico passeggeri sempre più globalizzato.

Città porto locali di isole minori

Rispetto alle città di accesso, le altre realtà dell'isola caratterizzate dalla presenza di approdi non possono generalmente essere definite come vere e proprie entità urbane, perché è la dimensione portuale a prevalere.

Porto che, nelle realtà storiche, nasce come struttura dedita alla pesca, mentre oggi si caratterizza per lo più come infrastruttura turistica dedicata al diportismo, attraverso la riqualificazione dell'approdo esistente o la realizzazione ex novo di una infrastruttura dedicata: il turismo diportistico ha determinato infatti, negli ultimi anni, la nascita di numerosi porti turistici, non solo sulle coste continentali, ma soprattutto sulle isole, di tutto il Mediterraneo. E in particolare sulle isole minori: il diportismo, nato come turismo elitario (l'imbarcazione come *status simbol*) e oggi sempre più diffuso, volge verso le isole più piccole proprio perché difficilmente accessibili e maggiormente dotate di un patrimonio paesistico e naturalistico spesso eccezionale, che stimola l'edonismo e la voglia di avventura del turista nautico[12]. Le isole vengono dunque a configurarsi come mete del turismo diportistico e, di conseguenza, i loro porti non hanno necessità di servizi stagionali e stanziali, perché rappresentano piuttosto porti di transito o di destinazione (Benevolo, 2011).

La presenza di porticcioli e approdi nelle isole minori, al di fuori della città porto di accesso all'isola, risente dunque di tutti quelli che sono considerati i principali impatti del turismo diportistico, nel bene e nel male (Savino, *ivi*): da un lato, la crescita delle presenze turistiche nelle isole, in particolare di un'utenza d'elite interessata alle risorse culturali materiali e immateriali del luogo. Dall'altro lato, gli elevati costi di sistemazione o nuova infrastrutturazione dei porticcioli, che spesso si contrappongono a scarsi benefici derivati dalla presenza del turista diportista, che tende a privilegiare il rapporto col mare rispetto a quello con il luogo di attracco.

Per far fronte a questi problemi, due sono le principali strategie da perseguire: il miglioramento di attrezzature e servizi a terra per garantire una maggiore permeabilità tra terra e mare e il perseguimento

[12] I turisti nautici sono mossi da bisogni connessi alla ricerca del benessere psicofisico, alla stima e all'autorealizzazione, anche attraverso l'ostentazione di uno stile di vita. Di conseguenza, oltre a bisogni comuni ad altre forme di turismo (curiosità, evasione dalla routine, riposo, isolamento, desiderio di conoscere luoghi e persone, di vivere esperienze in culture e paesi stranieri, ecc.), il turismo nautico risponde a esigenze più particolari, legate in primis alla passione per il mare e per la natura: la ricerca del rischio e dell'avventura, la necessità di "fuggire da tutto e da tutti", l'edonismo e l'esclusività, l'apoteosi dell'auto-organizzazione, la possibilità di realizzare degli *short break* (Benevolo, 2010).

della sostenibilità ambientale.

Il tema del miglioramento delle attrezzature e dei servizi nei porti turistici (marine) è certamente nell'agenda degli interventi di riqualificazione, sia per le porzioni di porti polifunzionali destinati al diportismo nelle città insulari continentali, sia nelle città capoluogo di isole minori (si vedano, ad esempio, le previsioni di adeguamento dei servizi per la nautica da diporto a Portoferraio; cfr. Parigi, *ivi*). A maggior ragione questo discorso è valido per le darsene, i porticcioli turistici e i punti d'ormeggio (approdi, spiagge attrezzate, rade) delle isole minori.

Qui si tratta di garantire servizi di qualità che, al tempo stesso, garantiscano la permeabilità del fronte mare per un adeguato accesso all'interno, sia esso un villaggio o un parco. Occorre prevedere la costruzione, in prossimità dell'acqua, dei servizi essenziali per la funzionalità dell'approdo turistico (servizi igienici, ufficio comando, ufficio ormeggiatori, cala vele e ormeggi), la cui collocazione dovrà assicurare la libera visione dell'interno dagli specchi acquei e viceversa.

Inoltre, occorre puntare sulla effettiva fruibilità dell'entroterra, attraverso interventi tesi a garantire la fruizione del litorale, da un livello minimo teso a garantire la sicurezza e l'informazione, a interventi di riqualificazione delle spiagge e dei servizi di balneazione, garantendo l'accessibilità agli stessi con opportune infrastrutture (passerelle pedonali, piste ciclabili, ecc.): si tratta in ogni caso di interventi minimali, ma di effetto e di sicura efficacia, come dimostrano i casi delle isole greche di Samos, Evia e Lefkada in Grecia (Rogan, 2003).

Più critico il tema della sostenibilità ambientale: il turismo diportistico genera nelle piccole isole inquinamento, rumorosità, affollamento, dovuti sia all'esistenza stessa del porto turistico, sia all'intensificarsi della presenza di imbarcazioni in termini di crescita numerica, diffusione della propulsione a motore, più impattante rispetto a quella velica, e aumento delle dimensioni medie delle imbarcazioni.

La presenza del porticciolo turistico, soprattutto quando notevolmente ampliato o costruito ex novo, rappresenta sicuramente un impatto non solo in termini di consumo di suolo (e di mare), ma anche a livello paesaggistico, perché viene a determinarsi un nuovo landmark nel profilo dell'isola. Anche a livello sociale, la costruzione o l'ampliamento del porticciolo esistente per funzioni diportistiche spesso entra in conflitto con le comunità locali: il porto infrastrutturato per i turisti limita l'accesso al mare per i residenti, ne impedisce la visuale, aumenta la fruizione delle spiagge, del litorale, dell'entroterra, dell'isola in genere: «Nelle località in cui vengono realizzati i porti turistici, è evidente come spesso a promuoverne la costruzione sia, in primo luogo, un rilevante investimento immobiliare. La comunità ospitante è spesso poco coinvolta in queste scelte di così rilevante impatto e ancora pochi sembrano essere i benefici effettivi. Occorrerebbe al riguardo domandarsi quanto il turismo nautico venga percepito dalla comunità locale come fonte di sviluppo» (Benevolo, 2011, p. 11).

Quanto alle imbarcazioni, a fronte di un miglioramento delle tecnologie nel settore nautico in merito alla riduzione dei consumi ener-

getici e degli sprechi (propulsioni ibride, pannelli solari, motori a basse emissioni, materiali leggeri, processi di infusione sottovuoto, ecc.), occorre attuare politiche di livello transcalare per un effettivo controllo degli approdi di massa su realtà come quelle delle isole minori.

In generale, siamo di fronte all'esigenza di un reale processo di pianificazione e di valutazione degli impatti ambientali dei porticcioli turistici nelle isole minori, che coinvolga e metta a sistema i diversi soggetti istituzionali e amministrativi competenti in tema, nonché le comunità locali interessate (e spesso travolte) dal fenomeno.

Gli interventi più rappresentativi riguardano sicuramente il riconoscimento e la salvaguardia di aree marine protette che comprendano tratti di mare e di costa, oppure l'istituzione di parchi e vincoli ambientali sulle isole e di parchi marini in mare, insieme al monitoraggio e controllo delle fonti di disturbo (rumori dei motori, moto delle imbarcazioni) nei delicati ecosistemi marini e costieri (UE, 2003).

Occorre tuttavia uno sforzo nella gestione integrata dei parchi e delle aree tutelate dell'isola e dell'arcipelago e, in generale, un effettivo controllo dei processi di trasformazione degli approdi turistici nelle isole minori, per garantire la tutela dei valori ambientali e paesaggistici.

5. Conclusioni

Individuare strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole dell' Arcipelago Mediterraneo significa, in primo luogo, avere la capacità di considerare le caratteristiche dell'insularità come vantaggi e opportunità piuttosto che come svantaggi strutturali e vulnerabilità. Come sostiene Kelman (2010): «The challenge is to maintain viable islandness without succumbing to vulnerability, but using islandness to reduce vulnerability». Si tratta dunque di individuare strategie e interventi capaci di trasformare le caratteristiche geografiche (specificità ambientali e culturali specifiche dell'isola) e gli handicap permanenti (scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità) in potenzialità di sviluppo.

È questo, quindi, l'obiettivo di fondo cui deve tendere qualunque operazione di riqualificazione delle città porto insulari. Le riflessioni e i casi studio analizzati in questo lavoro hanno permesso di delineare le questioni ricorrenti nelle situazioni urbano-portuali insulari, per formulare possibili risposte, attraverso la definizione di un modello di intervento basato su dieci parole chiave: accessibilità, sicurezza, paesaggio, identità, ambiente, permeabilità, fattibilità, cooperazione, transcalarità, networking.

Modello che, tuttavia, non può essere applicato tout court in tutte le realtà insulari, ma nel ripristino del rapporto città-porto deve tenere in considerazione il posizionamento delle città portuali isolane in sistemi territoriali più ampi: non solo il sistema territoriale dell'isola, dell'arcipelago e della (non sempre vicina) terraferma, ma anche il più

ampio contesto del bacino mediterraneo e delle dinamiche di sviluppo europee.

Un contesto sempre più globalizzato, in cui le peculiarità territoriali del sistema città-porto dell'isola sono determinanti nel disegno dei processi di riqualificazione, rigenerazione e sviluppo di queste realtà. Le modalità di intervento nell'ambito della ricucitura del rapporto città- porto-isola variano infatti in relazione al variare delle dimensioni e della performance socio-economica dell'isola, al suo posizionamento nell'ambito del sistema della coesione europea e della competitività tra città e tra porti.

Di conseguenza, diverse classificazioni delle isole hanno permesso di definire le strategie di intervento maggiormente pertinenti per le città portuali in relazione ad una tassonomia basata sulla loro posizione rispetto al sistema insulare stesso e alle altre città ivi presenti. Le quattro categorie di città-porto individuate (città-porto capoluogo di isole continentali e/o di livello sovra locale, città porto locali di isole continentali, città porto capoluogo di isole minori e città porto locali di isole minori) hanno permesso di formulare strategie di riqualificazione e sviluppo diversificate, basate sulle parole chiave delle linee guida ritenute maggiormente pertinenti in relazione alle dimensioni della città-porto e al suo rapporto con l'isola.

Le isole di maggiori dimensioni (Cipro, Malta, Corsica, Sardegna, Sicilia, Rodi, Creta), definite in questo lavoro "isole continentali", sono anche stati e regioni, per cui ambiscono a inserirsi nel sistema della coesione europea e della competitività tra porti, attraverso la gestione diretta di finanziamenti e operazioni di marketing urbano. A questo scopo, occorre puntare sulla accessibilità e sicurezza del sistema portuale, nonché sulla integrazione di funzioni e risorse in un'ottica transcalare di tipo cooperativo.

Le città presenti in contesti insulari continentali, ma in posizioni defilate rispetto a questi nodi e reti, prestano invece maggiori problemi di sopravvivenza e sviluppo, ma in alcuni casi riescono ad emergere per la loro capacità progettuale di fare rete o di attrarre determinate infrastrutture (dall'aeroporto all'università).

Quanto alle città porto delle isole più piccole, che presentano i maggiori problemi di sviluppo legati ai limiti dell'insularità, l'intervento di rigenerazione del *waterfront* non può prescindere da un confronto con l'identità storica del porto, per evitare gli effetti degenerativi del turismo di massa.

Effetti che colpiscono, a maggior ragione, le altre realtà dell'isola interessate da porticcioli e approdi turistici: qui le parole chiave sono sicuramente quelle della permeabilità delle infrastrutture e del loro corretto inserimento paesaggistico, insieme alla definizione di interventi normativi e operativi tesi alla salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente e alla sperimentazione di forme di gestione ambientale innovative.

In termini generali, l'intervento di riqualificazione e sviluppo delle città porto situate in contesti insulari, siano essi di grandi, medie o

piccole dimensione, determina oggi due necessità impellenti: in primo luogo, l'assunzione di un modello di riqualificazione specificatamente orientato alle peculiarità insulari; in questo senso, occorre operare per la diffusione delle linee guida non solo nell'ambito dei network di città insulari e portuali esistenti, ma anche per la promozione delle stesse in ambito UE.

In secondo luogo, lo sforzo di messa in rete con altre realtà insulari e di rafforzamento dei network esistenti deve tendere alla definizione di strategie pertinenti per le isole in ambito nazionale ed europeo. Gli scambi di esperienze maturati nell'ambito di programmi diversi (da URBACT a ENPI al PO Marittimo) dovrebbero confluire nella formazione di un partenariato stabile, capace di assumere un peso specifico nel più ampio panorama della cooperazione mediterranea e delle politiche di coesione europee.

Si tratta di formare alleanze strategiche finalizzate a promuovere un ruolo effettivo per il Mediterraneo e per le sue isole nell'ambito della prossima stagione di programmazione europea 2014-2020. Da un lato, riportando l'attenzione sul cosiddetto "Corridoio Meridiano", per promuoverne l'ingresso (e dunque il finanziamento) nell'ambito delle reti trans europee (TEN), al fine di bilanciare verso sud una politica di coesione tendenzialmente centrata sul nord Europa continentale.

Dall'altro lato, la maturazione di una reale cooperazione territoriale dei paesi Mediterranei, da nord a sud, da est a ovest delle sue sponde, se è vero che è ancora improntata da culture socio-economiche e politiche differenziate, potrebbe tuttavia portare, in un futuro nemmeno troppo lontano, alla definizione di una vera e propria "Macroregione Mediterranea".

In questa direzione, emerge una nuova prospettiva di ricerca, tesa a dare una base scientifica al lavoro di caratterizzazione e declinazione delle linee guida nelle città insulari: si tratta di considerare le città-porto non solo in relazione alla grandezza dell'isola, ma anche alla performance della città stessa e del sistema insulare e di arcipelago, la proiezione di tale sistema nel più ampio contesto regionale e nazionale, nonché il sistema di governance che impronta tali territori a tutti i livelli.

Il seguito di questo lavoro, dunque, dovrebbe porre l'accento sull'interazione di questi sistemi urbani insulari con i sistemi terrestri in cui si inseriscono e con le dotazioni infrastrutturali e di servizi, nonché con le reti marittime e aeree di accesso, definibili con appositi indicatori territoriali; in generale, con la performance territoriale e non solo socio-economica (EUROISLAND 2010) della città e dell'isola.

Inoltre, la ricerca dovrebbe considerare tali dotazioni territoriali della città-porto insulare in relazione ai suoi meccanismi di governance e in rapporto al contesto della governance insulare, nonché al più ampio contesto regionale, nazionale e della coesione europea.

Le realtà insulari richiedono un indispensabile cambiamento culturale nell'approccio al tema della riqualificazione dei *waterfront* e della ricucitura del rapporto città-porto: occorre infatti abbandonare una

lettura ancora vincolata alle categorie interpretative della terraferma, a favore di un vero e proprio approccio integrato, capace di considerare la realtà urbano-portuale insulare nel suo complesso e nei suoi rapporti non solo con il mare, ma con il territorio inteso in senso lato. In quest'ottica, l'analisi finalizzata alla definizione di politiche di intervento è dunque chiamata a porsi in un'ottica multiattoriale, tesa a considerare tutti gli interessi implicati nella gestione della città-porto e nella sua fruizione (dalle comunità locali ai turisti stagionali), affinché le strategie di intervento possano svelare i loro effetti a tutte le scale, dal *water's edge* all'isola, dall'arcipelago al contesto regionale di riferimento.

Bibliografia

Archibugi F. (2011), *Il trasporto container: la scelta delle rotte*, paper presentato alla XIII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Messina, 16-17 giugno, Working Papers SIET 2011, online http://www.sietitalia.org/wpsiet/Archibugi_XIIIriunionesiet_2011.pdf

Barbarossa L. (2009a), «Porti minori del Mediterraneo. Verso la costruzione di una rete», in *Edilizia popolare,* anno 52, n. 283, pp. 68-75.

Barbarossa L. (2009b), «I porti minori. Note per una possibile pianificazione integrata» in *Urbanistica* n. 140, pp. 128-132.

Barca F. (2009), *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy: A placebased approach to meeting European Union Challenges and Expectations*.

Benevolo C. (2010), *Aspettative e domanda del turista nautico*, in Kotler P., Bowen J.T., Makens J.C., *Marketing del turismo*, 5° ediz., Pearson, Milano.

Benevolo C. (2011), «Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia», in *Impresa Progetto - Electronic Journal of Management*, n. 2, online http://www.impresaprogetto.it/servlets/resources?contentId=19468&resourceName=Allegato&border=false

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A. (2009), «Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e sviluppo», in *Economia dei servizi* n. 2, pp. 177-194.

Boira J. V. (2008), *The Mediterranean Corridor in the Horizon of 2025. Flows, Infrastructures and Global Scenario*, online, http://www.idees.net/files/941-152-document/BoiraEnglish.pdf

Boira, J.V. (2007) «El eje mediterráneo y las redes transeuropeas (RTE-T): Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006)». In: «Planificación de infraestructuras y territorio. El arco mediterráneo». Papers, no.44. *Journal of the Barcelona Institute of Regional and Metropolitan Studies*.

Bruttomesso R. (a cura di) (2004), *I waterfront delle isole,* Città d'Acqua, Venezia.

Bruttomesso R., Giaimo C. (a cura di) (2003), «Porto città territorio», in *Urbanistica Informazioni* n. 187, gennaio-febbraio, INU Edizioni, Roma.

Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Patron, Bologna.

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.

Carta M. (2006), «Il Corridoio Meridiano come armatura di connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno», in *Urbanistica* n. 129, gen-apr.

Carta M. (2007), «Il Corridoio Meridiano come scenario di cooperazione e competitività», in Lanzani A., Moroni S. (a cura di), *Città e azione pubblica. Riformismo al plurale*, Carocci, Roma, pp. 210-220.

Cazzaniga Francesetti D. (2007), «I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani», in Polidori G., Borruso G., Danielis R., *I trasporti ed il mercato globale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 180-210.

CESE - Comité économique et social européen (2012), *Problèmes propres aux îles* (avis d'initiative), Bruxelles, 28 mars, http://eescregistry.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=ces%5ceco%5ceco300%5cfr%5cces813-2012_ac_fr.doc (ultimo accesso 31/05/2012)

CoR (2010) *Europe's Macro-Regions Integration through Territorial Co-operation, Forum at the Committee of the Regions*, 13-04-2010, Conference Brochure, Committee of the Regions, Brussels

Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Giannino, Napoli.

Ducruet C. (2010), «Reti marittime e gerarchie portuali in Europa: un confronto tra Nord e Sud», in *L'ingegnere. Edilizia, ambiente, territorio*, n. 30-40, pp. 18-25.

ESPON (2007), *Scenarios on the territorial future of Europe*, Brussels.

ESPON (2010a), «Final Report», *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS),* ESPON 2013 Program.

ESPON (2010b) «Islands' Atlas», *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS),* ESPON 2013 Program, ESPON & University of the Aegean.

ESPON (2010c), «Interim Report», *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS),* ESPON 2013 Program.

European Commission (2009), *Macro-regional strategies in the European Union*, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/pdf/macroregional_strategies_2009.pdf

Fabbro G. (2004), «Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole», in Bruttomesso R., *I waterfront..,* cit., pp. 154-157.

ISTAO (Istituto Adriano Olivetti per la Gestione dell'Economia e delle Azien-

de), Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Ionio (a cura di Simonelli I.) (2007), «I traffici al 2006 e le prospettive di sviluppo della portualità nel Mediterraneo», Supplemento del periodico *Qui Economia* n. 3/2007, Camera di Commercio di Ancona, Ancona.

Kelman I. (2010), «Hearing local voices from Small Island Developing States for climate change». *Local Environment*, 15 (7): pp. 605-619.

Matvejevic P. (1992), *Breviario Mediterraneo*, Garzanti, Milano.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, MIITT-Dicoter (2005), *Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, primo rapporto, giugno.

Mocchegiani Carpano C. (2008), «Mediterraneo», in *Forma Urbis - Itinerari Nascosti di Roma Antica*, Anno XIII n. 9, Settembre 2008, p. 3.

Pavia R. (2011) «Waterfrontstory», in *Urbanistica* n. 146, pp. 82-87.

Pavia R., Di Venosa M. (a cura di) (2006), «I porti delle città: piani e progetti», in *Urbanistica* n. 131, INU Edizioni, Roma.

Planistat Europe, (2002). *Analyse des régions insulaires de l'Union européenne (Survey of insular regions of the EU).* Interreg project, DG Regio.

Rogan S. (2003), «Waterfront Development of Several Medium and Small Side Greek Islands», in Portus, Anno 3, n. 6, pp. 18-23.

Samecky P. (2009), *Macro-regional strategies in the European Union*, Discussion Paper presented by Commissioner Pawel Samecky in Stokholm on 18 September 2009, http://www.interact-eu.net/macro_regional_strategies/macro_regional_strategies/283/3921 (last access 13.05.2011)

Savino M. (a cura di) (2010), *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.

Schalansky, J. (2010), *Atlas of remote islands - Fifty Islands I have not visited and never will*, Penguin Group, London.

Siviero L., Carlucci F. (2009), *Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti del mediterraneo e livello di integrazione logistica, paper presentato alla XI Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica*, Trieste, Working Papers SIET 2009, online http://www.sietitalia.org/wpsiet/Siviero_Carlucci_SIET_2009.pdf

Staniscia S. (2011), «Islandness e turismi insulari», in *(New) European Identity*, Marsilio, Venezia, pp. 128-137.

UE - Unione Europea, Direzione Generale Imprese (2003), *La valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per lo sviluppo di un turismo sostenibile in destinazioni turistiche non tradizionali*, Unità Turismo.

Zolo D., Cassano F. (2007), *L'alternativa mediterranea* (eds), Feltrinelli, Milano.

Le nuove sfide competitive del mercato globalizzato da un lato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione dei porti, dall'altro tendono a comprime le esigenze urbane e acuire il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

Il tema, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato elevato a rappresentare uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano, in un contesto che volge sempre più verso dinamiche competitive globali.

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolane del Mediterraneo, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il bacino Mediterraneo, infatti, risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l'Europa) e un sud (l'Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Giuseppe De Luca, è professore associato di urbanistica al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università di Firenze. Da anni si occupa di pianificazione di area vasta e delle modalità di cooperazione interistituzionale nelle politiche urbanistiche.

Valeria Lingua, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze. Svolge attività di ricerca e professionale incentrata sulla governance territoriale, in particolare in relazione ai rapporti tra processi e strumenti di pianificazione (regionale, di area vasta, locale e urbana), affrontati in un'ottica multiscalare e multiattoriale.

€ 36,00

ISBN 978-88-6055-705-6

9 788860 557056