

**ABITARE L'ITALIA  
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



**XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011**

**Lingua V. Arcipelago mediterraneo: i porti  
delle isole tra competitività globale  
e strategie di valorizzazione dei  
sistemi città/porto locali**

www.planum.net  
ISSN 1723-0993

# ARCIPELAGO MEDITERRANEO: I PORTI DELLE ISOLE TRA COMPETITIVITÀ GLOBALE E STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE DEI SISTEMI CITTÀ/PORTO LOCALI

*Valeria Lingua*

Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio – Università di Firenze,  
valeria.lingua@unifi.it

Atelier: Progetti e politiche per il territorio

Parole Chiave: isole, governance cooperativa, sistema città/porto

## Introduzione

Le nuove sfide competitive del mercato globalizzato da un lato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione dei porti, dall'altro tendono a comprimere le esigenze urbane e acuire il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale. Conflitto la cui soluzione viene generalmente alle politiche di riqualificazione del *waterfront*: se nelle grandi realtà portuali ingenti operazioni di rigenerazione urbana permettono di risolvere il rapporto città/porto attraverso nuove identità e rappresentazioni, risulta difficile, per i porti minori, attivare processi di tale portata per entrare nel sistema della competitività globale. Soprattutto in realtà non continentali, come quelle dei porti delle isole.

Il contributo propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo le realtà isolane come punto di vista particolare, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di involuppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti. A partire dalle strategie di riqualificazione urbana e di rigenerazione delle aree portuali che interessano tre città molto diverse tra loro (Cagliari, Ajaccio e Portoferraio, partner del progetto operativo MED Italia Francia Marittimo "Arcipelago Mediterraneo"<sup>1</sup>), il tema della riqualificazione delle città portuali isolane è tragguardato in una prospettiva multiscale e multifattoriale, con due obiettivi:

- in termini più generali, per cogliere i caratteri prevalenti del tema della riqualificazione delle città portuali;
- con specifico riferimento alle situazioni territoriali delle isole, per comprendere le peculiarità di contesto dei processi di riqualificazione, rigenerazione e sviluppo del sistema città-porto di un'isola e individuare temi, modalità e dilemmi legati al ripristino del rapporto città/porto in contesti isolani di differente livello territoriale.

---

<sup>1</sup> Le presenti considerazioni sono frutto del lavoro effettuato nell'ambito dell'assegno di ricerca biennale dal titolo "Arcipelago mediterraneo, Cagliari, Ajaccio, Portoferraio: modalità di cooperazione multiattore per le strategie di rinnovo urbano nelle aree portuali". Il lavoro di ricerca si riferisce alla misura 2 del Progetto Operativo (Med Italia –Francia) "Arcipelago Mediterraneo", relativa a "Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)".

Nell'ottica della coesione istituzionale, il progetto prevede la predisposizione di materiale documentario e comparativo funzionale alla creazione di tavoli di confronto e condivisione delle strategie di rinnovo urbano e delle politiche di intervento in contesti specifici, ma assai diffusi in tutto il bacino mediterraneo.

Obiettivi della ricerca, coordinata dal Prof. G. De Luca, sono la definizione delle politiche di recupero/rivitalizzazione delle vecchie aree portuali maggiormente pertinenti per l'Arcipelago mediterraneo e la promozione della coesione istituzionale su tali politiche, attraverso l'attivazione di strumenti cooperativi tesi a promuovere il partenariato tra istituzioni e ad incentivare la partecipazione delle comunità locali, delle strutture associative e dei singoli cittadini alla costruzione delle strategie di intervento.

## **La riqualificazione delle città-porto isolate: generalità e peculiarità di contesto**

Il tema della riqualificazione delle città-porto, 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.

Partendo dal presupposto che il rapporto città-porto non possa essere affidato alla sola riconfigurazione del *waterfront*, così come la sperimentazione progettuale non sia sufficiente a superare l'impasse socio-economico e politico in cui versano molte città portuali, la natura e le caratteristiche dei processi di rigenerazione dei *waterfront* volgono sempre più verso la definizione di nuovi ruoli e nuove identità, nonché di nuovi rapporti tra la città e il suo porto.

In quest'ottica occorre considerare, in primo luogo, che la valorizzazione del patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti deve essere pensata non solamente come una operazione fisica, di ripristino dei caratteri storico architettonici dei manufatti esistenti (bastioni, fortificazioni, moli, attracchi, banchine, ecc.), ma anche funzionale e immateriale insieme, per far ritrovare un nuovo contemporaneo senso d'uso – e non solo di mera testimonianza – connesso a nuove relazioni, insieme, economiche, sociali e culturali. Ciò significa che il progetto deve avere una prospezione complessa ed integrata, con una dimensione multiscale e multiattoriale non indifferente.

Nelle aree portuali, infatti, si concentrano attività e funzioni che spesso entrano in contrasto, e che risentono l'una gli effetti delle altre (ad esempio, degrado ambientale piuttosto che valorizzazione della marineria).

Le aree portuali sono il nucleo attorno al quale ruota una serie di attori differenti, ciascuno con politiche e strategie di azione proprie, spesso con problemi di integrazione tra i diversi strumenti di intervento (piani, programmi, finanziamenti, progetti attuativi e operativi): Municipalità, Autorità portuali, Demanio dello Stato, Ministero della Difesa se le fortificazioni ospitavano (in epoca recente) anche carceri e penitenziari, Autorità Regionali, Provinciali e locali nelle loro specifiche competenze (trasporti marittimi, ecc.).

Inoltre, in tali aree gli operatori economici e turistici e i cittadini e fruitori dei porti rappresentano i destinatari di tali politiche, e come tali dovrebbero essere messi nelle condizioni di conoscere e partecipare alla definizione delle scelte e di condividere le strategie in campo.

La questione dell'integrazione diventa dunque predominante sia a livello locale che territoriale. A livello locale, si rende necessaria una visione unitaria dei progetti di riqualificazione e rivitalizzazione del porto e della città, in termini di integrazione tra funzioni e utilizzi degli spazi, attori, risorse (pubbliche e private), interventi di riqualificazione fisica e di rigenerazione sociale ecc.

A livello territoriale, diventa fondamentale una ricomposizione del progetto urbano in un quadro più ampio, nelle strategie di azione sulla città e sul territorio espresse dai diversi strumenti di governo (dal piano comunale al piano strategico, dai piani provinciali a quelli regionali), in una visione integrata e coordinata con programmi ed interventi di settore che completino e armonizzino il processo di sviluppo territoriale.

Ovviamente, la ricetta per declinare al meglio il rapporto tra la città e il suo fronte mare non è univoca, ma la necessità impellente sembra proprio quella di rifuggire il rischio dell'omologazione, del trasferimento *tout court* di modelli che nulla hanno a che vedere con la situazione specifica. Si tratta, infatti, di un rischio sempre incombente in un tema come questo, sottoposto ai venti della globalizzazione non solo a livello di mercato, ma anche nelle sue declinazioni architettoniche e urbanistiche.

Soprattutto nella realtà delle isole, dove diventa indispensabile un'attenta lettura dello spazio e del senso dei luoghi, in grado di valorizzare la funzione assunta dal *waterfront* nell'evoluzione dell'ambito urbano, per restituirne un ruolo specifico nell'organizzazione complessiva della città e del territorio.

Il focus sulle isole permette dunque di declinare questi temi alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali: così come risulta difficile, per i porti minori, entrare nel sistema della

competitività globale, allo stesso modo il tema della riqualificazione del sistema città-porto non può essere trattato al pari delle grandi realtà portuali continentali, con le loro connessioni ai sistemi infrastrutturali, logistici, culturali e socio-economici dell'interno.

La città isolana presenta uno status specifico, in quanto non può prescindere da un rapporto stretto con l'acqua, che porta sempre più alla ricerca di accessibilità e permeabilità al fronte mare, senza le chiusure e i tagli tipici delle zone portuali e retroportuali. Inoltre, nelle realtà isolate emerge con evidenza la necessità di trattare il tema della riqualificazione e rigenerazione al di fuori della mera area del porto.

La progressiva tendenza a rileggere il ruolo del porto della città di accesso all'isola in chiave turistica comporta la necessità di trasformare il porto per renderlo idoneo a tale funzione e, al tempo stesso, incrementa un parallelo e complementare processo di trasformazione delle regole insediative che storicamente hanno definito il carattere delle aree retro portuali e urbane. Tali cambiamenti, se da un lato sono assurti a motore dello sviluppo locale, dall'altro rischiano di generare squilibri a livello locale e nel più ampio sistema territoriale di riferimento della città portuale, sia essa l'intera isola o una sua parte. Le politiche di intervento sono dunque chiamate a coinvolgere e svelare i loro effetti in un più ampio raggio d'azione, sia fisico che funzionale, che implichi:

- l'intera area portuale e i quartieri che vi si affacciano;
- il nucleo urbano nel suo complesso, soprattutto nel caso di città portuali che svolgono la funzione di porta dell'isola, generalmente utilizzate come approdo e poi bypassate per raggiungere il luogo di villeggiatura;
- l'entroterra, meta di sporadiche visite turistiche.

### Ajaccio, Cagliari e Portoferraio a confronto

Nell'ambito della riflessione sulla necessità, per le realtà isolate, di una ridefinizione di obiettivi e azioni strategiche di governo del territorio capaci di affermare la coesistenza e l'integrazione tra attrezzature portuali e insediamenti urbani, le città portuali di Ajaccio, Cagliari e Portoferraio rappresentano casi di un certo interesse. Si tratta infatti di tre realtà che, pur inscrivendosi tutte nel sistema della portualità isolana italiana e nel più ampio sistema dell'*arcipelago mediterraneo*, presentano caratteristiche molto differenti sia in riferimento al livello del porto e della città rispetto alla realtà portuale isolana, sia in relazione alla presenza di altre infrastrutture concorrenti (porti e aeroporti) e alla capacità politica della città nel più ampio contesto degli attori locali e sovralocali che agiscono nel quadro delle politiche di governo del territorio isolano.

Si tratta infatti di tre città di rango completamente diverso: Portoferraio ha una dimensione demografica molto piccola (12.000 abitanti), Ajaccio media (60.000), Cagliari si configura come una città metropolitana (165.000 abitanti nel comune, ca. 400.000 nell'area metropolitana).

Tab. 1 Caratteristiche delle città di Ajaccio, Cagliari e Portoferraio a confronto

Città	Popolazione (ab.)	Altri porti pari livello	Aeroporti	Traffico passeggeri (p.)	Traffico merci (t)
Cagliari	160.000 (area metropolitana ca. 400.000)	Olbia Porto Torres Arbatax	Olbia Alghero (Low cost)	301.000	9.040.000
Ajaccio	60.000	Bastia Calvi	Bastia (Low cost)	962.000	1.214.000
Portoferraio	15.000	-	-	3.927.000	428.000

Anche il rango territoriale dei porti risulta molto differente: Cagliari è un porto di interesse nazionale, sede di Autorità portuale, mentre il porto di Ajaccio è considerato di livello regionale. Portoferraio rappresenta un caso particolare, in quanto dal 2000 i porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina fanno parte di un unico sistema portuale amministrato dall'Autorità Portuale di Piombino, che nel 2010 ha assunto la denominazione di Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba a sottolineare la complementarità tra l'isola e la terraferma.

La scelta di aggregare all'Autorità Portuale del porto di riferimento (in questo caso Piombino), altri porti della regione si inserisce nella linea di indirizzo nazionale di fare sinergia tra porti caratterizzati da forti dinamiche di interdipendenza. In questo caso, Piombino rappresenta per l'Elba il porto di riferimento per la terraferma, per cui è interessato da forti dinamiche di pendolarismo, che si riflettono anche sul traffico passeggeri. Di conseguenza, mentre il traffico merci conferma il livello funzionale dei tre porti, il traffico passeggeri risulta di gran lunga superiore a Portoferraio rispetto alle altre realtà, proprio perché la vicinanza con la terraferma determina fenomeni di pendolarismo anche giornalieri, cui si aggiunge l'assenza di concorrenza da parte di altri porti pari livello e degli aeroporti, che si riscontra invece sia a Cagliari che ad Ajaccio.

Pur nelle evidenti differenze, in tutti i casi si prevedono ingenti opere di riqualificazione del waterfront, connesse a strategie più ampie di intervento sulla città e sul territorio, che tendono a definire nuovi ruoli e nuove potenzialità di sviluppo.

Ad Ajaccio il *Projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.)* in corso di elaborazione prevede il rafforzamento dell'attrattività della città attraverso una serie di interventi di rinnovo urbano che riguardano tre centralità: la riqualificazione della fortezza nel centro storico, lo spostamento della stazione in zona Amirauté per realizzare un'area di trasformazione servita da una nuova linea di tramvia che conetterà il centro al porto turistico e ai quartieri periferici, il nuovo polo residenziale in località Aspretto - St-Joseph, su un terreno dismesso della Marina di 8 ha, collegato alla città dalla tramvia e da un sistema di navette marittime (*batobus du golfe*). Tali interventi sono accompagnati, oltre che dalla creazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo il litorale, da importanti interventi di rifunzionalizzazione nella zona portuale: lo *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio* (2010) prevede lo spostamento del deposito gas e petroli al di fuori della baia di Ajaccio e il trasferimento del settore merci al porto di Saint Joseph, per decongestionare il traffico cittadino dalla circolazione dei mezzi pesanti e liberare nel porto commerciale superfici utili allo sviluppo del traffico passeggeri e crocieristico.

A Cagliari lo spostamento del porto di transhipment nel porto canale, al di fuori della città, figlio di una previsione di fine anni '70 oggi fortemente ridimensionata, è finalizzato a realizzare un *Terminal Container* e un *Distretto della Logistica* (62 ha) collegati alla stazione ferroviaria da una linea dedicata. Il decongestionamento del traffico cittadino, inoltre, è garantito dalla realizzazione di un sottopasso in piazza Roma, nel punto di accesso al porto. Il trasferimento di alcune attività (cantieristica e pesca) nel bacino di evoluzione del Porto Canale permette la riqualificazione del Porto Vecchio, attraverso la realizzazione di un grande porto turistico per la nautica da diporto (1.800 posti barca), insediamenti e attività sportive connesse al settore della nautica, nonché servizi turistico-commerciali, di accoglienza e di ristoro. Il completamento delle opere marittime del Terminal Passeggeri, insieme ai collegamenti mediante un percorso pedonale alla stazione ferroviaria e al terminal dei mezzi pubblici e alla realizzazione di una passeggiata lungomare, permetteranno la fruibilità di tutto il fronte mare fino a zona Bonaria e al nuovo Museo.

Infine, a Portoferraio, nell'ambito del porto commerciale, di competenza dell'Autorità Portuale, l'ampliamento di una banchina per aumentare gli spazi di imbarco è finalizzato anche a insediare un primo tratto di una passeggiata a mare che conetterà tutto il litorale. Tra le questioni da definire per la redazione del nuovo PRP, rientrano l'ubicazione degli accosti per le navi da crociera, il miglioramento della viabilità, la realizzazione della nuova stazione marittima, la destinazione degli accosti del porto commerciale e del naviglio da pesca, lo spostamento della stazione di distribuzione carburanti. Per il porto turistico, il Piano strutturale approvato nel 2009 prevede lo sviluppo della filiera della nautica da diporto, attraverso la realizzazione di un *polo della nautica sostenibile e di qualità* nel Porto Cantieri,

insieme al potenziamento del Porto Turistico di S. Giovanni, complementare e connesso alla riqualificazione e alla fruizione pubblica del borgo omonimo.

Nell'economia del contenuto, non è qui possibile una descrizione analitica delle previsioni di riqualificazione del sistema città-porto che interessano le tre città; tuttavia, assume un certo interesse considerare il complesso delle politiche in atto, di diversa provenienza in termini di attori e livelli istituzionali (dal Comune alla Regione all'Autorità portuale), per evidenziare elementi comuni e peculiarità, nonché i dilemmi che ne sono derivati in termini di rapporti tra attori e di integrazione delle azioni previste.

### **Per un prospettiva multiscale e multiattoriale della riqualificazione delle città-porto delle isole: temi, dilemmi e conflitti**

Il passaggio da città portuali a sistemi sempre più integrati di città-porto improntati a uno sviluppo sostenibile delle aree di *waterfront* non è scontato né indolore. Rispetto alle questioni evidenziate da Savino (2010)<sup>2</sup>, le realtà di Ajaccio, Cagliari e Portoferraio permettono di evidenziare alcuni nodi problematici specifici e implicitamente legati al contesto isolano. Senza la pretesa di una generalizzazione, trarre i processi di riqualificazione in corso in un'ottica multiscale 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 tre città nel XIX secolo (città degli scambi Cagliari, capoluogo imperiale Ajaccio, scalo industriale Portoferraio), entra in crisi nel dopoguerra e, a partire dalla fine del '900, volge tendenzialmente a una specializzazione turistica, con un occhio di riguardo alla nautica turistica e al settore crocieristico. E' un problema che riguarda tendenzialmente la vocazione dell'isola nel suo complesso, e che è legato anche alle dimensioni territoriali e al peso della stessa nell'ambito territoriale di riferimento: 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. In realtà di piccole dimensioni come quella Elbana, invece, la vocazione turistica risulta preminente e spesso incapace di modernizzarsi e di attivare politiche di valorizzazione capaci di trattenere il traffico passeggeri, che generalmente utilizza la città-porto solo come approdo all'isola, bypassandola 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 dismesse e, soprattutto nei casi delle 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

---

<sup>2</sup> 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 (come nel caso della stagione della programmazione complessa);
- il ruolo del progetto, soprattutto di quello d'autore, spesso caricato di obiettivi e funzioni che vanno ben oltre le sue potenzialità, soprattutto quando non si inserisce in un quadro coerente di interventi urbani e territoriali;
- la scarsa attenzione agli spazi e alle funzioni pubbliche, che spesso è legata alla creazione di nuove centralità senza una attenta analisi delle reali esigenze della città, creando ulteriori congestioni, se non vere e proprie cattedrali nel deserto, a fronte di spazi pubblici banalizzati e poco accessibili;
- infine, la questione annosa degli strumenti: se da un lato resta irrisolto il rapporto tra piano regolatore portuale e piano comunale di governo del territorio, dall'altro lato gli strumenti di intervento (programmi complessi, varianti ad hoc) risultano troppo settoriali e deboli, col rischio di risultare scarsamente efficaci o incompiuti.

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, 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 archistar. Se è un problema riscontrabile in città e porti di rango regionale come Cagliari, il pericolo pare meno evidente per le città delle isole minori come Portoferraio, 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), 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);

- 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, 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;

- 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, la soluzione non è altrettanto ovvia a Portoferraio e ad Ajaccio, dove si prevede piuttosto lo spostamento di funzioni in altre zone. Mentre a Portoferraio si tratta di interventi che non modificano l'assetto generale del porto, 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<sup>3</sup>. Si tratta di questioni che richiedono necessariamente un dialogo tra i diversi portatori di progettualità nelle aree portuali e urbane, nonché tra diversi livelli di governo del territorio.

- la necessità di rapporti di collaborazione con gli enti sovra-ordinati, che risulta inversamente proporzionale al ruolo della città nel suo contesto decisionale: in 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, in 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, come quella prefigurata *Masterplan "La rete dei porti toscani"* allegato al *Piano di Indirizzo Territoriale* regionale. 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*

---

<sup>3</sup> 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).

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)<sup>4</sup>.

I problemi che interessano generalmente le città portuali, nel caso delle isole paiono assumere sfumature diverse: se il rischio di omologazione è sempre attuale, ma meno minato dall' "effetto archistar", al diminuire della grandezza 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. Risulta dunque fondamentale, per queste aree, l'integrazione, la sistematizzazione e la ricerca di sinergia tra attori differenti, ciascuno con politiche e strategie di azione proprie, spesso riconducibili a diversi strumenti di intervento (piani, programmi, progetti attuativi e operativi), e tra scale territoriali, relative non solo all'intera area portuale e ai quartieri che vi si affacciano, ma al nucleo urbano nel suo complesso e all'entroterra, meta di sporadiche visite turistiche.

Si tratta di temi che, fino ad oggi, sono stati ampiamente sviscerati nell'ambito del più ampio dibattito sulla riqualificazione dei *waterfront*, ma per i quali manca ancora una riflessione compiuta in merito alle specificità delle città-porto isolane. Questa difficoltà a cimentarsi con la "specifico insulare" (Bruttomesso, 2004) sembra trovare soluzione laddove si assuma una prospettiva di analisi multiscale e multiattoriale, che permetta di comprendere la portata dei processi di valorizzazione delle aree portuali isolane, nonché la loro capacità di aprire scenari di sviluppo di più ampio respiro nello spazio e nel tempo.

### **Bibliografia essenziale**

- Bruttomesso R. (2004), acd, *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.
- Bruttomesso R., Giaino C. (2003), acd, Porto città territorio, in *Urbanistica Informazioni* n. 187, gennaio-febbraio, INUedizioni, Roma.
- Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Patron, Bologna.
- Fabbro G. (2004), Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole, in Bruttomesso R., *I waterfront...*, cit., pp. 154-157.
- Hoyle B.S., Husain S.M., Pindar D.A. (1994), acd, *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione dei waterfront*, Mursia, Milano.
- Pavia R., Di Venosa M. (2006), acd, I porti delle città: piani e progetti, in *Urbanistica* n. 131, INUedizioni, Roma.
- Savino M. (2010), acd, *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.

---

<sup>4</sup> 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 Portoferraio) 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.