

Presentazione

Le tendenze più recenti che animano l'industria del trasporto marittimo e del terminalismo, nonché l'evoluzione della struttura dei flussi commerciali, sempre più "centrata" sulle relazioni tra UE ed Asia Orientale, hanno contribuito a riportare il Mediterraneo al centro dell'attenzione dei cultori di temi marittimi e portuali. Da queste tendenze deriva infatti uno spettro di importanti opportunità di sviluppo e dinamismo per i porti, per le città costiere che li ospitano e per i bacini economici di riferimento. Al tempo stesso, la traduzione concreta di tali opportunità risulta condizionata dalla sempre più forte competizione che caratterizza il mercato e dalla complessità dei contesti ambientali e territoriali sui quali la funzione portuale, pur rinnovata in chiave post-industriale, si innerva. Ne deriva un quadro estremamente complesso, che si traduce in nuove domande alla politica e gestione del territorio costiero: in termini di infrastrutture e loro integrazione e armonizzazione, di repertori organizzativi, di scelte di politica economica.

I contributi che qui si presentano riferiscono il tema appena richiamato ad alcune esperienze italiane di particolare significato, declinandolo rispetto alle diverse dimensioni di fondo che lo caratterizzano. In questa prospettiva i contributi possono allora raggrupparsi attorno a quattro principali ambiti tematici.

Il primo (contributi di E. Mazzetti, P. Ghelardoni, R. Grumo, A. Ivona) considera l'evoluzione recente di alcune strutture portuali in una prospettiva attenta a coglierne le valenze per l'organizzazione regionale dello spazio costiero. L'attenzione è rivolta, soprattutto, a contestualiz-

zare l'evoluzione dei porti considerati, nelle loro funzionalità e *layout*, rispetto ai temi dello sviluppo urbano e regionale. Sullo sfondo, quindi, vi sono non solo le dinamiche marittime e portuali in senso stretto ma anche i temi del grado di integrazione tra porti e bacini economici di riferimento, della misura in cui i contesti territoriali sanno vedere nella marittimità un nuovo filtro interpretativo attraverso il quale leggere i problemi della rigenerazione urbana e dello sviluppo metropolitano, delle relazioni tra nuovo "orizzonte marittimo" e ristrutturazione industriale, della crescente incompatibilità e conflittualità tra attività portuali e altri usi del territorio costiero, a motivo della carenza di spazio o degli impatti ambientali prodotti.

Pur nella diversità delle situazioni considerate, alcuni elementi di fondo trovano significativa conferma: i) la necessità di saldare l'evoluzione dei porti alla riorganizzazione, su base regionale, dei nodi di trasporto e alla riqualificazione metropolitana delle funzionalità urbane; ii) l'importanza che in tale direzione gioca il grado di armonizzazione tra nuovi protagonisti imprenditoriali e la funzione di indirizzo della politica economica e territoriale degli enti locali; iii) il ruolo che il rinnovato dinamismo del trasporto marittimo nel Mediterraneo può giocare per la riqualificazione del tessuto industriale di molte aree costiere del Paese.

Risultano al tempo stesso ben evidenti, soprattutto per il Mezzogiorno, le difficoltà di integrazione tra attività portuali, pur profondamente ristrutturate negli ultimi anni, e i rispettivi retroterra, nonché la generale assenza di una effica-

ce politica “per il mare e del mare”, che sappia guardare con rinnovato impegno e progettualità al nuovo orizzonte marittimo che in questi anni si va delineando.

Il secondo gruppo di contributi (L. Ruggiero, G. Borruso e A. Porceddu, C. Robiglio, L.S. Rizzo) prende in esame l’evoluzione recente e le prospettive di sviluppo della portualità mediterranea, il cambiamento del contesto competitivo tra porti, il ruolo sempre più importante dei nodi interni nella riorganizzazione dei cicli di trasporto.

Tre elementi emergono con particolare evidenza dalle analisi svolte: i) il rinnovato dinamismo del Mediterraneo, grazie alla crescente ruolo del Canale di Suez, si accompagna ad una competizione sempre più serrata tra porti, con l’emergere di nuovi protagonisti (porti turchi e del Mar Nero, porti dell’Africa mediterranea); ii) il riconoscimento dell’importanza degli adeguamenti infrastrutturali, in particolare ferroviari, deve necessariamente accompagnarsi ad una maggiore attenzione agli aspetti organizzativi (qualità dei servizi, definizione di reti di collaborazione, ecc.), senza la quale la realizzazione delle pur necessarie infrastrutture può semplicemente favorire una riorganizzazione degli spazi di influenza portuali a vantaggio delle più sviluppate piattaforme logistiche del Nord Europa; iii) i nodi interni – in particolare i grandi interporti – stanno diventando leve sempre più importanti nella riorganizzazione dei cicli di trasporto e della distribuzione; ciò pone per i porti nuove sfide, potendo i primi agire come fattori di riorganizzazione dei bacini economici di riferimento.

Il terzo ambito tematico (contributi di G. Rocca, S. Di Bella e L. Osmani) considera l’evoluzione dell’interfaccia città-porto, relativamente a tre contesti territoriali poco confrontabili tra loro, a testimonianza della varietà delle situazioni e dei processi territoriali che investono il *waterfront*: i) nel caso di Genova, vi è la ricostruzione dei

cambiamenti spaziali e funzionali che ne hanno caratterizzato l’evoluzione negli ultimi due decenni, in un quadro di decentramento e rifunzionalizzazione (soprattutto, ma non solo) delle aree centrali, nonché la sottolineatura sia del ruolo dei grandi eventi per sviluppare le attività culturali e turistiche, sia, al tempo stesso, della necessità di promuovere politiche di sviluppo e marketing turistico integrate a scala urbana e regionale; ii) per quanto riguarda Catania, si approfondiscono le caratteristiche, evidenziandone anche alcuni elementi critici, di un complesso progetto di ridisegno complessivo del *waterfront*, volto sia a riqualificare la funzione portuale (migliorando *layout* e infrastrutture) sia a “riaprire” la città al mare; iii) nel caso di Ancona, invece, si evidenzia la necessità di una attenta pianificazione e gestione di spazi e infrastrutture, in una situazione nella quale città e porto sono strutturalmente legati, stretti da una morfologia costiera severa.

Infine, il quarto ambito tematico (contributi di G.M. Ugolini, R. Mazzanti, F. di Cesare e A.A. La Salandra), considera il tema delle infrastrutture portuali in chiave turistica: dal piccolo porto o ormeggio a supporto della nautica da diporto alle grandi infrastrutture per la crocieristica. Nei primi due contributi si sottolineano sia l’inadeguatezza dell’offerta di infrastrutture rispetto alla domanda, anche attraverso un’analisi delle diverse situazioni regionali rispetto ai bacini “reali” di utenza, sia le problematiche (con riferimento ad un caso emblematico, quello toscano) di natura territoriale ed ambientale che la realizzazione di nuove infrastrutture può porre. L’ultimo contributo fornisce un quadro dell’evoluzione recente della crocieristica in Italia, evidenziando sia le iniziative che i diversi porti stanno avviando per “catturare” quote crescenti di domanda, sia le questioni più critiche che le città che svolgono un importante ruolo in questo mercato devono affrontare, anche in un’ottica di uso sostenibile ed efficiente delle infrastrutture.

