

L'interfaccia porto-città

In Italia, nonostante le innovazioni normative introdotte dalla legge 84/94, il rapporto tra la città e il porto appare ancora segnato da forti conflitti: tra figure istituzionali, organi decisionali, spazi e usi dei suoli. Spesso, il campo di competizione di tali conflitti è rappresentato da uno spazio che segue lo sviluppo lineare dell'arco portuale definendosi come fascia di confine e di tramite tra i tessuti urbani e le attività portuali.

Se si analizzano le dinamiche di trasformazione che, negli ultimi decenni, hanno interessato questo spazio di tramite è possibile osservare il processo di separazione città-porto e descriverlo come una vera "guerra di posizione"¹ tra i due sistemi. A Trieste, Genova, Bari, Ancona, Napoli e Carrara: da un lato, la città che tende progressivamente a riappropriarsi di alcune porzioni dell'ambito portuale, dall'altro il porto alla costante ricerca di spazi più funzionali alle crescenti innovazioni tecnologiche e logistiche. Queste due dinamiche, con ritmi e velocità differenti, si contrappongono all'interno dello stesso spazio di tramite determinandone la caoticità e il degrado ambientale.

Anche per questo motivo la fascia di confine tra la città e il porto è stata definita "periferia interstiziale" o "soglia abbandonata"², per sottolinearne da un lato la condizione di marginalità, dall'altro la sua natura di luogo frontiera tra differenti sistemi ed organizzazioni spaziali.

A ben vedere, tuttavia, alcuni caratteri specifici della soglia possono aiutare a comprendere meglio la differenza strutturale che separa i contesti portuali nord europei e americani da quelli italiani. Nei porti come Baltimora, Toronto, New York, Boston, Rotterdam e Amsterdam il decentramento massiccio di alcune attività portuali insieme ai processi di deindustrializzazione dell'inner city hanno permesso, negli anni '70 e '80, di attuare consistenti programmi di rinnovo urbano estesi all'intero quartiere storico. La

The Port-City Interface

In Italy, despite the legislative standards introduced by Law 84/94, the relationship between the city and the port still appear to be marked by severe conflicts: involving institutional figures, decision-making organs, spaces and uses of the soil. Often the competition grounds of these conflicts are represented by a space that follows the linear development of the port complex, defining itself as a border or mediation zone between the urban fabric and the activities of the port.

If we analyze the dynamics of transformation which in recent decades have interested this mediation space we can observe the process of separation between port and city and describe it as a veritable "war for position"¹ between the two systems. In Trieste, Genoa, Bari, Ancona, Naples and Carrara: on the one hand, the city tends progressively to repossess some portions of the port spaces, on the other the port is constantly searching for spaces that are functional to the growing technological and logistic innovations. These two dynamic processes, each of which has its own rhythm and speed, contrast within the same mediation space creating chaos and environmental deterioration.

This is another reason that the border area between the city and the port has been defined as an "interstitial suburb" or "abandoned threshold"², first to underline its marginal condition, and second its nature as a frontier zone between different systems and spatial organizations.

Upon closer observation, however, several specific characteristics of the threshold can help to understand the structural difference that divides the North Euro-

pean and American port contexts from the Italian ones. In ports such as Baltimore, Toronto, New York, Boston, Rotterdam and Amsterdam, the massive decentralization of various port activities in conjunction with the deindustrialization processes of the inner city have triggered consistent urban renewal programs involving the entire historic district during the '70s and '80s. The city reclaimed the port complex by means of various models of conventional projects that associated luxurious residential functions with commercial, cultural and leisure activities.

In our country, this ample process of waterfront renovation could not be implemented for many reasons: the impossibility of finding free spaces along the coast in which to delocalize the port activities that had become incompatible with the city (in particular the container and cargo terminals); the morphological condition of Italian ports embedded within compact urban fabrics with consequent difficulty of access; a more general autarchic tendency of the port and the city to govern their own respective powers and spaces. Thus in Italy, if one observes the major port cities, it is hard to find a totally abandoned threshold available for an organic functional and spatial conversion. On the contrary abandoned or underutilized areas coexist with highly specialized port functions, advanced tertiary urban activities, stretches of residential cities, monumental fabric, historic gardens and archaeological areas, traces of an ancient relationship of integration that bound the city to its sea and its port environment.



Il porto di Napoli oggi
The port of Naples today

città si è riappropriata dell'arco portuale attraverso modelli d'intervento convenzionali in cui si associavano lussuose funzioni residenziali ad attività commerciali, culturali e del tempo libero. Nel nostro Paese questo vasto processo di ristrutturazione dei waterfront non si è potuto realizzare per molteplici ragioni: per l'impossibilità di reperire lungo la costa spazi liberi in cui delocalizzare quelle attività portuali ormai incompatibili con la città (in particolare i terminal container e rinfuse); per la condizione morfologica dei porti italiani incastonati all'interno dei tessuti compatti e, quindi, difficilmente accessibili; per una più generale tendenza autarchica, del porto e della città, di gestire i rispettivi poteri e spazi di competenza.

È così che in Italia, se si osservano le principali città portuali, è difficile rintracciare una soglia completamente abbandonata e disponibile ad una organica riconversione funzionale e spaziale. Al contrario, al suo interno si sovrappongono aree dismesse o sottoutilizzate, funzioni portuali altamente specializzate, attività urbane del terziario avanzato, brani di città residenziale, tessuti monumentali, giardini storici e aree archeologiche, tracce di un antico rapporto di integrazione che legava la città al proprio mare e al proprio ambito portuale.

Ciò che connota, in particolare, questi complessi contesti spaziali non è tanto la natura eterogenea e frammentaria degli oggetti dislocati al proprio interno, quanto la fortissima concentrazione di differenti flussi e reti di mobilità che fanno riferimento alle molteplici attività presenti nell'area. In questa prospettiva lo spazio di tramite città-porto può essere interpretato come un potente, ma imperfetto, "spazio di connessione"³ entro cui scorrono, a velocità distinte e con esigenze fortemente differenziate, i flussi materiali dei traffici carrabili di servizio al porto e di attraversamento urbano (i servizi di trasporto pubblico su gomma, le linee tranviarie e

What connotes these complex spatial contexts is not so much the heterogeneous and fragmentary nature of the objects dislocated within them, as the extremely high concentration of different circulation patterns and networks that refer to the many activities located in the area. In this perspective the mediation space between port and city may be interpreted as a powerful, but imperfect, "connection space"³ that supplies a channel for the material flow of vehicular traffic, which at different speeds and with strongly differentiated needs services the port or crosses the city (public road transportation, tram and subway lines, pedestrian and bicycle paths), but also the virtual networks of commercial exchanges, financial transactions that exalt its port hub and worldwide relationships.

The chaotic and uncontrolled overlapping of these different flows of traffic accelerate the separation process between the city and the port and exasperate their contraposition and their critical nodes. This conflict, however, in many senses is unsolvable; but the awareness of the centrality of the problem many help orient a planning process that considers the arduous integration between different flows of traffic as a primary condition to attempt to reconcile the relationship between systems (port and city) that are very different from one another. In this sense the mediation area between the port and the city can become a space for dialogue and cooperation.

The notion of the *filtering Line* experimented in Naples during the competition for the Monumental Waterfront provides

a conceptual expression of this planning perspective.

The mediation area resolves its condition of degradation and chaos by becoming the missing interface between port and city, a linear filtering system that transforms the border of the port from a place of conflict to a terrain for exchange and mediation.

The *filtering line* organizes the service traffic to the port, the pedestrian and vehicular urban circulation, the parking areas, the barriers and the openings for access to the port, the hubs for the functional separation of different flows of traffic. It is a complex infrastructure that from a conceptual point of view harbors within it all the meanings of a border: a line of division and bonding, an area of exchange, a limit, an uncertain and ambiguous space. Like a frontier, the *filtering line* is able to evolve and change without modifying its own organization. On a territorial scale, the *filtering line* is the structural sign that gives coherence to a series of specific projects that experiment specialized interconnections and compatible overlays, without erasing the edge between port and city.

Notes

1. The expression is by S. Boeri *Un bel Waterfront dal futuro "urbano"*, in "Il Sole 24 Ore", n.18/97, pag. 33.
2. B. S. Hoyle, *I meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto-città*, in B. S. Hoyle, D. A. Pinder, M. S. Husain, *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Venice 1988.
3. F. Choay, *Espacements. Figure di spazi nel tempo*, Skira, Milano 2003.

metropolitane, i percorsi pedonali e ciclabili), ma anche, le reti virtuali degli scambi commerciali, delle transazioni finanziarie che esaltano il nodo portuale e le sue relazioni planetarie.

La sovrapposizione caotica e incontrollata tra questi differenti flussi di traffico accelera il processo di separazione tra la città e il porto esasperandone la contrapposizione e le criticità. Tale conflitto, tuttavia, è per molto versi irriducibile, ma la consapevolezza della centralità del problema può orientare un percorso progettuale che propone la difficile l'integrazione tra i differenti flussi di traffico come condizione primaria per tentare di ricucire un rapporto tra sistemi (il porto e la città) molto differenti tra loro. In questa direzione l'area di tramite porto città può diventare lo spazio per il dialogo e la cooperazione.

La nozione di *filtering line* sperimentata a Napoli in occasione del concorso per il Waterfront Monumentale esprime concettualmente questa prospettiva progettuale.

Lo spazio di tramite, riscatta la sua condizione di degrado e di caoticità, per divenire l'interfaccia mancante porto città, un sistema lineare di filtro che trasforma il confine portuale da luogo del conflitto a terreno dello scambio e della mediazione.

La *filtering line* organizza i traffici di servizio al porto, la viabilità urbana pedonale e carrabile, le aree parcheggio, la recinzione e i varchi di accesso al porto, i nodi per la separazione funzionale dei flussi di traffico. È una infrastruttura complessa che dal punto di vista concettuale riassume in sé tutti i significati di una frontiera: linea di cesura e di legame, area di scambio, limite, spazio incerto e ambiguo. Come una frontiera la *filtering line* è in grado di evolversi e trasformarsi senza modificarne la propria organizzazione.

Alla scala territoriale la *filtering line* è il segno strutturale che dà coerenza alla serie di interventi puntuali che, senza annullare i confini porto-città, sperimentano innesti mirati e sovrapposizioni compatibili.

Note

1. L'espressione è di Stefano Boeri, *Un bel Waterfront dal futuro "urbano"*, in "Il Sole 24 Ore", n.18/97, pag. 33.
2. B. S. Hoyle, *I meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto-città*, in B. S. Hoyle, D. A. Pinder, M. S. Husain, *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Venezia 1988.
3. F. Choay, *Espacements. Figure di spazi nel tempo*, Skira, Milano 2003.

