

Le città stanno vivendo con il mare una nuova era: quella del waterfront. L'esame delle opere realizzate negli ultimi decenni permette di evidenziare programmi, progetti, circuiti finanziari e iter procedurali che spesso presentano punti comuni sia nelle soluzioni positive che in quelle negative. Tra le difficoltà riscontrabili, anche in alcuni famosi waterfront, spesso emergono carenze sia di governabilità sia "di massa critica" idonea ad innescare uno sviluppo autopulsivo. Il waterfront, inteso come ristrutturazione del porto cittadino e della fascia urbana immediatamente retrostante, si dimostra sempre meno idoneo a cogliere le sinergie che potrebbero scaturire da un intervento più vasto di un singolo ambito amministrativo. Parallelamente, la frammentazione del potere decisionale tra enti vari genera conflitti di prossimità e di competenze che frenano la realizzazione delle opere e ne rendono difficile la gestione.

Il waterfront, visto con l'occhio dell'economista, diviene uno strumento di politica economica molto efficace nel contribuire a superare, anche, profonde crisi recessive e promuovere sviluppo sostenibile. In questo volume si è cercato di estrapolare, dalle più significative esperienze maturate a livello mondiale, risultati utili a combattere la pigrizia dei "luoghi comuni" e gli esasperati interventi speculativi destinati, inesorabilmente, a ripetere i soliti errori. Il capitolo conclusivo è dedicato al waterfront di Catania: un programma in itinere, un banco di prova ideale per capire se le "teorie" possono contribuire a rendere operativo un piano sospeso tra "miseria e nobiltà". Nel waterfront di Catania, come in quello di tante altre città, convivono opere realizzate, opere da realizzare, scenari e percorsi strategici ancora tutti da scegliere. Catania, metafora di chi ama chiedere agli "dei" quello che può fare da solo.

*Nino Greco* insegna Politica economica nell'Università di Catania. È stato, tra l'altro, consulente economico del progetto sul Waterfront di Catania. Attualmente è Condirettore del "Progetto Pilota Playa dell'Est" a Cuba.

LA SPEZIA 11 FEBBRAIO 2011

PROF. MANLIO MARCHETTA – UNIVERSITA' DI FIRENZE

QUESTIONI POSTE NELLE ESPERIENZE EUROPEE DI RIQUALIFICAZIONE DELLE FASCE URBANE CHE GRAVITANO SU SPECCHI D'ACQUA

Utilizzando un termine meno equivoco, rispetto al confuso dibattito internazionale, possiamo sinteticamente affermare che si pongono, in relazione alle fasce urbane che gravitano su specchi d'acqua, diverse questioni aperte, di metodo e di merito: concernenti i contenuti pianificatori e concernenti il modo di proporli ai fruitori delle città stesse.

1) Gli studi urbani ampi e di merito

La prima questione è costituita dalla metodica negli studi per scegliere, nel caso di fasce esistenti, le funzioni idonee in eventuale integrazione, non certo automatica, qualificante delle esistenti, ove non sufficienti.

Infatti in genere la città tende ad affacciarsi direttamente su specchi d'acqua che spesso erano stati segregati e resi non fruibili, in tutto o in parte. E quindi a fruirli direttamente e semplicemente mediante opere di sistemazione ovvero, in alcuni casi, mediante il ripristino della linea d'acqua pregressa.

Appare chiaro che tale obiettivo non comporta la edificazione nuova degli spazi con volumetrie destinate a concentrazioni non equilibrate di attività, in assenza di studi urbanistici completi.

Semmai comporta il coinvolgimento nella riqualificazione degli ampi settori urbani più coinvolti o coinvolgibili e nel quadro di studi di dettaglio e piani urbani di dettaglio del genere, per intendersi, dei piani di riqualificazione del sistema distributivo esistente, opportunamente estesi alla universalità delle attività e alla mobilità/tempistica lenta (pur se ben connessa a quella più veloce).

Comporta, invece, una selezione, accurata e culturalmente / tecnicamente qualificata, di attività limitate e precisamente mirate di rivitalizzazione / fruizione / contemplazione ampia e di attività connesse alla mobilità via acqua, come, ad esempio, quella attivata nel golfo di Napoli.

In altri termini la riqualificazione non consiste, necessariamente, in occupazione volumetrica "generica" e a tappeto di spazi presunti come disponibili. Bensì, anzitutto, in previsioni di restauro di bordi acque compatibili con la dimensione stessa della pedonalità urbana, anche assistita meccanicamente.

Inoltre in sistemazioni qualificate degli spazi e introduzione consistente della vegetazione (anche ai fini di assicurare una futura qualità ambientale), secondo progettazioni esperte e mature, comprensive delle contestuali verifiche di inserimento nel paesaggio delle città stesse.

2) Un percorso denso di coinvolgimento

La seconda questione è costituita dalla metodica per determinare, nei limiti prima descritti, la piena assunzione di ruolo di una progettazione architettonica che, al contrario di quanto avviene spesso, oltre alla sua qualificazione morfologica e paesaggistica, punta più sulla continuità (che non significa affatto uniformità) con la forma urbana, ove già dotata di forte carattere, che sulla discontinuità e, soprattutto, pur nella autonomia compositiva, sia il frutto finale di un processo di maturazione della consapevolezza collettiva invece che oggetto di più o meno sbrigative formalità burocratiche.

Tale processo non può essere identificato con pronunciamenti istantanei ma deve svilupparsi nel tempo fin dalla prima immaginazione dell'idea stessa nei termini definitivi e finanziari. Tale processo deve comprendere passaggi di elaborazione, anche a ritroso, tramite i quali il progetto, invece di porsi come oggetto dato aprioristicamente e, inevitabilmente, in modo impositivo, prende vita e forza sempre maggiore in quanto adeguato, "in progress", alle pieghe molteplici della vitalità e del paesaggio urbano consolidato e/o esaltato dalla evoluzione mediante reali coinvolgimenti, non certo passivi ma attivi e innovativi, delle convinzioni esistenti a priori.

Presentazioni prevalentemente spettacolari e affascinose, non dotate di modi strutturali di autovalutazione, non sono consigliabili e contribuiscono piuttosto al fronteggiamento di apriorismi di limitato spessore culturale e civico. Tanto da fare arretrare ovvero non fare neppure iniziare lo sviluppo della metodica dell'utilizzazione delle elaborazioni scientifiche nell'ambito della pianificazione strutturalmente partecipata e auto valutata delle trasformazioni urbane contemporanee.

### 3 La città portuale come categoria urbana

L'interesse per la città d'acqua portuale da parte della cultura urbanistica e architettonica può contribuire ad un approfondimento teorico e metodologico in grado di fornire nuovi spunti interpretativi della complessità legata al rapporto con l'acqua e alla presenza del porto.

Si registra da tempo un incremento della volontà da parte di architetti ed urbanisti di riflettere sul futuro delle città d'acqua in termini di qualità progettuale degli spazi che gravitano su specchi d'acqua.

La città d'acqua e in particolare la città portuale sembrano aver ri-acquisito centralità, dopo un periodo di sviluppo caratterizzato dall'assenza dell'urbanistica nelle ipotesi di urbanizzazione dei siti sull'acqua. Tant'è che siamo pervenuti all'assunto il binomio città-acqua costituisca il *"passato, presente e futuro di un carattere genetico insostituibile, osservato attraverso i caratteri fondativi delle città d'acqua portuali"* (Tesi di Dottorato presso l'Università di Firenze).

Presupposto fondamentale è l'individuazione di un insieme di elementi, costitutivi della struttura urbanistica della città portuale, la cui combinazione, funzione, organizzazione, possa costituire una sorta di patrimonio genetico ereditario e trasmissibile nel tempo, a partire dal primo nucleo fondativi, costituito, nella maggioranza dei casi, dal porto stesso.

La riconoscibilità di un'unicità delle trasformazioni urbane sull'acqua suggerisce il tentativo di delineare un campo di studio proprio, all'interno disciplina urbanistica generale, caratterizzato, in molti casi di studio, da una sorta di "riconquista del rapporto con il mare", che sempre di più si trova al centro dei piani urbanistici delle città d'acqua o portuali contemporanee.

Le città portuali possono essere quindi considerate una categoria specifica tra le più interessanti nel panorama delle diverse realtà urbanizzate, che si manifesta anche attraverso un rapporto con l'acqua tra i più complessi e eterogenei, che le fa essere un campo di studi specifico.

### 4) La fascia urbana di gravitazione sull'acqua come luogo specifico

La morfologia urbano-portuale, diviene qualcosa di molto diverso, che sostituisce e il semplice limite tra terra ed acqua, bensì un archivio di processi urbani di evoluzione, accrescimento, trasformazione, modificazione della struttura urbana, una fonte inesauribile di informazioni per comprendere l'essenza del rapporto città-porto-acqua ed affrontare con metodi più specifici il futuro della città portuale.

Il fronte Porto-città è caratterizzato da un maggiore grado di complessità, in cui l'acqua è luogo ove si svolgono funzioni portuali e urbane, che vanno oltre i confini delle aree dedicate, ma si spingono e dissolvono nel territorio circostante, il retroterra. La complessità del fronte d'acqua portuale, inteso come luogo urbano in cui si concentrano le problematiche della città portuale, ha subito negli ultimi 30 anni un processo di ulteriore modificazione.

Nella città portuale il progressivo allontanamento della città dal bordo acqua, con l'espansione e l'ingrandimento del porto, realizzato la maggior parte delle volte, strappando terre al mare, ha condotto ad un allontanamento della città dal mare, ad uno spostamento dell'interfaccia, che è divenuto sempre più interno e sempre meno bordo d'acqua.

All'allontanamento della città dall'acqua, sia in termini spaziali che in termini di vitalità socio-economica, dovuti rispettivamente ad una traslazione orizzontale dell'interfaccia e ad uno slittamento verso l'esterno del fronte portuale, è

connesso il presunto processo di rivitalizzazione , che vorrebbe attuare , quindi, in molte delle città fortemente connotate dalla presenza di un porto, che ne ha condizionato lo sviluppo fino a tempi recenti.

La complessità del rapporto città-acqua nella sua eterogeneità giustifica la sua assunzione a campo di studi specifico, che , a nostro avviso, non può essere né ignorato né ridotto a poco. Con l'obiettivo di un approfondimento teorico disciplinare ci si deve interrogare, infatti, sulle modalità di definizione ed individuazione di componenti urbane di riferimento , determinanti della struttura morfologica specifica della città portuale.

## 5 La lezione della città portuale

Il porto è una struttura che nasce con la città, è la materializzazione del suo rapporto con l'acqua. Allora quali sono gli insegnamenti che possiamo ricavare da tutto ciò? Quale è la lezione?

La fondazione del porto si accompagna spesso , anche se non sempre, a quella della città stessa, denotando un rapporto inizialmente simbiotico tra struttura portuale e struttura della città. Il momento fondativo per molte città coincide, negli altri casi, con l'affermazione della propria identità portuale, tanto che il porto diventa un elemento costitutivo della città e suo principale riferimento sull'acqua.

Porto e città, sino al periodo pre-moderno, hanno rappresentato un' immagine unica della realtà, e ciò ha significato che le regole di costruzione dello spazio sono riuscite ad esprimersi in modo coordinato, con delle linee comuni.

Nel periodo che precede il XIX secolo molti porti, oltre ad essere luoghi funzionali allo scambio terra acqua, sembrano essere stati concepiti, anche come luoghi che appartengono alla vita della città.

La loro caratteristica di spazio chiuso da moli ben definiti e protetti nasce dalla funzione principale che molti porti avevano all'inizio del loro funzionamento e cioè la difesa. Il risultato che ci è pervenuto ad oggi è ancora quello di una certa chiusura, nonostante le manomissioni dei periodi successivi, in cui molti porti sono stati privati delle mura e di moli spesso sono stati ampliati e semplificati.

Al porto inteso come struttura urbana può essere attribuito un "ruolo morfogenetico del porto nello strutturare territorio e città" , ruolo che occorre tenere tutt'oggi in forte considerazione, onde prevenire fenomeni "affrettati" di riconversione di aree portuali, declassando senza un' opportuna considerazione delle potenzialità che tali terreni rivestono e possiedono proprio in virtù della loro appartenenza ad un patrimonio pubblico demaniale marittimo (Giraud Alain, 1988).

Il porto, inteso come struttura urbana e parte integrante della città, diviene in tale ottica, un elemento chiave, espressione della organizzazione spaziale urbanistica della città, oltre che elemento simbolo dell'identità urbana, pur avendo perso la propria centralità.

Il valore del porto urbano, da studiare e trasmettere alle generazioni future, consiste nella complementarietà dimensionale e nella proporzionalità tra specchi d'acqua e parti a terra. Ciò fa sì che il porto, nel suo complesso, sia un elemento di equilibrio dell'intero organismo urbano.

La sua forma è espressione di tale dimensione, conclusa, delineando una modalità di convivenza tra due realtà, attraverso un equilibrio delle parti, un'armonia, senza peraltro escludere la possibilità di svolgere molteplici e differenti attività. L'immagine più forte e significativa assimila il porto urbano a grande piazza su cui si affaccia la città.

## 6 Alcune questioni di configurazione

Nei momenti storici di fondazione dei porti sono stati determinati i ruoli progettuali possibili, oggi, per le preesistenze architettoniche che hanno caratterizzato in passato le aree e fasce portuali delle città .

In molti casi , anche nel corso degli ultimi due secoli, la forma del porto, naturale adattato o artificiale, influenza direttamente la relazione primaria fra città e mare. Ma non solo. In casi importanti la forma del porto:

- coinvolge e conforma la città stessa, con la conseguenza che il paesaggio urbano è configurato con forza dalle due componenti  
inscindibili;
- ovvero configura complessivamente la città-porto, unitariamente concepita, con la conseguenza che il paesaggio urbano “consiste” nella unica configurazione coerente.

L'antico rapporto fra città e mare, nei casi significativi, è fondato sulla proposizione coerente di configurazioni decise e “forti”. Infatti nella gran parte dei casi mediterranei esse si inverano proprio negli elementi delle fortificazioni difensive.

Come appare evidente :

- sia nei casi di formazioni urbane portuali poggiate su elementi naturali (insenature, golfi molto protetti, scogliere ed altro),
- sia nel caso di formazioni generate da forzature artificiali poggiate su dighe foranee,

la città con porto “incorporato” appare, come è del resto logico, una “creatura intelligente” della mente umana a fronte delle esigenze del trasporto marittimo, del commercio e, non ultima, di supporto logistico della difesa navale di tali attività.

#### 7 Alcune questioni di competenza

In Italia la norma si è evoluta nel senso che è stato stabilito, almeno in linea di principio, che gli strumenti per la gestione delle aree portuali devono essere “compresi”, nella sostanza, negli strumenti urbanistici generali o, meglio, “intendersi” con essi.

In certi casi sono state tuttavia sviluppate interpretazioni poco chiare che hanno posto, in genere in modo artificioso o enfatico, la possibilità di conflitti di competenza, di diritto o anche di merito, fra la pianificazione generale - economica e urbanistica- e gli atti di gestione degli spazi portuali consistenti nel Piano Regolatore Portuale (PRP, L. Statale 84/1994 e succ.mod., art.9) redatto dall' “Autorità Portuale” locale di nomina statale, e nel Piano Operativo Triennale (POT), approvato del “Comitato Portuale” e soggetto a revisione annuale (attività portuali: strategie e quadro degli interventi) in coerenza col PRP e in attuazione del medesimo. Strumenti attuativi ulteriori sono il Programma Triennale dei Lavori Pubblici (L.109/94) e il piano finanziario delle opere infrastrutturali interne e di collegamento.

Il Piano Operativo è, in genere, maggiormente e frequentemente utilizzato dagli Organi di governo e gestione: le “Autorità Portuali” (statali) per i porti commerciali principali, le Autorità Marittime (Capitanerie) per gli altri porti, la Marina Militare per i porti strettamente militari.

Fatte salve le decisioni e le competenze relative ai porti ( o loro porzioni) di tipo strettamente militare, il Piano Regolatore (PRG) della città (comunale PRGC) e il Piano Particolareggiato di porzione urbana e di dettaglio (PRP) permangono come gli strumenti che investono, come appare ovvio e pacifico, anche le aree portuali (come tutte le altre comprese nel territorio comunale) e ne pianificano gli assetti infrastrutturali, funzionali e dimensionali/insediativi nonché i servizi di vario livello comprese le attrezzature pubbliche, quelle di uso pubblico e le aree non edificate.

Non ci sembra che l'aver utilizzato nelle disposizioni di legge, sia in passato che attualmente, il termine “piano regolatore” anche per denominare l'atto principale di “programmazione” dell'uso degli spazi disponibili nell'ambito portuale e di inquadramento delle opere marittime da mantenere, migliorare o anche potenziare e creare e quanto altro (Piano Regolatore Portuale), debba necessariamente provocare dubbi ragionevoli circa presunti conflitti di competenza e sovrapposizioni.

Risulta perciò necessario distinguere bene fra la natura disciplinare e generalistica di un piano di una città (o di una porzione significativa e ben inquadrata) di città da quella settoriale e nettamente gestionale del piano del Porto.

La parte del piano del Porto che si riferisce a previsioni di nuovi spazi portuali sottratti al suolo o all'acqua non può che essere la conferma, con dettagli, del piano della città intera ove dotata di Porto.

Il piano della città, in quanto strumento generale di carattere funzionale e morfologico, "deve" estendersi alle previsioni tutte relative al suolo o all'acqua, senza equivoci rinvii.

La parte del piano del porto che si riferisce agli spazi portuali esistenti, e confermati come tali nel piano urbanistico della città, deve essere naturalmente assegnata all'attività esecutiva di gestione senza interferenze.

In genere gli spazi esistenti sono articolati o articolabili in:

industriale (di appoggio diretto a stabilimenti produttivi)

commerciali prevalentemente per merci generiche,

commerciali per container,

commerciali per traghetti passeggeri e misti passeggeri -autotreni e simili -rimorchi ,

per approdi crocieristici,

per approdi e servizi di naviglio da pesca,

per approdi e servizi di tipo diportistico,

per attrezzature di servizio e supporto,

per attrezzature di controllo o deputate alla sicurezza,

per servizi turistici etc

In genere il controllo statale sui progetti portuali si applica, anche o soprattutto, ad alcune valutazioni del tipo di quelle di impatto ambientale.

A seguito di importanti provvedimenti si è aperta di recente una fase in cui non appare più decisiva la protezione mediante cinte con pochi varchi degli ambiti portuali e in cui si pone la questione metodologica, tuttora da sviluppare adeguatamente, della definizione dell'ambito territoriale ottimale degli spazi di tipo portuale. Ricerca che non si conclude necessariamente con il loro ridimensionamento o la semplice eliminazione delle barriere artificiali fra porti e città, dato che si sta via via introducendo il nuovo concetto di piattaforma logistica multipla, composta cioè da una molteplicità di siti programmaticamente connessi almeno a livello regionale o interregionale.

I piani o, più propriamente i programmi operativi portuali, pluriennali e annuali, in genere vengono approvati dai consigli o comitati portuali: si tratta, appunto, di programmi di opere specifiche finanziate o da finanziare non identificabili o classificabili come strumenti previsionali di sviluppo complessivo e di organizzazione generale dello spazio, comprendenti cioè la dislocazione delle funzioni urbane di tipo innovativo o strategico.

Le trasformazioni degli spazi portuali singolarmente intesi e/o del complesso logistico portuale possono essere e in genere sono molto veloci e mal sopportano in tempi ordinari della pianificazione urbanistica. Esse devono quindi poter essere, a nostro avviso, quanto più possibile autonome e autovalutate. Deve e può essere autovalutata la coerenza con gli strumenti della programmazione economica del territorio nella dimensioni, statali, regionali provinciali/compartimentale (compreso i cosiddetti piani dei trasporti e simili), la coerenza con gli eventuali strumenti della pianificazione territoriale complessiva o settoriale (disciplina diversa dalla pianificazione urbanistica) di tipo regionale o provinciale/compartimentale, la coerenza con gli strumenti della pianificazione urbanistica in genere comunale o intercomunale ovvero, ove del caso, di tipo particolareggiato/assetto planivolumetrico.

Risulta perciò necessario distinguere bene fra la natura disciplinare e generalistica di un piano di una città (o di una porzione significativa e ben inquadrata) di città da quella settoriale e nettamente gestionale del piano del Porto.

La parte del piano del Porto che si riferisce a previsioni di nuovi spazi portuali sottratti al suolo o all'acqua non può che essere la conferma, con dettagli, del piano della città intera ove dotata di Porto.

Il piano della città, in quanto strumento generale di carattere funzionale e morfologico, "deve" estendersi alle previsioni tutte relative al suolo o all'acqua, senza equivoci rinvii.

La parte del piano del porto che si riferisce agli spazi portuali esistenti, e confermati come tali nel piano urbanistico della città, deve essere naturalmente assegnata all'attività esecutiva di gestione senza interferenze.

In genere gli spazi esistenti sono articolati o articolabili in:

industriale (di appoggio diretto a stabilimenti produttivi)

commerciali prevalentemente per merci generiche,

commerciali per container,

commerciali per traghetti passeggeri e misti passeggeri -autotreni e simili -rimorchi ,

per approdi crocieristici,

per approdi e servizi di naviglio da pesca,

per approdi e servizi di tipo diportistico,

per attrezzature di servizio e supporto,

per attrezzature di controllo o deputate alla sicurezza,

per servizi turistici etc

In genere il controllo statale sui progetti portuali si applica, anche o soprattutto, ad alcune valutazioni del tipo di quelle di impatto ambientale.

A seguito di importanti provvedimenti si è aperta di recente una fase in cui non appare più decisiva la protezione mediante cinte con pochi varchi degli ambiti portuali e in cui si pone la questione metodologica, tuttora da sviluppare adeguatamente, della definizione dell'ambito territoriale ottimale degli spazi di tipo portuale. Ricerca che non si conclude necessariamente con il loro ridimensionamento o la semplice eliminazione delle barriere artificiali fra porti e città, dato che si sta via via introducendo il nuovo concetto di piattaforma logistica multipla, composta cioè da una molteplicità di siti programmaticamente connessi almeno a livello regionale o interregionale.

I piani o, più propriamente i programmi operativi portuali, pluriennali e annuali, in genere vengono approvati dai consigli o comitati portuali: si tratta, appunto, di programmi di opere specifiche finanziate o da finanziare non identificabili o classificabili come strumenti previsionali di sviluppo complessivo e di organizzazione generale dello spazio, comprendenti cioè la dislocazione delle funzioni urbane di tipo innovativo o strategico.

Le trasformazioni degli spazi portuali singolarmente intesi e/o del complesso logistico portuale possono essere e in genere sono molto veloci e mal sopportano in tempi ordinari della pianificazione urbanistica. Esse devono quindi poter essere, a nostro avviso, quanto più possibile autonome e autovalutate. Deve e può essere autovalutata la coerenza con gli strumenti della programmazione economica del territorio nella dimensioni, statali, regionali provinciali/compartimentale (compreso i cosiddetti piani dei trasporti e simili), la coerenza con gli eventuali strumenti della pianificazione territoriale complessiva o settoriale (disciplina diversa dalla pianificazione urbanistica) di tipo regionale o provinciale/compartimentale, la coerenza con gli strumenti della pianificazione urbanistica in genere comunale o intercomunale ovvero, ove del caso, di tipo particolareggiato/assetto planivolumetrico.

Anziche' sfuggire agli strumenti della pianificazione si tratta semmai di prendere consapevolezza della necessita' di trasformarli a fondo , di trasformarli in strumenti di un processo permanente e di selezione in tempo reale delle soluzioni ottimali.

Inoltre finora regimi nazionali relativamente diversi hanno caratterizzato la procedure e gli strumenti relativi alla valutazione di impatto ambientale. La normativa comunitaria e statale sulla valutazione preventiva di impatto di piani e programmi (VAS) puo' costituire una base per un maggiore ruolo nell' apprestamento di quadri conoscitivi scientifici e di orientamento della conseguenti valutazioni preventive.

#### 8 Approccio metodologico alla progettazione della città portuale

La riflessione sulla valenza del porto urbano come repertorio da cui attingere, da un lato ed il superamento di una logica funzionalista dall'altro, ha condotto a sperimentare l'iniziativa di un Master di tipo nazionale, con sede decentrata a Livorno, curato dal Laboratorio interdisciplinare ed interateneo "Water Front e Mobilità".

Il Master intende porre limiti alla carenze di capacità professionali , metodologicamente impostate, di progettazione accurata, urbanistica e architettonica, nelle città marittime e portuali del Mediterraneo e, in specie, del Tirreno. Il Master infatti propone l'introduzione piena, nella cultura della progettazione urbana, di conoscenze e metodiche relative alla specifica progettazione delle parti marittime, fluviali o lacustri delle città, ivi compresi gli ambiti portuali e gli approdi diportistici attrezzati nonché delle parti - spesso coincidente e/o adiacenti, costituite da ambiti , dismessi da riattivare ovvero da realizzare ex novo, dei nodi e servizi di interscambio modale dei trasporti di passeggeri e di merci quali autostazioni, stazioni ferroviarie, stazione dei trasporti aerei di aria tipologia, porti complessi o specializzati e quanto altro.

L'obiettivo è perfezionare i partecipanti nella tematica progettuale relativa all'assetto ottimale del fronte sull'acqua delle città portuali, nell'ambito del rinnovato interesse per la determinazione di una più elevata qualità spaziale di tali luoghi urbani cospicui, caratterizzati da "contemporaneità" temporale e sovrapposizione spaziale di molteplici attività specifiche di livello territoriale di utenza nonché da "complessità" di particolari attività urbane di interesse generale.

- Cenni sull'interscambio come scelta strategica (l'esempio lungimirante di S.Stefano Magra)