

Catene/Chains



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 21 / 2022



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Napoli, 10 dicembre 2021

Catene/Chains

a cura di
Fabio Amato, Vittorio Amato, Stefano de Falco,
Daniela La Foresta, Lucia Simonetti



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI
via S. Gallo, 20 - Firenze
2022

SESSIONE 3

*CATENE LOGISTICHE, SUPPLY CHAIN ED
ASSETTI TERRITORIALI: QUALI STRATEGIE?
IL CONTRIBUTO DELLA GEOGRAFIA*

GIUSEPPE BORRUSO*, GINEVRA BALLETTTO**, TIZIANA CAMPISI***

NON SOLO *WATERFRONT*. LE RELAZIONI CITTÀ-PORTO TRA PERIFERIA E RETROPORTO

1. INTRODUZIONE. – I problemi e gli stress della città contemporanea sono dovuti principalmente a fattori naturali e sanitari (non diversamente dal passato), legati al cambiamento climatico e alla recente pandemia da Covid-19. Alcuni studi hanno descritto gli shock urbani che hanno colpito le città nell'ultimo decennio e definito le strategie, le azioni e gli strumenti ritenuti efficaci per la realizzazione di una città post-pandemica e a prova di clima (Moraci *et al.*, 2020; Mitchel *et al.*, 2021).

Diverse aree della città sono da anni oggetto di mutamento e tra queste è possibile annoverare il *waterfront* e le aree retroportuali. Il *waterfront* identifica la zona di una città a ridosso del mare (o di un lago), in particolare l'area delimitata da porto, darsena, arsenale o altre attività commerciali o industriali marittime. Non corrisponde quindi al lungomare, che è una strada o altro percorso panoramico che costeggia la riva del mare (Giovinazzi, 2008). Tali spazi urbani sono oggetto di una serie di interventi che mirano a incrementare l'accessibilità e la fruizione pubblica, ma anche di processi di riconversione urbano-portuale e progetti di trasformazione sui fronti d'acqua.

Il rapporto città-porto si pone nella sua complessità al centro di una serie di contraddizioni e problematiche della progettazione contemporanea a partire dalla sua dimensione scalare, ai finanziamenti e agli strumenti di pianificazione più adatti. Diversi studi hanno condotto ricerche sulla trasformazione delle città portuali e dei *waterfront* urbani in Italia, per dimostrare che la relazione tra la città e il porto non può essere concepita come un problema di omogeneità, quanto piuttosto di diversità, in cui scelte politiche, progetti, attori e risorse non necessariamente assumono lo stesso ruolo (Kajava, 2021; Mazzeo e Paderni, 2020).

Il presente lavoro pertanto descrive l'evoluzione di 3 porti italiani (Trieste, Cagliari e Catania) mettendo in risalto l'evoluzione delle aree retroportuali e le criticità che gli Amministratori locali dovranno risolvere per renderle più fruibili e poter migliorare il connubio città-porto.

2. RETROPORTO E RELAZIONI URBANE. – Se l'evoluzione delle città portuali, nella loro duplice veste di luoghi di funzioni urbane e di quelle produttive e di movimentazioni delle merci, ha riguardato i rapporti tra tali funzioni soprattutto con riferimento al *waterfront*, e alla riconversione di quest'ultimo verso le funzioni urbane, una volta divenute obsolescenti quelle portuali, minore attenzione è dedicata a quanto accade, al giorno d'oggi, agli spazi più distanti dal *waterfront*: il porto infatti sposta lontano da esso molte delle sue funzioni, oltretutto a influenzare la localizzazione di altre attività connesse e collegabili; allo stesso modo, la città tende a espandersi e occupare nuovi spazi, e un incontro o scontro tra queste realtà, con la possibile realizzazione di fratture e tensioni. In tale direzione, il presente lavoro si pone come possibile agenda per una definizione di ricerche mirate ai mutati rapporti fra città e porto.

2.1 *Lo sviluppo delle aree retroportuali*. – In Italia la politica del *waterfront* indica da circa un decennio la riqualificazione del porto cittadino e della fascia urbana immediatamente retrostante a cui vengono assegnate funzioni non mercantili "con elevato valore aggiunto" che migliorano il paesaggio, hanno il minimo impatto ambientale e attraggono attività e flussi turistici (musei, centri di ristoro e centri congressi, ecc.).

In generale con il termine retroporto, ci si riferisce generalmente ad un terminal di tipo intermodale destinato alle merci, che è situato generalmente in una località che si trova nelle prossimità di un porto marittimo, nei pressi della quale sia anche poi presente un'area con il modello intermodale di trasporto, comprendente le due modalità stradale e ferroviaria, e spesso anche aree di altro tipo, con funzioni di smistamento e distribuzione. La funzione principale afferisce al potenziale decongestionamento delle aree portuali, attraverso lo stoccaggio della merce chilometri di distanza dal porto stesso. L'asservimento funzionale del retroporto al porto si concretizza mediante la predisposizione di servizi ferroviari il più possibili regolari e frequenti (servizi



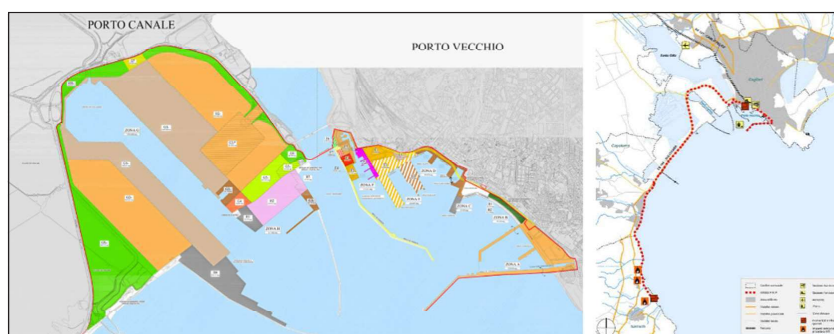
dedicati), in modo da garantire una gestione efficiente dell'intero ciclo trasportistico, comprensivo anche dello stoccaggio. Il progetto del porto è dinamico e di tipo infrastrutturale, trasportistico e produttivo che produce impatti in termini paesaggistici/ambientali. Al fine di mitigare gli impatti negativi nuove opportunità di sviluppo turistico e nuove sfide devono essere messe in campo per produrre sempre più energia da fonte rinnovabile (Rotterdam ne è un esempio) e nel contempo far sì che il porto e le aree limitrofe diventino l'interfaccia privilegiata delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e diventando luogo di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita e di attrattività anche turistica (Fazia e Errigo 2017; Fonti, 2010).

Il processo di rigenerazione urbana sempre più spesso è legato alla riscoperta identitaria dei luoghi e dei patrimoni storici, a partire dal legame fra città e porto in grado di integrare le funzioni portuali-produttive a quelle urbane e turistiche-diportistiche, ponendo particolare attenzione anche verso l'incremento degli spazi aperti e più in generale alla qualità ambientale (Gastaldi e Camerin, 2017).

Non soltanto il porto, ma anche le aree retroportuali devono essere riconfigurate facendo sì che il porto possa essere un nodo strategico del sistema territoriale e l'area retroportuale possa essere parte attiva di un processo di efficientamento energetico/ambientale (Calace *et al.*, 2020). Nelle città-porto medie e medio-piccole in Europa la situazione è particolarmente complessa: la frammentarietà delle scelte di sviluppo, la presenza di autorità differenti non sempre coese, la bassa disponibilità di risorse e le condizioni di crisi possono rallentare, o rendere sfavorevole, le proposte di rigenerazione basate su modelli integrati di sviluppo città-porto (Carta *et al.*, 2016). Le città-porto di taglia media hanno grandi potenzialità di rigenerazione urbana nelle aree di interfaccia tra le entità portuale e urbana.

3. RETROPORTO E RELAZIONI URBANE. – L'analisi sviluppata nel presente lavoro si concentra su un primo inquadramento di un campione di realtà portuali, quali i porti di Catania, Cagliari e Trieste: due casi di porti su isole di grandi dimensioni (Catania e Cagliari) e un porto con un'ampia vocazione internazionale (Trieste). Tale primo inquadramento si presenta utile per un'osservazione della situazione attuale e per porre le basi per successive analisi e approfondimenti sulle pressioni urbano-portuali.

3.1 *Il caso di studio di Cagliari.* – In Italia il sistema porto-città presenta specificità che non emergono in altri contesti: i porti sono parte dei sistemi urbani ed hanno sviluppato relazioni operative con interporti e nodi logistici ed altresì influenzato l'assetto urbano. I porti stanno attraversando dei conflitti scaturiti dalla moltitudine di enti che hanno un ruolo decisivo per la riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, Autorità di Sistema Portuale, ecc). Ciò è quanto si sta verificando nel sistema portuale di Cagliari (merci e passeggeri). Il sistema portuale di Cagliari (Fig. 1) è costituito da due aree principali: il porto storico o vecchio, che si sviluppa su 5.800 metri di banchina e ha una vocazione per traffico commerciale, *Ro-Ro*, navi passeggeri e crocieristico (con un terminal dedicato), e il porto canale, che si estende per oltre 1.600 metri e offre cinque accosti per traffico *transshipment* e *Ro-Ro*. A ovest del Porto Canale, in località Sarroch-Porto Foxi, sono presenti gli accosti petrolchimici-petroliferi con attracchi per diciassette navi, a servizio di una delle più importanti raffinerie nazionali.



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna, 2022.

Fig. 1 - Cagliari, Porto Vecchio e Porto Canale

Il recupero e la rivitalizzazione dell'interfaccia terra-mare costituisce per Cagliari l'obiettivo più ambizioso nel quadro di una pianificazione urbanistica intesa a definire assetti che assicurino un rinnovato e solido legame fra la città e il suo mare. Il completamento dell'avamposto del Porto Canale (2022), il progetto di riqualificazione della Via Roma (2022), la redazione di un nuovo Piano Urbanistico Comunale (2022) costituiscono alcuni degli eventi significativi per la città: la possibilità di utilizzo del nuovo porto industriale infatti, mentre apre numerose prospettive per il riassetto delle funzioni portuali, offre anche un'occasione unica finalizzata al riuso ed alla riqualificazione città-porto sino ad innestarsi nei principali quartieri storici.

L'intero fronte mare di Cagliari si sviluppa per circa 12 Km dallo stagno di Santa Gilla a Sant'Elia con il nuovo porto turistico in costruzione (2022). Il fronte mare, con singolari luoghi di valore storico-ambientale che si alternano a spazi dismessi o destinati ad attività portuali o industriali, è coinvolto complessivamente nel processo di trasformazione e di riqualificazione, animato da molteplici attori pubblici. Il tema progettuale dell'interfaccia città-porto si può sintetizzare come ridefinizione dei rapporti tra la città "storica" e il fronte mare, con l'obiettivo dell'integrazione mare-città. L'obiettivo che mette d'accordo tutti è dato dalle connessioni delle reti lunghe e corte, veloci e lente.

La complessa rete di relazioni tra le parti e gli elementi del *waterfront* e della città offre una progressiva riqualificazione dei vuoti e dei siti abbandonati, dando risposta alle esigenze della città metropolitana. L'interfaccia si configura così per dare origine ai diversi tipi di relazione tra sistema urbano e portuale. Inoltre nel dicembre 2021 sono state approvate le ZES (Zone Economiche Speciali) della Sardegna (7 + 7 anni) aventi la finalità di promuovere opportunità di produzione economica agevolate da un sistema fiscale e doganale più vantaggioso (Fig. 2).



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna, 2018.

Fig. 2 - ZES in Sardegna (particolare su Cagliari)

Il sistema portuale di Cagliari, tuttavia, e riferito al settore merci in particolare, risente della carenza infrastrutturale ferroviaria che obbliga ogni movimento di merci e passeggeri su gomma in infrastrutture stradali anche di pertinenza urbana.

3.2 Il caso di studio di Catania. – Il porto di Catania oggi è meta di molte attività, non sempre legate al mero mondo marittimo. Sono presenti infatti interventi di *street art* ed è presente la vecchia dogana: luogo riorganizzato all'interno del quale puoi fare di tutto. Il porto ed il suo retroporto fanno capo alle zone economiche speciali (ZES) della Sicilia Orientale (Manti, 2019).

Il Porto di Catania (Fig. 3) viene definito come porto di prima generazione attraverso la classificazione UNCTAD (Taylor e Smith, 2007) al pari dei porti di Taranto e Ravenna che hanno una forte interazione con le loro città (Russo e Musolino, 2020). Attualmente misura circa 470.000mq.



Fonte: elaborazione dell'autrice da AdSPMSO.

Fig. 3 - Catania. Descrizione dell'approdo

Situato al centro del Mediterraneo a levante è chiuso da un molo foraneo, lungo 1.860 metri, con un pennacchio finale di 40 metri. Il porto è caratterizzato da un porto nuovo (a nord-est), a forma poligonale, delimitato da due moletti di levante e di ponente invece a ovest è situato il porto vecchio, che ormai funge da banchina per la pesca e per il traffico dei motopescherecci.

Grazie alla sua posizione e ai collegamenti con la rete stradale e autostradale regionale, all'aeroporto e la stazione ferroviaria intermodale Bicocca, negli ultimi anni, container, i traghetti *Ro-Ro* e *Ro-Pax* hanno avuto un notevole sviluppo e, oggi, svolge un ruolo centrale nel sistema economico regionale; in particolare nel 2018 il porto ha movimentato 99.157 passeggeri di traghetti e 123.985 crocieristi, rendendolo uno dei principali porti passeggeri della Sicilia (Ignaccolo *et al.*, 2020; AdSPMSO, 2018). Il traffico merci è localizzato nell'area sud del porto, nella darsena commerciale Nuova Darsena. La zona nord, invece, è caratterizzata da un uso misto di aree e infrastrutture, a causa della significativa e continua crescita commerciale. Un'importante criticità che ne deriva è l'interferenza sia dei flussi veicolari (cioè privati e merci) che dei flussi pedonali e l'assenza di spazi dedicati e percorsi riservati per la mobilità pedonale e mobilità pedonale e ciclabile. Al fine di minimizzare le interferenze con il traffico urbano congestionato, l'accesso e l'uscita dei veicoli pesanti è consentito attraverso la porta Faro Biscari, situata a sud e collegata a una struttura autostradale, e la porta Dusmet è dedicata ai pedoni e ai veicoli privati. Tuttavia, attualmente, lungo il perimetro esterno del porto, così come lungo le strade limitrofe, è possibile evidenziare una carenza di aree esclusivamente riservate alla mobilità pedonale e ciclabile. Nonostante diverse proposte di riqualificazione nel tempo, le condizioni di marginalità e degrado che caratterizzano la porzione compresa tra la porta Faro Biscari e Porta Dusmet permangono (Giuffrida *et al.*, 2020).

Nel 2016 è stato firmato dalle autorità competenti un progetto relativo alla realizzazione di una lunghissima passeggiata ciclo-pedonale di circa due chilometri con illuminazione e panchine, la realizzazione di un'area attrezzata per lo sport e anche una piscina d'acqua salata. Tale progetto ad oggi non è mai stato iniziato sono partiti solo alcuni dei lavori per riunificare il quartiere della Civita al porto di Catania.

3.3 Il caso di studio di Trieste. – Il porto di Trieste è situato in prossimità del confine nordorientale d'Italia con la Slovenia, e all'incrocio delle principali rotte internazionali fra il Mediterraneo e l'Europa centrale. Occupa circa 2,3 milioni di metri quadrati, di attorno ai 1,8 milioni di metri quadrati di zone franche. Le banchine coprono una lunghezza complessiva di 12 km con 58 ormeggi operativi, e fondali massimi fino a 18 m (terminal contenitori – Molo VII in particolare), e servita da una lunghezza complessiva di 70 km di binari ferroviari (Fig. 4).

Il Porto di Trieste si presenta come un caso unico nel panorama nazionale, soprattutto per il regime di Porto Franco, internazionale, sancito all'indomani della fine della Seconda Guerra Mondiale, e dopo la lunga definizione del confine nordorientale d'Italia. Tale regime, recentemente normato in adeguamento alla trasformazione degli scali nazionali nell'ambito delle Autorità di Sistema Portuale, prevede in particolare la franchigia doganale, e lo sviluppo portuale come nodo di transito e di sviluppo di attività economica locale. In particolare i punti franchi del porto di Trieste vengono considerati come territorio extradoganale, con conseguenze, in particolare, collegate a semplificazioni relative alla movimentazione e stoccaggio delle merci,

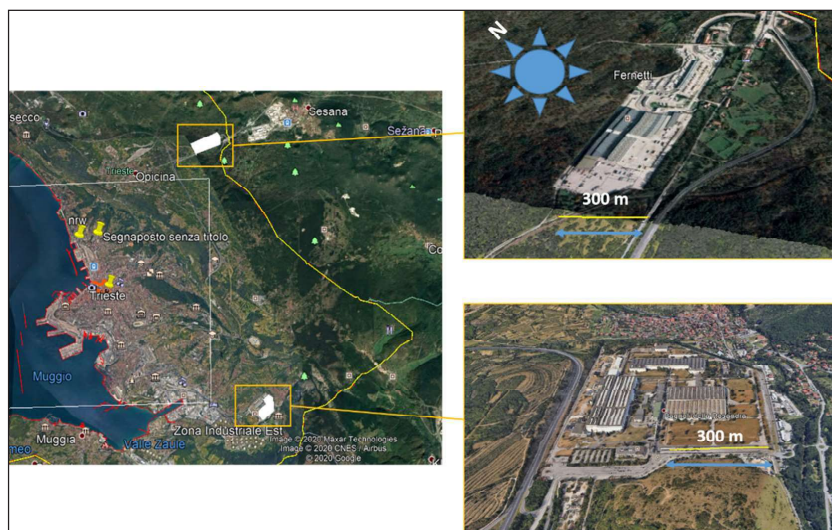
alla lavorazione e al mantenimento della denominazione di origine, al transito, incluso quello ferroviario, con il libero accesso per gli operatori.



Fonte: elaborazione dell'autore su basi dati Google Earth.

Fig. 4 - Trieste. Porto e città

Il forte sviluppo del Porto di Trieste come primo porto ferroviario italiano, nonché il più collegato a un *hinterland* internazionale, e la forte presenza di traffico soprattutto *Ro-Ro*, sono elementi che possono essere sicuramente collegati a tale situazione normativa che, in prospettiva, può orientare lo sviluppo portuale ed economico locale verso la definizione di *free zone*. Dal 2016 è stato possibile spostare l'ubicazione dei punti franchi rispetto a quelle originarie: in particolare, dal Punto Franco Vecchio, un'ampia parte, appunto, di strutture portuali risalenti al periodo austro-ungarico, la cui area è ora destinata a una riqualificazione "tradizionale" come *waterfront* urbana, verso altre localizzazioni, quali per esempio il nuovo polo logistico FreeEste, parte di Interporto Trieste (Fig. 5).



Fonte: elaborazione dell'autore su basi dati Google Earth.

Fig. 5 - Trieste e i principali nodi logistici interni (Nord: Interporto Trieste-Ferretti; Sud: Interporto Trieste-FreeEste / zona franca)

Proprio i nodi logistici esterni al porto, seppure al suo servizio, come l'interporto di Ferneti e la sua "zona franca" FreeEste sono la testimonianza di un processo di organizzazione di una regione portuale in un'ottica più allargata rispetto al tradizionale rapporto "città-porto", in cui nuovi spazi vengono coinvolti nelle operazioni connesse alla movimentazione, e in cui nuove relazioni vengono a porsi con porzioni di territorio un tempo toccate in maniera diversa dall'operatività trasportistica.

4. CONCLUSIONI. – Le trasformazioni intervenute nel corso degli anni hanno modificato le relazioni fra i due soggetti: i porti, infatti, hanno man mano mutato il loro ruolo (così come le città) ponendosi al servizio non solo della città in cui si collocano, ma orientati a un mercato più ampio, regionale a livello di *hinterland* o, spesso, internazionale e con legami mutati, spesso più labili, con l'economia della città e con il suo territorio.

Il rapporto città-porto ha avuto quindi diverse evoluzioni e, nella fase post-industriale (o trans-industriale), ha visto soprattutto un'attenzione rivolta ai *waterfront* e all'interesse nei confronti della loro riconversione a utilizzi urbani. A fronte di ciò, città e porti oggi vivono situazioni di convivenza, spesso nel fronte-mare dove le funzioni urbane e portuali si mescolano. A titolo di esempio, ricordiamo, la fruizione pedonale e associata al tempo libero e ai suoi servizi, assieme a quella portuale legata, soprattutto al traffico passeggeri, a diverse scale, dal trasporto pubblico locale a quello crocieristico.

Le mutate (e sempre mutevoli) funzioni e relazioni giocate dai porti, come nodi di un più ampio sistema di collegamenti con l'entroterra e con altre destinazioni marittime, nonché come aree di movimentazione, gestione e magazzinaggio delle merci, oltre che di rottura di carico e trasbordo su altri vettori, e di distribuzione locale e regionale, fanno sì che gli spazi connessi alla portualità si spostino sempre più verso sia il primo sia il più interno entroterra, di fatto entrando in connessione o competizione per l'uso del suolo con gli utilizzi urbani. In tal senso, nuove "geografia della marginalità" si stanno disegnando, con una relazione città-porto che ormai non riguarda più, tradizionalmente, luoghi definiti o definibili come centrali nell'ambito dei diversi contesti urbani, bensì quelli più periferici o di margine, spesso localizzati pure in comuni diversi rispetto a quelli prettamente urbani od ospitanti il porto medesimo.

Se da un lato il coordinamento tra i diversi livelli di piano (regolatore portuale e comunale/piano urbanistico) è previsto e, soprattutto per le aree a uso promiscuo e concorrente, è operativo, diverso è il caso relativo alle nuove zone logistiche, previste e di fatto, e la loro interazione con le attività urbane. Zone industriali e logistiche retroportuali hanno spesso un coordinamento con i porti stessi (in tale direzione si muove, a titolo esemplificativo, il Porto di Trieste con il coordinamento congiunto della Zona Industriale e degli Interporti), mentre minore attenzione vi è per le iniziative private legate alla logistica e alla distribuzione, spesso collegate, o collegabili, a conversione di *greyfields* da funzioni industriali e/o commerciali a quelle logistiche, con un impatto non sempre previsto o prevedibile sulle attività e le funzioni urbane.

In conclusione e in prospettiva, pertanto, si rende proponibile e necessario, oltre a un maggior coordinamento tra le iniziative di piano già in essere a livello urbano e logistico-portuale, una mappatura dei nodi logistici e distributivi, siano essi legati alle già esistenti e pianificati infrastrutture dedicati, sia quelli gestiti da operatori privati, anche per funzioni di micro-distribuzione e magazzinaggio, al fine di poter valutare in modo più puntuale le aree di sviluppo di tali attività ed evidenziare le possibili interazioni e criticità nelle interazioni urbane, anche di periferia e di margine.

RICONOSCIMENTI. – Il lavoro è frutto del comune intento di autore e autrici. Si possono considerare le seguenti attribuzioni: Giuseppe Borruso: par. 3.3 e 4; Ginevra Balletto: 1 e 3.2; Tiziana Campisi: 2 e 3.1.

BIBLIOGRAFIA

- AdSPMSO – Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (2018). *Traffici portuali 2018 Porto di Catania*. <https://www.adspmaresiciliaorientale.it/wpcontent/uploads/2019/04/Traffici-portuali-2018-Portodi-Catania-1.pdf> (consultato il 05/01/2020).
- Calace F., Paparusso O.G., Angelastro C. (2020). La costa metropolitana e la costruzione di una visione comune: alcuni indizi dal caso Bari. *La costa metropolitana e la costruzione di una visione comune: alcuni indizi dal caso Bari*. *Territorio*, 93: 99-106.
- Carta M., Lino B., Ronsivalle D. (2016). *Re-cyclical Urbanism. Visioni, paradigmi e progetti per la metamorfosi circolare*. Trento: LIST Laboratorio Internazionale Editoriale.
- Fazia C., Errigo M.F. (2017). Il paesaggio costiero portuale: nuove opportunità turistiche e sfide per un'energia pulita. *TRIA International Journal of Urban Planning*, 19(2): 57-74.

- Fonti L., a cura di (2010). *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*. Firenze: Alinea Editrice.
- Gastaldi F., Camerin F. (2017). Percorsi di riorganizzazione dei waterfront: i casi di Savona e La Spezia. *TRIA International Journal of Urban Planning*, 19(2): 23-36.
- Giovinazzi O. (2008). Port cities and urban waterfronts: Constructing scenarios of transformation in the context of conflict. *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens*, 111: 69-74.
- Giuffrida N., Cocuzza E., Ignaccolo M., Inturri G. (2020). A comprehensive index to evaluate non-motorized accessibility to port-cities. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 15(5): 743-749.
- Ignaccolo M., Inturri G., Giuffrida N., Torrisi V., Cocuzza E. (2020). Sustainability of freight transport through an integrated approach: The case of the eastern Sicily port system. *Transportation Research Procedia*, 45: 177-184.
- Kajava M. (2021). *I porti del Mediterraneo. Introduzione. Il Mediterraneo e la storia III Documentando città portuali-Documenting Port Cities*. Atti del convegno internazionale, Capri, 9-11 maggio 2019.
- Manti E. (2019). Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno. *Rivista economica del Mezzogiorno*, 33(3-4): 921-962.
- Mazzeo P., Paderni S. (2020). Il Porto di Messina tra passato e presente: storia, paesaggio, cartografia e territorio. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 170: 165-177.
- Mitchell D., Barth B., Ho S., Sait M.S., McEvoy D. (2021). The benefits of fit-for-purpose land administration for urban community resilience in a time of climate change and Covid-19 pandemic. *Land*, 10(6): 563.
- Moraci, F., Errigo M.F., Fazio C., Campisi, T., Castelli F. (2020). Cities under pressure: Strategies and tools to face climate change and pandemic. *Sustainability*, 12(18): 7743.
- Russo F., Musolino G. (2020). Quantitative characteristics for port generations: The Italian case study. *International Journal of Transport Development and Integration*, 4(2): 103-112.
- Taylor I., Smith K. (2007). *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*. London: Routledge.

RIASSUNTO: Catene secolari legano città e porti e tale connubio territoriale è stato spesso definito come non facile o conflittuale. Nell'evoluzione delle città e dei rispettivi porti, molto spesso l'attenzione è stata rivolta al *waterfront* e gli eventi caratterizzanti le aree portuali che vengono abbandonate e convertite, o ri-convertite a un utilizzo urbano. Poca è l'attenzione, invece, riposta nei confronti delle aree retroportuali, che ospitano operazioni fondamentali per il collegamento fra il porto e il suo retroterra, liberando la banchina per la movimentazione delle merci sul lato mare. Similmente, le città vivono sempre più un rapporto difficile fra i propri centri, con le periferie caratterizzate da una crescente sofferenza e carenza di servizi. Scopo del presente lavoro è un'analisi delle situazioni portuali nei rapporti "interni" tra periferie-semiperiferie e aree retroportuali, con un'attenzione sulle realtà di Trieste, Cagliari e Catania quali iniziali punti di osservazione.

SUMMARY: *Not only waterfront. The Port-city relations between peripheries and inner harbors*. Important but often conflictual relations have long related cities and their ports. There is little attention towards the new areas becoming important for ports, as the inner harbors, that host increasingly important operations that are vital for linking ports and their hinterlands in order to free quays for freight handling on the sea-side. The paper is focused on the definition of a method for highlighting the inner relations between peripheries, semi-peripheries and inner harbors, proposing a methodological analytical framework for spatially-locating the spatial pressures and potential for development. The research started from the local cases of Cagliari, Catania and Trieste as starting points for the observation of these phenomena.

Parole chiave: relazione porto-città, retroporto, periferie
Keywords: port-city relation, peripheries, inner harbors

*Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche "Bruno De Finetti" (DEAMS), Università degli Studi di Trieste; giuseppe.borruso@deams.units.it

**Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi Cagliari; balletto@unica.it

***Facoltà di Ingegneria e Architettura, Università degli Studi di Enna "Kore"; tiziana.campisi@unikore.it

