

# portus plus

## Functional declassification: minor centres, ports and the growth in tourism

**Antonello Monaco**

Architetto, Università degli Studi Mediterranea  
di Reggio Calabria

[antonello.monaco@unirc.it](mailto:antonello.monaco@unirc.it)

The harbour areas in minor centres constitute a field for design experimentation that is particularly significant in terms of safeguarding the environment and the sustainable use of resources in the area. The abnormal growth of these spatial ambits, both in terms of size and methods of use, today seem to require new instruments for their design. One of these elements is certainly based on functional declassification, in other words the reduction of traffic and use in order to give the space back the possibility of being used in ways that are more in line with the potential that the locations have, in view of new development opportunities.

The essay is accompanied by designs prepared by the author for the ports of Ischia, Forio and Ventotene: three places that are illustrative of three different operating models within this particular thematic ambit.

### **Keywords**

**Functional declassification; minor centres; Ischia;  
Forio; Ventotene**

# Declassamento funzionale: centri minori, porti e incremento turistico

All'interno dei processi di trasformazione che interessano i porti mediterranei, un aspetto singolare riguarda i bacini portuali dei centri minori, ovvero quegli ambiti spaziali spesso caratterizzati da una rilevante qualità ambientale che, a seguito di dinamiche economiche solitamente legate ad incrementi esponenziali dei flussi turistici, hanno conosciuto lo stravolgimento del proprio assetto fisico originario.

Il fenomeno della congestione delle aree portuali che interessa tanti ambiti metropolitani, conosce nei centri minori connotazioni particolari e di non minore rilevanza. Il valore naturalistico e paesaggistico che quasi sempre caratterizza questi luoghi è minacciato da una crescita esuberante, dovuta proprio alla attrazione che quegli stessi valori producono. Ciò comporta la compromissione spesso irreversibile di settori di territorio libero, per la concentrazione in spazi ridotti di un surplus di attività - e, dunque, di strutture edilizie, infrastrutture viabilistiche e di servizio - che ne provocano la congestione e la dequalificazione spaziale, quando non la perdita proprio di quei caratteri ambientali che ne hanno determinato la fortuna.

A differenza dei porti urbani, sviluppatasi su ambiti spaziali già fortemente strutturati e ad essi vincolati da una rete stabilizzata di equilibri funzionali, i porti dei centri minori costituiscono spesso gli "avamposti" di un territorio più vasto, caratterizzato da processi trasformativi spesso non controllabili in tutte le implicazioni, stante la complessità delle variabili in gioco e la pluralità dei soggetti interessati.

A fronte dell'insostenibilità di uno sviluppo non più commisurato alle potenzialità effettive dei luoghi, una strategia di salvaguardia e recupero della qualità ambientale deve prevedere, in molti casi, il declassamento funzionale dei bacini portuali. Ciò può avviare un processo di recupero di dimensioni spaziali compatibili con le caratteristiche specifiche dei luoghi su cui gravitano e di tipologie di attività che in essi possono trovare una risposta più adeguata. L'iniziale contrazione di risorse economiche che tale fenomeno sembra generare - e che spesso è motivo di forti resistenze, se non di drastiche opposizioni alla sua realizzazione - comporta, nel tempo medio-lungo, la predisposizione di nuove funzionalità e l'incentivazione di altre economie che consentono di ridisegnare, con l'assetto spaziale dei luoghi, un destino futuro realmente sostenibile con le loro effettive potenzialità.

## **Tre porti per tre centri minori**

Tre porti delle isole di Ischia e Ventotene possono essere presi ad esemplificazione di come una riduzione del sovraccarico funzionale, che ormai ha raggiunto i limiti della sopportazione, costituisca l'opportunità per riscoprire potenzialità sopite o mai praticate e avviare nuovi processi di sviluppo virtuoso. I porti di Ischia, Forio e Ventotene, infatti, pur con le differenze dovute alla loro storia e alla loro conformazione fisica, presentano oggi problemi analoghi, conseguenza di una crescita disarmonica rispetto al territorio su cui gravitano. La perdita di misura degli elementi che ne definiscono lo spazio è l'aspetto più evidente di uno squilibrio funzionale che impone misure drastiche. Tra queste, il declassamento funzionale costituisce una modalità apparentemente di retroguardia; un "passo indietro" di uno sviluppo deregolamentato, quale strategia-limite mediante cui verificare l'efficacia di nuovi modelli di sviluppo basati, prioritariamente, sulla lettura del luogo e sull'analisi delle sue potenzialità, sotto una nuova ottica di sostenibilità ambientale.

Figure 1, 2, 3. Porto d'Ischia, fotopiano. Porto di Forio, scorcio panoramico. Porto di Ventotene, porto romano



### *Porto d'Ischia: riconfigurazione dell'invaso portuale*

Il bacino portuale di Ischia è un ambito spaziale unico al mondo: antico cratere vulcanico, poi lago, divenuto porto a seguito dell'apertura di un istmo di terra che lo ha collegato al mare aperto. Alle originarie attività d'attracco di pescherecci ed imbarcazioni per il commercio dei prodotti agricoli, si sono aggiunte successivamente le funzioni legate alla nautica da diporto, al trasporto passeggeri, e poi auto, pullman, camion. Ciò ha progressivamente modificato l'immagine del suo invaso, fino a stravolgerlo, in anni recenti, per il sovraccarico di imbarcazioni, veicoli ed attività fuori scala rispetto alla sua dimensione spaziale.

Non potendone ampliare la forma circolare "chiusa", si sono modificati i bordi dell'invaso portuale, con una crescita edilizia che ha praticamente saldato tutto lo spazio disponibile, con la modificazione delle banchine d'attracco e con penetrazioni viabilistiche che hanno prodotto l'immissione di un quantitativo di veicoli inadeguato alla sua struttura viaria e alla sua conformazione fisica.

Qualunque operazione si voglia attuare sul porto di Ischia per la sua riqualificazione spaziale e funzionale, non si può eludere una premessa operativa di base: l'esclusione drastica e definitiva del traffico veicolare lungo il suo bordo perimetrale. Ciò comporta la conseguente esclusione, tra le attività nautiche che il porto ancora oggi sopporta, del servizio di trasporto veicolare e, dunque, l'esclusione dell'attracco delle navi traghetto, tra l'altro di dimensioni non in regola con le normative che prescrivono un rapporto minimo tra lunghezza delle imbarcazioni e larghezza dell'imboccatura portuale.

Tale condizione comporta una prima condizione, che consiste nello spostamento dell'attracco delle imbarcazioni per il trasporto dei veicoli nel vicino porto di Casamicciola, più adeguato alla funzione in quanto di natura artificiale e, dunque, suscettibile di eventuali ampliamenti dimensionali.

Una seconda condizione per la riqualificazione dell'bacino portuale -conseguenza della prima- riguarda la pedonalizzazione di tutta l'area perimetrale, con la predisposizione di tre settori esterni per il parcheggio di auto, taxi e bus, collocati in prossimità dei tre ambiti funzionali principali del porto. Tali settori costituiranno delle sorte di cul-de-sac delle percorrenze veicolari che attualmente si immettono nell'area portuale, in prossimità degli edifici di maggiore rilevanza che gravitano sul suo invaso: la chiesa del Redentore, le Antiche Terme Comunali e Palazzo d'Ambra.

La prima area di parcheggio interessa il settore centrale del porto, in prossimità della chiesa del Redentore. Essa è localizzata in un'area libera già oggi utilizzata a parcheggio, posta a ridosso della strada di circonvallazione che percorre l'intera isola, sul tratto a monte dell'immissione stradale che conduce al capolinea degli autobus. Questo tratto stradale sarà riservato ai soli mezzi pubblici (autobus e taxi) che avranno, nello spazio già attualmente attrezzato, il capolinea e le fermate in prossimità della banchina portuale di sbarco delle imbarcazioni per il trasporto pubblico (aliscafi). Un secondo settore di parcheggio è localizzato sull'area attualmente occupata dall'edificio della centrale elettrica (struttura in via di delocalizzazione), sul tratto terminale della seconda penetrazione viabilistica, che dalla strada di circonvallazione conduce alla cosiddetta "banchina

olimpica”, attuale attracco delle navi traghetto. Questa area gravita nella prossimità di Palazzo d’Ambra e costituirà uno spazio a servizio delle banchine riservate alle imbarcazioni da diporto e delle attività nautiche dislocate nel settore ovest del porto. Il terzo settore di parcheggio è posto su un’area prossima all’edificio delle Antiche Terme Comunali (attuale sede del Municipio), sul tratto finale dell’asse viario che collega il porto con il Castello Aragonese, in prossimità dell’hotel ex-Jolly. Questa area, già attualmente libera e utilizzata per il parcheggio delle auto, dovrà essere resa più funzionale allo scopo. L’invaso portuale, decongestionato dal traffico veicolare e dalla mole sproporzionata delle navi traghetto, potrà recuperare una funzione maggiormente conforme alla sua natura e alla sua scala dimensionale. Tre edifici prospicienti sulle sue acque costituiranno i poli di un sistema museale che donerà al bacino una nuova funzione culturale e una rinnovata attrattività: Palazzo d’Ambra sarà la sede del Museo Agricolo, le Antiche Terme Comunali del Museo Termale, il cantiere navale - posto sulla imboccatura del porto e radicalmente ristrutturato nella sua conformazione architettonica - diventerà la sede del Museo Nautico. Nel loro insieme, i tre poli costituiranno un sistema museale tripartito (NAT-Nautico Agricolo Termale) che costituirà una sorta di biglietto da visita dell’isola nel suo luogo di prima accoglienza e di maggiore suggestione.

Il progetto prevede la riconfigurazione generale dell’invaso portuale, liberandolo dalle banchine, dai pontili e dalle strutture incongrue collocate in anni recenti lungo il suo perimetro, per predisporlo ad una nuova fruizione attraverso un sistema di elementi di servizio posti in prossimità delle tre emergenze architettoniche citate. Ciò al fine di consentire una migliore integrazione tra attività che si svolgono a terra e attività nautiche, e per conferire dignità ai singoli spazi e continuità alla struttura generale del porto, anche mediante una chiara e funzionale organizzazione degli spazi di attracco per le diverse tipologie di imbarcazioni.

Figura 4. Porto d’Ischia, riconfigurazione dell’invaso portuale (Progetto A. Monaco)

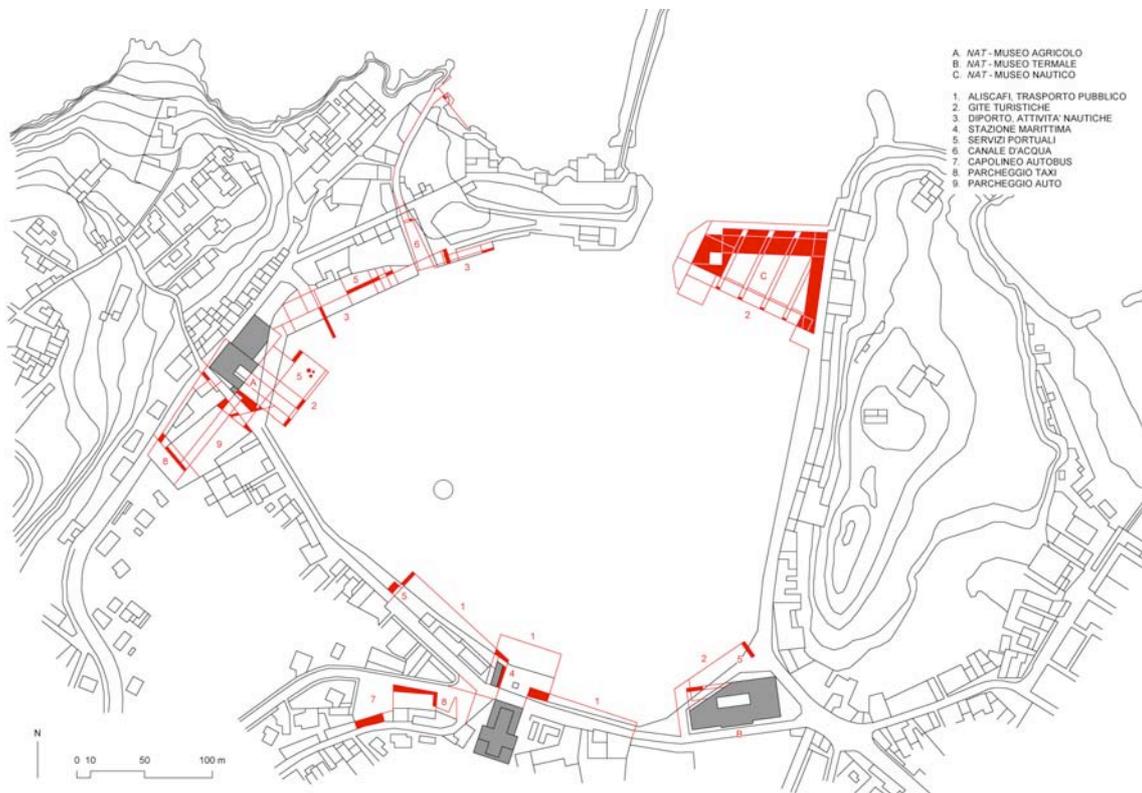
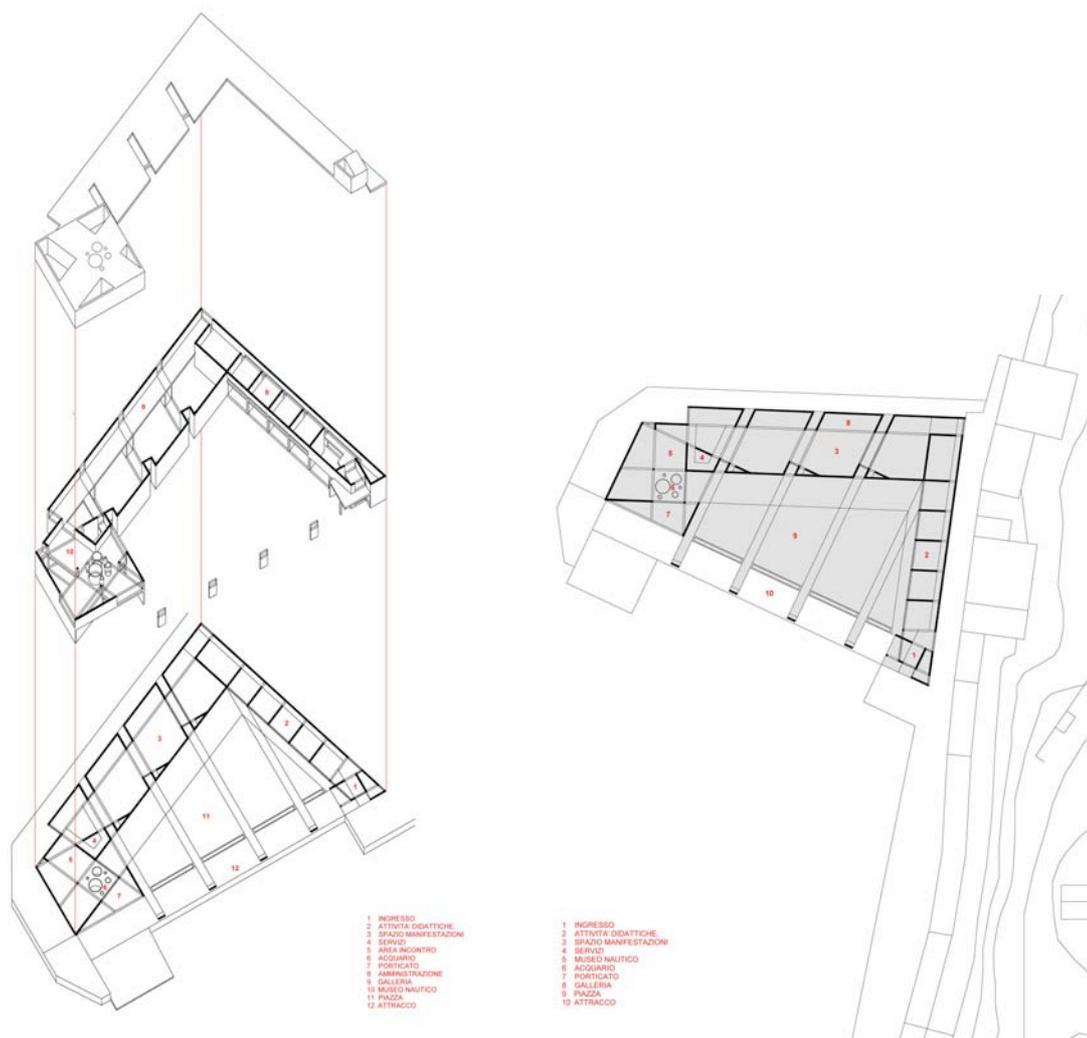


Figure 5, 6. Porto d'Ischia, esploso assonometrico. Localizzazione e pianta del piano terreno del museo nautico, sull'area dell'ex-cantiere navale (Progetto A. Monaco)



### *Porto di Forio: nuove relazioni tra struttura urbana e bacino portuale*

L'attuale conformazione del bacino portuale di Forio è dovuta all'ampliamento dell'originario porto borbonico, un ambito spaziale ancora oggi chiaramente identificabile, ma che ha ormai perso quel contatto intimo che lo vincolava alla struttura urbana ad esso prospiciente. Ciò si è verificato a seguito della realizzazione della strada perimetrale tangente al paese, che ha determinato il distacco dal suo ambito portuale.

Il porto borbonico era un invaso d'acqua intimo e protetto, discretamente aperto verso il mare, con una fascia di spiaggia sul lato interno che costituiva uno spazio urbano estremo, per il rimessaggio delle imbarcazioni. Alla manomissione del suo contatto con il tessuto urbano è seguito lo stravolgimento del rapporto con il mare aperto, alterato dalla realizzazione del molo di sopraflutto, che ha ampliato l'invaso portuale, determinando uno spazio di dimensioni enormemente maggiori. Non esiste continuità tra le opere realizzate di recente, né continuità esiste tra queste e gli ambiti urbani che vi si affacciano: ogni elemento costituisce un episodio autonomo che, a prescindere dalla rispondenza assai relativa alle esigenze funzionali che ne hanno sollecitato la costruzione, disegna il nuovo porto di Forio come una sommatoria di parti disarticolate, all'interno di un ambito spaziale di scarsa qualità.

La strategia progettuale predisposta per la sua riconfigurazione spaziale ha previsto una serie di istanze, rispondenti ad altrettanti nodi tematici cui dare soluzione. La prima di esse comporta l'istituzione di una nuova continuità tra la struttura portuale ed il tessuto urbano. Ciò si realizza mediante il ridisegno della strada litoranea e del suo affaccio sull'invaso portuale, delle banchine di attracco e degli elementi di servizio ad esse solidali, degli spazi di snodo tra la struttura urbana e quella portuale. In particolare, l'ampio tratto del lungomare che precede l'ingresso al centro abitato viene ridotto nella sua sezione trasversale per limitare il traffico ed il parcheggio della autovetture e per definire una passeggiata pedonale in diretto rapporto con la quota della banchina portuale. Questa percorrenza raggiunge la piazza d'acqua, principale snodo urbano, punto d'accesso al paese e spazio protetto proiettato sul mare, al centro dell'invaso portuale. Più oltre, la strada litoranea riduce ulteriormente la sua sezione, acquisendo una funzione unicamente pedonale, in modo da ristabilire la continuità interrotta tra paese e porto antico. Lungo gli assi delle percorrenze interne del centro abitato, una successione di elementi di servizio proietta sul bordo del bacino portuale il ritmo della struttura urbana.

Un aspetto programmatico ulteriore cui il progetto ha inteso dare soluzione riguarda la nuova configurazione spaziale data ai moli e alle banchine d'attracco. Ciò si è realizzato mediante una serie di strutture di servizio che, oltre ad organizzare in maniera più razionale i diversi settori funzionali del porto, conferisce loro un'immagine maggiormente unitaria e definita. Questo aspetto ha riguardato, in particolare, i punti in cui è rimasta irrisolta la relazione tra struttura antica e innesti moderni.

In definitiva, il progetto ha inteso conferire una dignità architettonica ai diversi episodi spaziali che conformano il porto di Forio; un'operazione che ha il suo momento più rappresentativo nella piazza d'acqua, su cui si innesta la banchina d'attracco delle imbarcazioni del servizio passeggeri: un ponte proteso sul mare che consente di cogliere una visione sintetica della Forio storica e della sua proiezione moderna.

Figura 7. Porto di Forio, riconfigurazione dell'invaso portuale (Progetto A. Monaco)

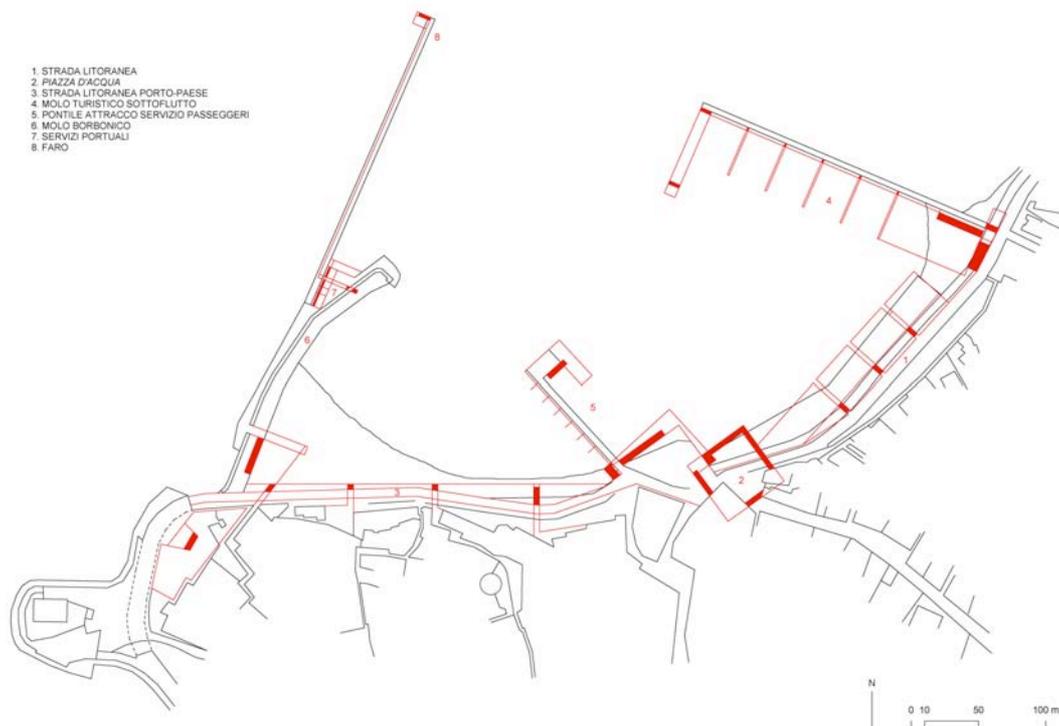


Figura 8. Porto di Forio, localizzazione e pianta del piano terreno della *piazza a mare* (Progetto A. Monaco)

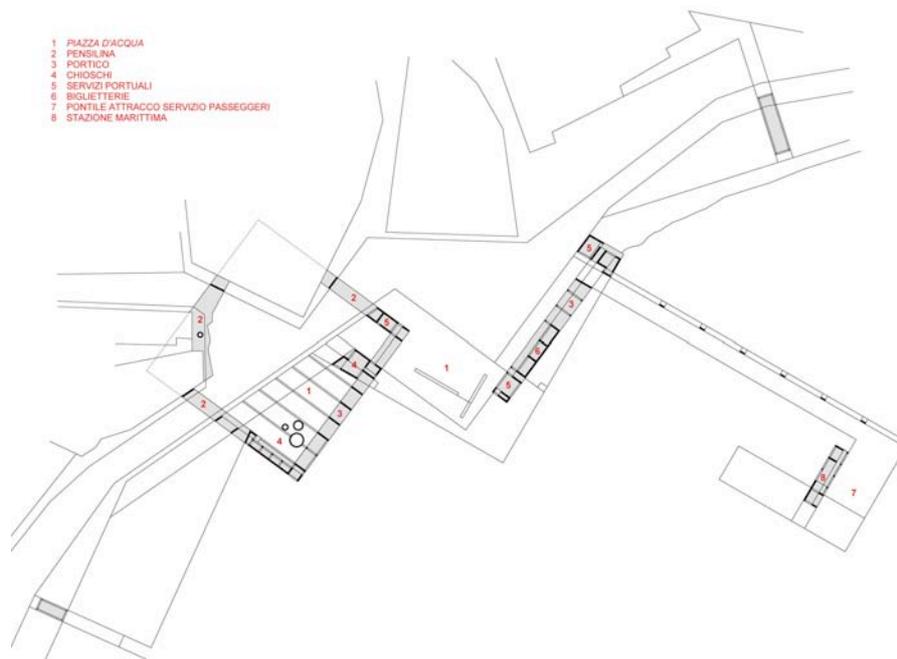
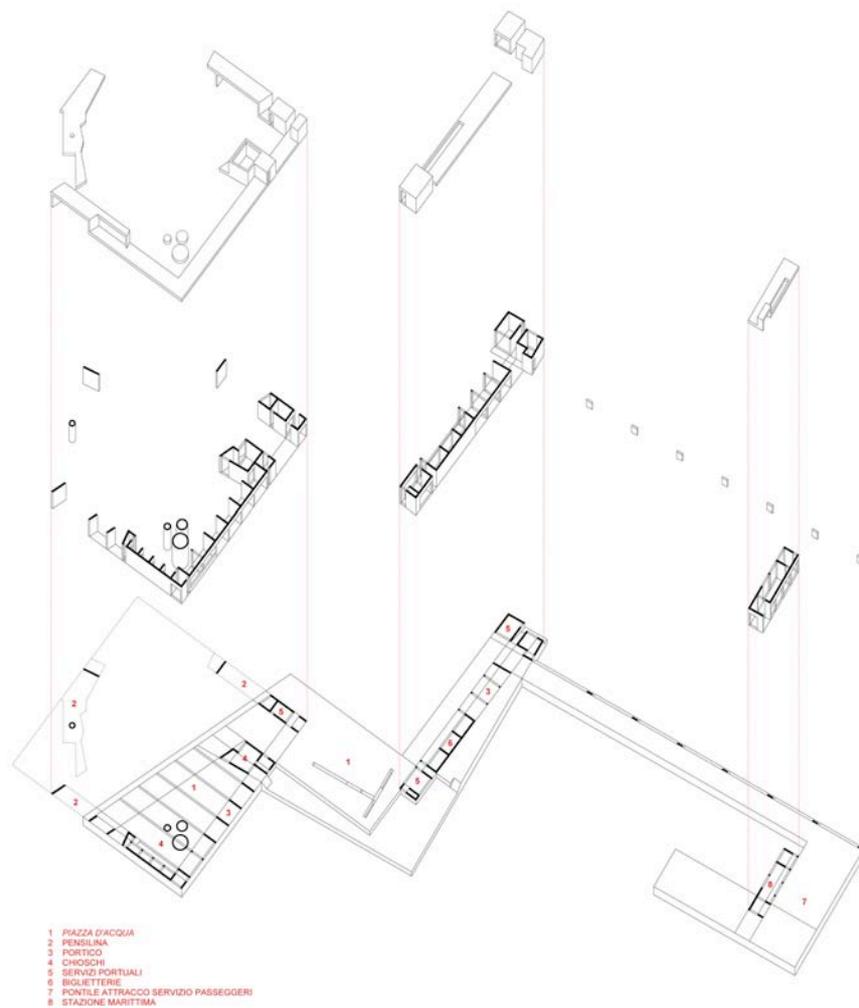


Figura 9. Porto di Forio, esploso assonometrico della *piazza a mare* (Progetto A. Monaco)



## *Porto di Ventotene: ampliamento portuale e nuove connessioni con l'entroterra*

Il progetto per il porto di Ventotene prevede la radicale riconsiderazione dell'ampliamento realizzato negli anni '50 con il cosiddetto Porto Nuovo, un molo disposto in modo speculare rispetto all'invaso del porto romano, a chiudere Cala Rossano negandole la continuità con il mare aperto, ed esposto a venti e correnti che ne rendono difficoltoso l'attracco e lo stazionamento delle imbarcazioni.

L'aumento del traffico nautico, che continua a gravitare in gran parte sul porto romano, produce ancora oggi la congestione dell'unico percorso di collegamento con il paese sovrastante, attraverso la banchina porticata e la rampa marina con andamento a zig-zag, minacciandone l'integrità fisica, oltre che negandone una accettabile fruizione.

Figura 10. Porto di Ventotene, ampliamento portuale e nuove connessioni con l'entroterra (Progetto A. Monaco)



Il progetto di rifunzionalizzazione prevede la duplicazione del suo invaso verso mare, mediante una scogliera attrezzata che, in inverno, è distaccata dalla terraferma e protegge l'argine tufaceo del porto antico dalla erosione delle correnti marine e, in estate, viene collegata alla piazza a mare da un pontile d'attracco che definisce il nuovo invaso portuale, caratterizzato dallo stesso favorevole orientamento nord-sud del porto romano, con l'imboccatura rivolta a est. La piazza a mare è caratterizzata da una leggera pendenza protesa verso il mare aperto. Ambito di rimessaggio invernale delle imbarcazioni, la piazza si presenta in estate come il luogo degli arrivi e delle partenze delle navi che svolgono il servizio passeggeri. Il progetto della piazza è caratterizzato da una successione lineare di padiglioni che rinforzano il segno del molo ed accolgono al loro interno i servizi portuali. L'ultimo padiglione verso la rupe tufacea, di dimensioni maggiori, è occupato dalla stazione marittima. Contro il taglio verticale della rupe sono ricavati gli ambienti e le strutture del percorso di risalita meccanizzata e l'elevatore delle autovetture e dei carichi pesanti. Questo sistema consente di snellire il collegamento del porto con l'interno dell'isola e di sgravare l'invaso antico dal traffico eccedente di mezzi e persone.

La quota superiore della rupe è ridefinita come una piazza panoramica lastricata, al di sotto della quale è ricavato il parcheggio multipiano. Essa integra nel suo disegno le percorrenze e gli elementi edilizi esistenti, configurando una struttura urbana complessa: un nodo paesaggistico di convergenza e raccordo di quote, visuali, percorsi e infrastrutture.

Figura 11. Porto di Ventotene, localizzazione e pianta del ampliamento portuale e delle nuove connessioni con l'entroterra (Progetto A. Monaco)

