

XXIX CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

AMBITI PORTUALI E CONTESTI TERRITORIALI PROTETTI: STRATEGIE PER L'INTEGRAZIONE NEL CASO DEL PORTO DELL'ISOLA DI VENTOTENE

Luciano FONTI, Clorinda PAGANO

Università degli Studi di Roma "La Sapienza", Facoltà di Architettura Valle Giulia, Via Gramsci 56, 00186, Roma

SOMMARIO

Negli ultimi anni il tema della riqualificazione delle città portuali e costiere, è stato notevolmente dibattuto: i processi di recupero a riguardo si sono aggiornati ed evoluti nel tempo, secondo le nuove tematiche dell'urbanistica contemporanea. La pianificazione attuale punta oggi sul tema dell'integrazione tra i diversi ambiti in gioco -città porto costa e territorio- al fine di raggiungere contemporaneamente tre diversi livelli di riqualificazione: locale, urbano/metropolitano e territoriale. Dal quadro generale emerge infatti che la presenza del porto influenza sia la realtà urbana di appartenenza sia il territorio circostante, soprattutto se di tipo naturalistico; in questo caso infatti il porto rappresenta sempre un elemento di forte impatto, in contrasto con il territorio che lo ospita. La ricerca effettuata si colloca proprio in questo segmento del quadro generale, con l'obiettivo di individuare una strategia di pianificazione capace di integrare la realtà portuale, con quella urbana e con quella territoriale, al fine di tutelare e valorizzare i particolari equilibri di tipo paesaggistico ed ecologico presenti nel luogo. In particolare lo studio è stato condotto sul caso della riserva dell'isola di Ventotene, in cui la struttura portuale presente può essere considerata di tipo operativo nonostante le ridotte dimensioni sia dell'insediamento urbano che dell'intera isola.

Lavoro svolto nell'ambito della ricerca MIUR ateneo 2007-2008 dal titolo "Città e aree portuali: strategie per la rifunionalizzazione e l'integrazione urbana", di cui è responsabile il Prof. Luciano Fonti e di cui fa parte fra gli altri come ricercatore l'Arch. Clorinda Pagano.

1 INTRODUZIONE: AREE PORTUALI E CONTESTI TERRITORIALI DI VALORE AMBIENTALE

Negli ultimi decenni il tema della riqualificazione urbana delle città portuali e, più in generale, delle città costiere (in particolar modo di tipo marittimo e fluviale) è stato notevolmente dibattuto: i processi di recupero a riguardo si sono aggiornati nel corso del tempo, seguendo l'evolversi delle tematiche che l'urbanistica contemporanea ha affrontato e sviluppato sia in ambito urbano che in ambito territoriale e di area vasta.

In particolar modo la rinnovata attenzione nei confronti del concetto di "qualità" nei processi di pianificazione ha rappresentato una importante svolta nella elaborazione di strategie e metodologie operative, sia nel caso di interventi di nuova urbanizzazione che in quelli più frequenti mirati alla riqualificazione e al recupero dell'esistente.

In ambito urbano, in particolare, la pianificazione degli ultimi trent'anni ha mostrato come nelle diverse esperienze avvenute nel contesto europeo, gli obiettivi generali comuni siano stati principalmente la ricerca di un equilibrio nella distribuzione sull'intero territorio di nuove risorse (sia di tipo ambientale, che di tipo insediativo e infrastrutturale), ed il potenziamento e la tutela di quelle già presenti specifiche del luogo in questione. In particolare l'attenzione è stata rivolta alle risorse di tipo ambientale e paesaggistico, soprattutto in seguito all'ufficiale riconoscimento della loro valenza e utilità nei processi di recupero, in qualsiasi contesto e a qualsiasi scala d'intervento, sia locale che territoriale.

A livello strategico il perseguimento di tali obiettivi ha comportato una sempre più approfondita strutturazione di modelli operativi complessi a "rete" per ogni sistema di riferimento, col fine di innescare meccanismi di interazione e dialogo tra le diverse componenti del territorio (i poli), che generalmente a causa dei processi di stratificazione e di rapido sviluppo spesso non adeguatamente controllato, si sono trovati oggi a dover forzatamente coesistere nello stesso contesto in condizioni di reciproco isolamento.

Ed è proprio sulla tracciabilità delle connessioni tra i poli che si sono riscontrate le maggiori difficoltà per quanto riguarda la concretizzazione dei modelli a rete, a causa dei conflitti che spesso sussistono tra ambiti o elementi di tipologia differente. L'obiettivo specifico alla base del sistema rimane quindi la necessità di attivare dei processi di "integrazione", fondamentali per la realizzazione dell'intera strategia di riqualificazione e recupero, a qualsiasi livello di pianificazione e in qualsiasi contesto applicativo.

Nel caso delle realtà portuali le tematiche fin qui esposte assumono una particolare rilevanza, data appunto la presenza del porto, e ovviamente anche della costa, che conferisce al contesto un carattere fortemente identitario sotto diversi aspetti (storico, funzionale, morfologico etc...) e che non può essere tralasciato a margine nelle strategie sia di riqualificazione dell'esistente che di nuova urbanizzazione, nonostante la condizione legislativa in Italia

preveda due iter di pianificazione e di gestione dell'ambito portuale e di quello urbano distinti.

Ad oggi l'urbanistica contemporanea ha ufficialmente riconosciuto la necessità di considerare il porto come elemento fortemente costitutivo dell'organismo urbano a cui appartiene, superando il concetto di "infrastruttura specializzata" e di semplice ambito tecnologico posto conseguentemente a margine del contesto urbano.

Parallelamente la presenza della costa non è più stata intesa come semplice limite fisico all'urbanizzazione, ma ha anch'essa assunto un ruolo fortemente connotativo, sia nel quadro della composizione del paesaggio urbano sia in quello dell'organizzazione spaziale dei tessuti e delle funzioni.

La pianificazione attuale punta quindi, a livello strategico, proprio sul tema dell'integrazione tra i diversi ambiti in gioco - città porto costa e territorio - al fine di ottenere un alto valore qualitativo sia nella tutela del patrimonio del contesto, sia nei processi di recupero e di riqualificazione, agendo contemporaneamente su tre diversi livelli di azione, ossia:

1. a livello locale l'obiettivo è quello di riuscire ad attuare dei programmi di recupero urbano tali da consentire con interventi mirati il raggiungimento di una riqualificazione di elevata qualità insediativa ed ambientale, attraverso la riconfigurazione del porto e delle sue immediate adiacenze in polo di attrazione sociale e culturale, sulla base del ruolo che storicamente il porto ha sempre svolto nel proprio ambito, fino al momento della rivoluzione industriale e dello sviluppo tecnologico;
2. a livello urbano o metropolitano le strategie puntano invece ad attivare dei processi di sviluppo che si avvalgano del porto e della costa come motori di crescita economica; in questo senso il porto è inteso come un nodo nella rete dei processi di scambio in chiave globale, ed il contesto urbano di riferimento dipende fortemente dall'aspetto tecnologico e infrastrutturale tipico del porto dell'epoca moderna;
3. a livello extraurbano e territoriale l'obiettivo principale è quello invece di riqualificare e riconfigurare l'assetto dell'"intorno", ossia del contesto territoriale in cui lo specifico sistema portuale è insediato. In questa ottica assume particolare importanza l'aspetto paesaggistico - ambientale del territorio, ed il porto è inteso come elemento componente della fascia costiera.

In questo panorama risulta evidente come le problematiche dell'ambito portuale relative ai processi di integrazione con il contesto si siano rapidamente evolute: il porto ha infatti superato il confine limitato all'influenza locale o urbana, arrivando ad ampliare il proprio bacino fino ad un livello regionale, nazionale e spesso internazionale, a seconda della tipologia del porto e della città in esame.

In ogni caso, da questo quadro emerge che la presenza dell'ambito portuale influenza anche il suo territorio di appartenenza, sia esso di tipo fortemente urbanizzato e infrastrutturato, sia esso di tipo naturalistico e caratterizzato da valenza paesaggistica.

Nel caso di contesti prevalentemente urbanizzati, ovviamente il processo di integrazione a scala territoriale è generalmente favorito proprio dalla presenza delle infrastrutture, che garantiscono la connessione diretta tra l'ambito portuale inteso come scalo marittimo e commerciale, e le città limitrofe (porto come nodo di una rete di flussi), pur tenendo presenti le già ben note difficoltà per quanto concerne il processo di integrazione urbana a scala locale, che risulta essere più o meno complesso a seconda della tipologia di porto presente e del suo conseguente bacino di influenza e di impatto con il contesto circostante.

Una particolare attenzione va invece rivolta nel caso dei contesti territoriali di tipo naturalistico, in cui il porto, nonostante non abbia generalmente in questi casi una vocazione prettamente tecnologica trattandosi solitamente di porti di tipo turistico, rappresenta comunque un elemento di forte impatto ed in netto contrasto con il territorio che lo ospita.

La ricerca di seguito sintetizzata si colloca proprio in questo particolare segmento del quadro generale presentato. Si è voluto infatti analizzare quali sono le particolari relazioni che possono instaurarsi tra un ambito portuale ed il suo contesto, nel caso in cui si tratti di un territorio di appartenenza di tipo naturalistico e, sulla base di tali relazioni, formulare una ipotesi di pianificazione strategica costruita sul principio dell'integrazione tra le parti.

L'obiettivo generale della ricerca è quindi quello di individuare una strategia di pianificazione che consenta di far convivere la realtà portuale, quella urbana (se presente) e quella territoriale, al fine di mitigare gli impatti e di tutelare e valorizzare i particolari equilibri di tipo paesaggistico ed ecologico presenti nel luogo, soprattutto alla luce delle più recenti tematiche generali relative ai concetti di identità locale, di paesaggio, di risorse ambientali e di potenzialità turistico-economiche.

A tal fine, si è ritenuto opportuno scegliere come campo di applicazione un contesto particolare sotto diversi aspetti come quello della riserva marina e terrestre dell'Isola di Ventotene, appartenente all'Arcipelago delle Isole Ponziane.

2 LA SCELTA DELL'ISOLA DI VENTOTENE COME CAMPO DI APPLICAZIONE

La ricerca di un contesto applicativo adeguato è stata dettata principalmente dalla necessità di trovare un sito e un ambito portuale di riferimento tali da poter sintetizzare la maggior parte delle problematiche relative al tema "integrazione tra porto e contesto naturalistico", in modo da poter trarre, al termine dello studio, delle conclusioni generalmente valide per ogni singolo caso esaminabile.

L'Isola di Ventotene ed il suo porto presentano infatti delle caratteristiche che consentono di condurre una analisi particolarmente approfondita e critica, circa le problematiche e i conflitti che possono esistere in qualsiasi caso similare, date le importanti risorse di tipo naturalistico e le altre peculiarità presenti sia nel luogo che nel porto.



Fig.1 - Localizzazione dell'isola di Ventotene rispetto all'Arcipelago delle isole Ponziane e all'Italia

In particolare, per quanto riguarda il territorio, gli elementi utili per la selezione sono stati numerosi.

Se ne indicano di seguito i principali:

- l'isola fa parte di una “riserva marina e terrestre”;
- le ridotte dimensioni del territorio;
- la geomorfologia del luogo;
- la presenza di un insediamento urbano di ridotte dimensioni ma ben consolidato;
- la presenza di risorse di tipo storico-archeologiche di particolare valore;
- la presenza di risorse naturalistiche importanti sia marine che terrestri.

Altro fattore che ha indirizzato la scelta del contesto verso l'Isola di Ventotene è stato ovviamente la tipologia di porto presente.

Nella maggior parte dei casi infatti le isole minori, così come gli altri contesti naturalistici su costa, ospitano generalmente un porto di tipo turistico, che, nonostante l'impatto comunque esistente, ben si presta all'integrazione e alla formulazione di strategie per la valorizzazione e la tutela del territorio.

Il porto di Ventotene, invece, pur non essendo definibile come porto di tipo “operativo” date le modeste dimensioni e le attività che si svolgono al suo interno, può essere comunque considerato un porto di tipo complesso, a causa di alcuni importanti elementi che rendono la struttura piuttosto articolata.

Se ne indicano alcuni:

- il porto è l'unico nodo esistente per il collegamento con la costa¹;
- l'isola è notoriamente una importante meta turistica;

¹ Recentemente è stata realizzata una elisuperficie che consente agli elicotteri di soccorso (118, protezione civile, forze dell'ordine) di intervenire in modo più repentino e sicuro evitando i disagi dell'insularità e realizzando la continuità territoriale a fini di sicurezza e tutela della salute.

- la vicinanza a città di grandi dimensioni come Roma e Napoli e alle isole di Ponza e di Ischia, rinomate per la particolare affluenza turistica;
- la presenza di un insediamento urbano stabile che comporta la necessità di sostentamento e di scambio con la costa durante tutto l'anno;
- il porto attuale è il risultato di una stratificazione storica di importante valore.

In particolare la presenza di un insediamento urbano consolidato (il Comune di Ventotene appunto) risulta essere un elemento di particolare importanza, visto che su isole di così modeste dimensioni solitamente sono presenti solo forme di abitato stagionale, destinato alla fruizione turistica estiva, oppure sono generalmente disabitate.

Nello stesso Arcipelago Ponziano infatti solo le isole di Ponza e di Ventotene sono stabilmente abitate durante tutto l'arco dell'anno. In particolare l'insediamento urbano di Ventotene, essendo particolarmente ridotto, manca di numerose attrezzature di uso quotidiano tra cui quelle sanitarie e scolastiche superiori. Ciò comporta uno scambio con gli insediamenti di costa (in particolare con Formia e Gaeta) continuo e ripetuto nell'arco della giornata, con la conseguente strutturazione di un porto più complesso e funzionale rispetto ad uno destinato alla semplice accoglienza turistica.

3 L'ISOLA DI VENTOTENE

Le Isole Ponziane (o Pontine) sono un arcipelago del Mar Tirreno, situato al largo del golfo di Gaeta a circa 12 km di distanza dalla costa tirrenica.

L'insieme è formato da due gruppi di isole: uno localizzato a nord-ovest composto dalle isole di Ponza, Palmarola e Zannone (afferenti al Comune di Ponza) e l'altro, situato a circa 39 km più a sud a cui appartengono l'isola di Ventotene e l'isolotto di Santo Stefano (Comune di Ventotene)², disabitato e famoso per la presenza del Carcere. Entrambi i Comuni appartengono all'amministrazione della Provincia di Latina.

Le uniche isole abitate dell'Arcipelago sono l'Isola di Ponza, con circa 3.200 abitanti, e l'Isola di Ventotene, che con i suoi 633 abitanti³ distribuiti su di una superficie di 1,54 kmq costituisce il più piccolo comune dell'Italia centrale.

Come abbiamo già precedentemente detto l'Isola di Ventotene e l'isola di Santo Stefano costituiscono una riserva marina e terrestre. In realtà l'intero Arcipelago è stato oggetto di indagini e di proposte per la creazione di una riserva ai sensi della legge n. 979/82⁴, ma solo il

² Posizioni geografiche: Palmarola 40°50' lat. N - 12°51' long. E; Ponza 40°54' lat. N - 12°57' long. E; Zannone 40°57' lat. N - 13°03' long. E; Ventotene 40°47' lat. N - 13°25' long. E; S. Stefano 39°47' lat. N - 13°27' long. E.

³ Fonte: dati ISTAT del 2001

⁴ Nonostante l'istruttoria per l'istituzione dell'Area Marina sia stata conclusa nel 1998, dopo anni di studi e di proposte di perimetrazione, la riserva marina è ancora oggi oggetto di dibattiti e di accanite polemiche da una parte della comunità isolana di Ponza che si oppone drasticamente alla sua realizzazione. Solo per Ventotene e Santo Stefano è così oggi possibile una gestione integrata terra-mare, che meglio garantisce la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, sia marine che terrestri.

Comune di Ventotene ha sostenuto l'idea dell'Area Protetta, consentendo l'istituzione dell'Area Protetta delle Isole di Ventotene e di Santo Stefano, avvenuta con Decreto del Ministero dell'Ambiente in data 12/12/97. Successivamente, agli inizi del 1999, la tutela è stata estesa anche sulla terraferma, con l'istituzione di una Riserva Naturale dello Stato.

Tale provvedimento consente di attuare la gestione⁵ delle risorse di mare e di terra in modo integrato, garantendo quindi la possibilità di effettuare interventi più efficaci e di ottenere esiti sicuramente migliori ai fini della tutela. Tuttavia ad oggi non risultano esistere né piani d'assetto né piani di gestione a riguardo (sia per Ventotene che per la maggior parte delle altre riserve marine e terrestri istituite) e la denominazione di area protetta rimane quindi uno status istituzionale su carta, che si traduce nella realtà solamente con la definizione dei perimetri e dei vincoli per l'uso del territorio sia marino che terrestre.

Ovviamente a valorizzare la possibilità della istituzione di una riserva per Ventotene e per le altre isole, è stato l'importante patrimonio floro-faunistico (sia marino che terrestre) presente in tutto l'Arcipelago, caratterizzato dalla presenza di endemismi esistenti solo in questi luoghi e conservatisi nel tempo grazie all'importante ruolo svolto anche dalla geomorfologia del territorio, che ha permesso lo svilupparsi di particolari specie e parallelamente ha reso difficilmente insediabile gran parte delle isole, garantendo così la salvaguardia di molti habitat.

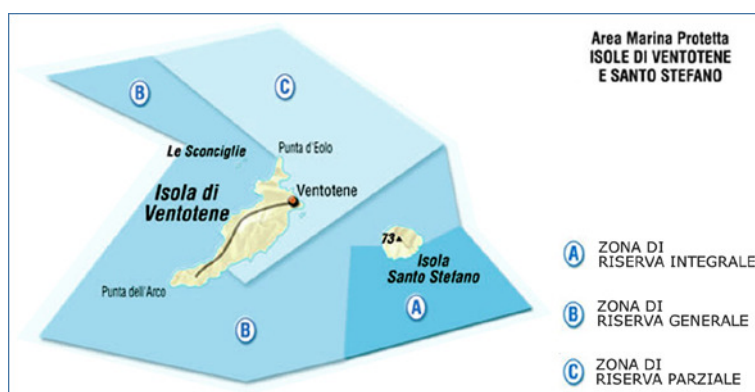


Fig.2 – La riserva di Ventotene e S.Stefano: le zone di riserva marina.

ZONA A, o *riserva integrale*; corrisponde all'area di mare antistante all'isola di Santo Stefano. In essa è vietata la pesca e la cattura di ogni specie vivente, e inoltre il transito di imbarcazioni e le immersioni subacquee sono consentite solo per scopi scientifici

ZONA B, o *riserva generale*; corrisponde alla porzione di mare più grande, ma solo circa metà della costa dell'isola di Ventotene. La regolamentazione è simile alla precedente, ma è consentita la navigazione a più di 500m di distanza dalla costa, o anche inferiore per i cittadini di Ventotene, e sono permesse visite guidate e immersioni, purché con autorizzazione esplicita. In ogni caso, le attività non devono alterare l'ambiente marino.

ZONA C, o *riserva parziale*; corrisponde alla restante parte della costa, comprendente ovviamente il porto. In essa sono consentite la navigazione, la pesca, e le immersioni senza autorizzazione; ci sono tuttavia piccole limitazioni.

⁵ Attualmente la gestione della Riserva è in fase di affidamento al Comune di Ventotene da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Tra i vincoli imposti dalla istituzione della riserva c'è ovviamente la limitazione dei tratti navigabili e la definizione sia delle modalità che delle aree di pesca. Questo ha permesso la tutela dell'importante e particolare ecosistema marino esistente nei dintorni, considerato la principale ricchezza della riserva.

L'origine geologica dell'intero Arcipelago è di tipo vulcanico; in particolare, Ventotene (così come Santo Stefano) rappresenta la parte apicale di un antico cono vulcanico che aveva un diametro di circa 15-20 km e che si innalzava per 1.039 metri da fondali di circa 900 metri di profondità. A questa origine è dovuta l'attuale conformazione dell'isola che presenta un territorio di forma allungata (la distanza più lunga è di circa 3 km e quella più larga di soli 800 m) piuttosto pianeggiante, con pareti a picco sul mare e cale naturali lungo tutta la sua costa. La quota altimetrica massima è di 139 m s.l.m. e coincide con l'area ad ovest denominata "Punta dell'Arco".

Tale conformazione del territorio consente la distinzione in altezza di due fasce di riferimento: la zona di costa, a bassa quota, lungo la quale è ovviamente avvenuta la realizzazione del porto, e la zona di terra, a quota più alta, su cui insiste il nucleo urbano vero e proprio.

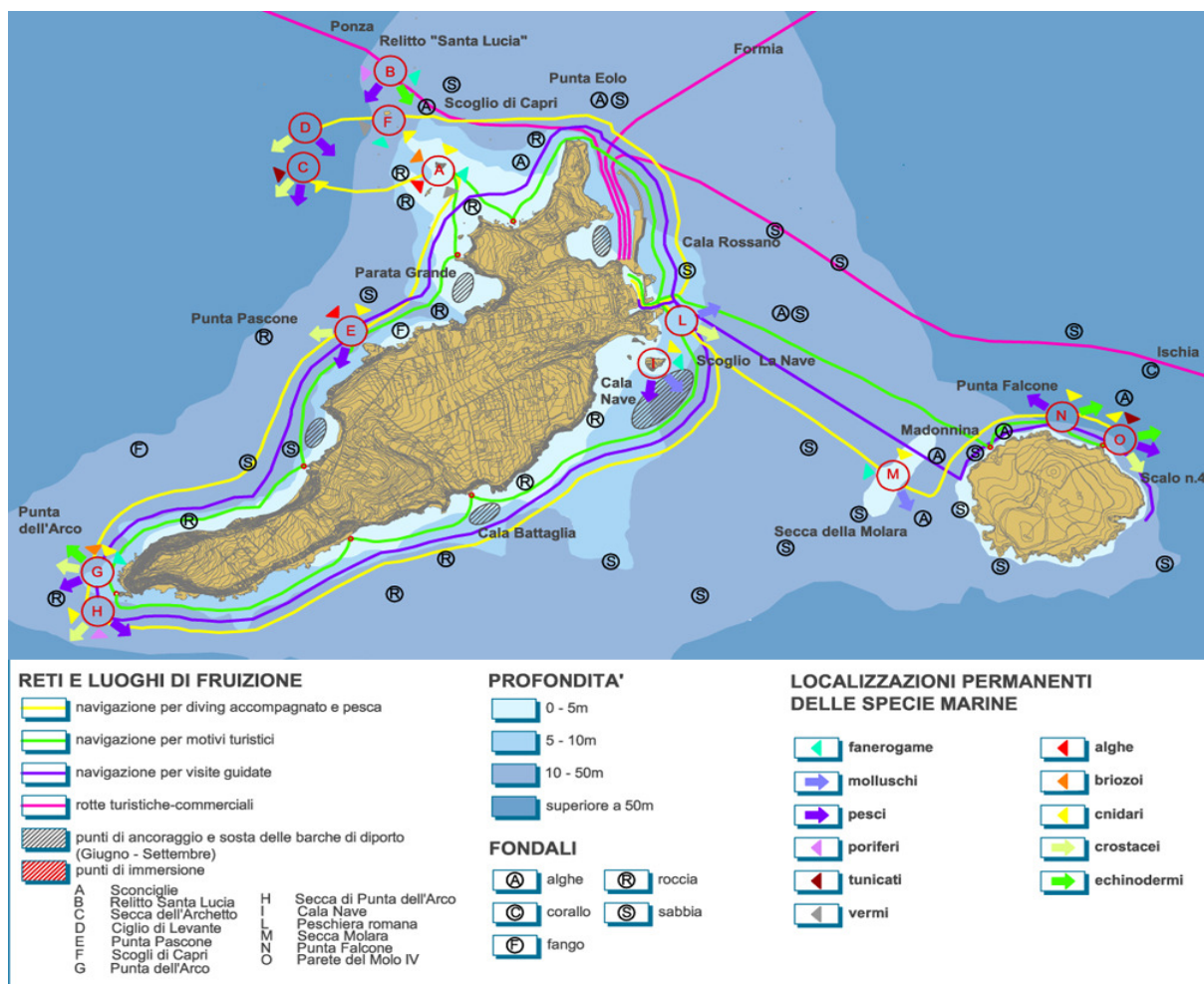


Fig.3 – Interazioni tra risorse di mare e reti di fruizione delle acque

Altra peculiarità dell'Arcipelago, ed in particolare di Ventotene, è il bagaglio storico archeologico attualmente esistente. Le isole Ponziane sono state, nel corso dei secoli, una meta sia per la civiltà greca che per quella romana e conservano ancora oggi numerose tracce dei passaggi storici che le hanno interessate. In particolare a Ventotene sono stati rinvenuti addirittura reperti dell'Età del Bronzo, anche se la maggior parte delle testimonianze ancora presenti raccontano una Ventotene degli anni dell'epoca imperiale romana (Villa Giulia, le grotte, il porto, le cisterne etc...), durante i quali iniziò lo sfruttamento del territorio per la realizzazione di un insediamento urbano stabile: quello edilizio avvenne nella parte nord-est (dove fu realizzato il porto ancora esistente) e quello agricolo nella parte sud-ovest.

Oltre a queste sono ovviamente presenti anche le tracce di un passato più recente. In particolare il periodo borbonico è quello che maggiormente ha impresso un segno nell'evoluzione urbanistica del nucleo abitato, ancora oggi presente. Verso la metà del 1800 infatti si ebbe un'importante impulso nell'edificazione verso l'entroterra, parallelamente all'aumento della popolazione che toccò il massimo di 2100 abitanti proprio verso la fine del secolo.

Oggi il comune di Ventotene, nonostante le sue ridotte dimensioni, risulta avere una densità media abitativa piuttosto elevata, superiore ai 400 abitanti per kmq, anche se in realtà l'insediamento urbano è principalmente localizzato nella zona est dell'isola, su di una superficie costruita quindi molto concentrata.

Da un punto di vista normativo il Comune, nonostante la propria condizione di insularità (e quindi di necessaria autonomia e autoregolamentazione) e l'importante riconoscimento delle risorse fin qui brevemente sintetizzate (avvenuto appunto con l'istituzione della riserva), non ha ancora adottato un Piano Regolatore capace di regolamentare delle strategie di sviluppo economico sulla base dei principi di tutela e potenziamento del proprio patrimonio, che già oggi risulta essere il principale mezzo di sostentamento dell'isola grazie all'attrazione turistica che genera.

Attualmente infatti il Comune è dotato solamente di un Programma di Fabbricazione (il P.R.G. già redatto non è stato ancora approvato) mentre per quanto riguarda la valorizzazione delle risorse, è in itinere un intervento previsto nei programmi integrati per lo sviluppo del litorale laziale (L.R. 1 del 5 Gennaio 2001) approvato dalla Giunta Regionale del Lazio, per il risanamento ed il recupero degli ambiti degradati su costa⁶; in particolare, a Ventotene

⁶ Il "Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio", approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del 31 luglio 2003 n.143, prevede l'Azione I.2.1, "Risanamento e recupero di ambiti degradati". La suddetta Azione prevede le seguenti tipologie di intervento: bonifica e sistemazione di discariche dimesse, bonifica e recupero di siti produttivi contaminati e degradati, bonifica e sistemazione di cave dismesse e di recupero ambientale con specie autoctone, recupero ambientale di altri siti abbandonati e/o caratterizzati da fenomeni di degrado derivanti dall'attività antropica. L'obiettivo più generale è quello di migliorare la qualità dell'ambiente e dell'assetto territoriale, promuovendo il ripristino morfologico dei luoghi, la gestione ottimale delle risorse fisiche e la qualità degli insediamenti costieri. Con Deliberazione di Consiglio Regionale n.112 del 10 luglio 2002 è stato approvato il Piano di Gestione dei Rifiuti della Regione Lazio, di cui è parte integrante il Piano delle Bonifiche dei Siti Contaminati.

l'intervento finanziato prevede la bonifica e il recupero ambientale del sito in località Calanone, in cui è stata individuata la maggiore discarica dell'isola.

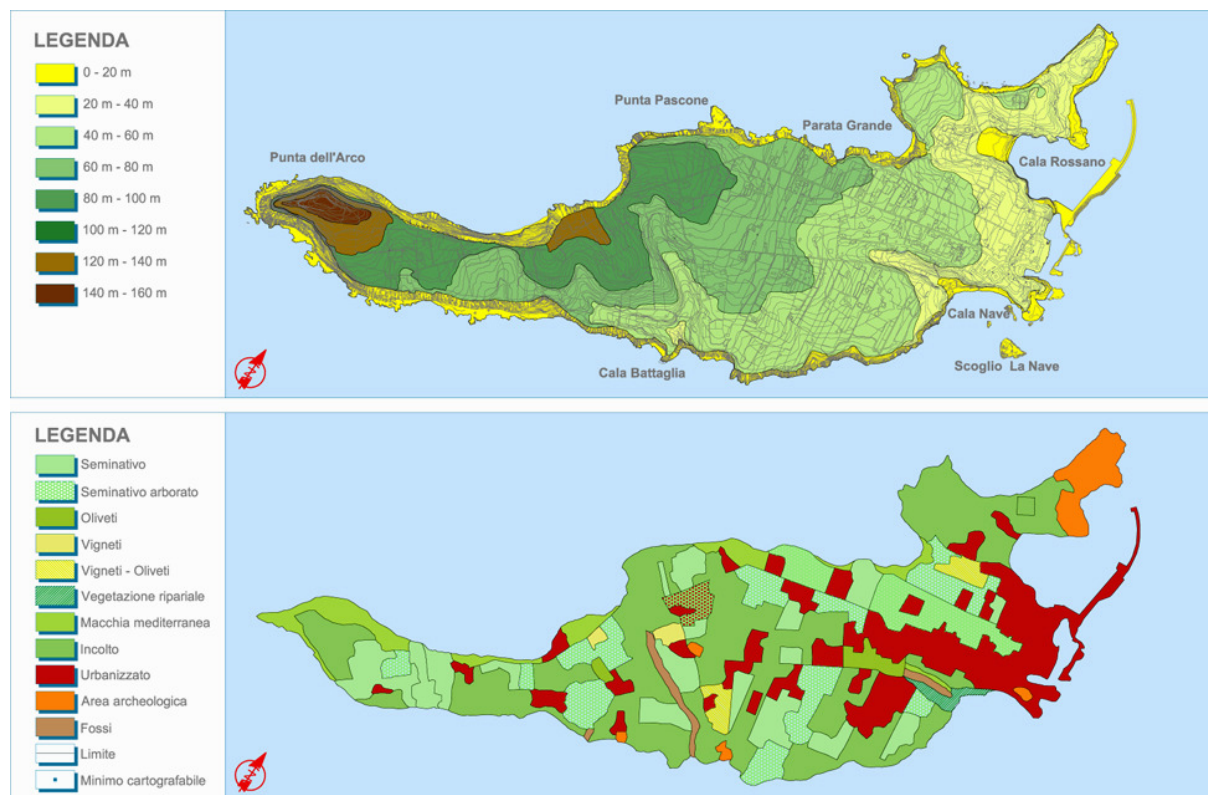


Fig 4,5 - Morfologia del territorio e uso sintetico del suolo.

4 IL PORTO DI VENTOTENE

L'attività portuale di Ventotene nasce in epoca romana, fase in cui si colloca la fondazione del primo insediamento urbano. Risale a questo periodo infatti la realizzazione delle numerose opere di urbanizzazione sia su terra che su costa ancora oggi esistenti. In particolare le tracce presenti lungo la fascia di costa sono ancora utilizzate, anche se nella maggior parte dei casi in modo improprio.

Come già abbiamo accennato in precedenza il porto di Ventotene può essere considerato un porto complesso anche se non propriamente di tipo operativo.

Al suo interno infatti, pur non svolgendosi attività di tipo tecnologico, è presente un flusso di imbarcazioni anche di grandi dimensioni, consistente e continuo durante tutto l'arco dell'anno e che si intensifica notevolmente durante la stagione estiva.

L'importante attività del porto è giustificata come già detto dalla presenza del Comune stabilmente abitato, che rende necessari gli spostamenti e lo scambio con la Costa in modo quotidiano, mentre le importanti risorse sia marine che terrestri rendono l'isola una importante meta turistica, comportando sia un notevole incremento temporaneo della popolazione residente, sia un afflusso maggiore di imbarcazioni da diporto di medie e grandi dimensioni. Tali presenze sono dovute anche alla vicinanza con numerosi altri porti turistici presenti sia sulla costa (Formia, Gaeta, San Felice Circeo, Terracina etc...) che sulle isole vicine (Ponza, Ischia etc...). La posizione geografica di Ventotene, la sua appartenenza ad un Arcipelago e la istituzione del luogo come riserva di Stato sono tutti fattori che infatti hanno contribuito a rendere l'isola una meta per il turismo sia di tipo stabile che di tipo itinerante. Il porto è situato nella zona est dell'isola ed è composto da diverse parti ben visibili e distinguibili tra loro non solo per uso ma anche per epoca e stratificazione storica.

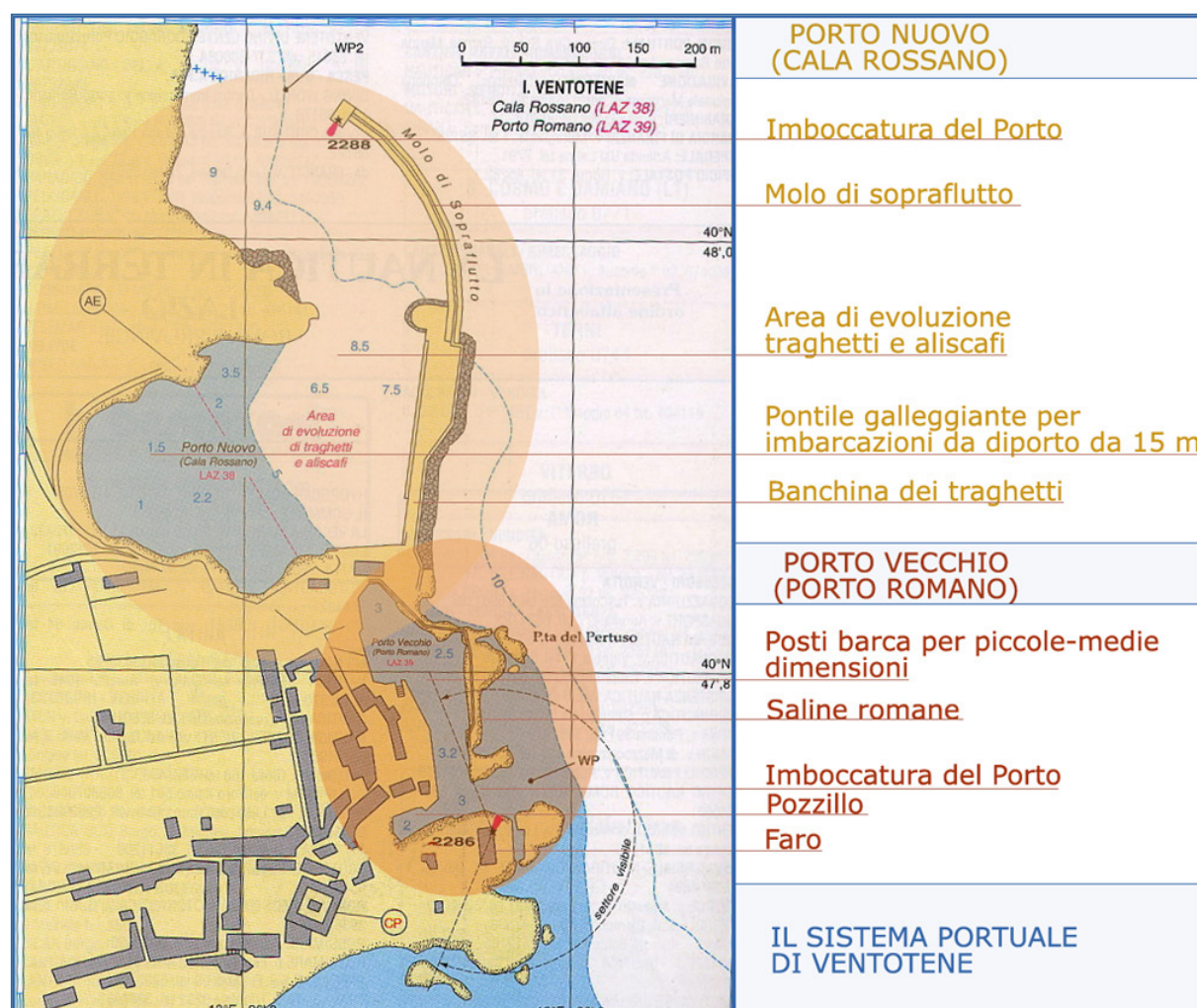


Fig.6 – Il sistema portuale di Ventotene: Porto Nuovo e Porto Vecchio

La parte di più recente realizzazione, denominata Porto Nuovo e situata nella zona di Cala Rossano, è ovviamente quella che consente l'approdo di imbarcazioni di grandi dimensioni, utilizzate per il trasporto sia di persone che di merci. E' protetto da un lungo molo di sopraflutto banchinato lungo circa 367 m, alla radice del quale è presente un'altra banchina di 70 m dove ormeggiano solo i traghetti di linea. La parte terminale del molo di sopraflutto è stata recentemente realizzata per proteggere ulteriormente l'imboccatura del porto dalle forti risacche spesso causate dal vento di maestrale.

Alla banchina dei traghetti di linea è inoltre ancorato un pontile galleggiante, attrezzato per ospitare imbarcazioni da diporto superiori ai 15 metri.

Il Porto Nuovo si trova a nord del Porto romano, comunemente denominato "Porto Vecchio".

Il porto romano, ben visibile nella sua ossatura, è oggi utilizzato per l'approdo delle imbarcazioni di medie dimensioni. E' considerato non solo un'opera di alta ingegneria (costruito con circa 60.000 mc di tufo asportati da un monte che digradava sul mare), ma anche una inarrivabile opera d'arte, grazie alla bitte, ai depositi, alle banchine e ai porticati interamente scolpiti nella roccia tufacea. Inoltre, dietro il molo, furono realizzati diversi fori ancora oggi visibili, utilizzati sia come frangionde sia come punti di raccolta per il sale nel periodo estivo. All'imboccatura del porto fu inoltre realizzato un deposito con un foro in superficie utilizzato per conservare le cime utili alla chiusura dell'entrata. Altro importante elemento è l'apertura che fu realizzata nel lato nord del bacino che permetteva sia il collegamento con il mare aperto sia limitava la risacca evitando l'insabbiamento del porto stesso.

Altra parte della struttura portuale è il "Pozzillo" una insenatura situata nella zona sud del Porto Vecchio, che fu realizzata per lo sfiato della risacca ed usata ancora oggi come luogo di alaggio per le barche.

Ad oggi quindi, il porto di Ventotene sintetizza e raccoglie nella propria conformazione tutte le fasi storiche attraversate dall'isola, grazie anche all'impianto urbano settecentesco situato in fascia alta che corona la vista della costa dal mare.

Oltre al ruolo di nodo infrastrutturale, anche in questo caso il porto, così come avviene generalmente, svolge un ruolo di porta di accesso al luogo che lo ospita.

Da questo punto di vista possono essere effettuate delle considerazioni valutative critiche, dalle quali emerge la netta differenza che sussiste tra un porto che fa parte di un territorio costiero (anche nel caso delle isole maggiori) ed uno che invece appartiene al territorio di un'isola minore. Ovviamente in quest'ultimo caso la sola presenza fisica dell'infrastruttura altera notevolmente la conformazione della costa e del paesaggio nella sua totalità, a causa di un rapporto proporzionale tra gli ambiti che tende ad essere bilanciato. Nel caso dell'isola di Ventotene, la presenza del porto rispetto alle modeste dimensioni del territorio risulta essere di particolare impatto, visto che già a breve distanza dalla costa si ha il quadro visivo dell'isola nella sua completezza. Ne consegue quindi che in questo caso il porto non svolge

semplicemente un ruolo di porta di accesso alle risorse offerte dal territorio che si estende alle sue spalle, ma diventa propriamente parte di esso, una sorta di propaggine artificiale dell'isola e non un elemento aggiunto. Tra l'altro la stratificazione storica presente e le modalità di costruzione e strutturazione del Porto Vecchio danno già l'immagine di un insieme "naturalmente" integrato, anche se sussistono numerosi conflitti e rischi di degrado causati da un uso improprio delle preesistenze e dalla mancanza di una gestione e regolamentazione adeguata del territorio.

5 ANALISI DEI DELLE RISORSE E DEI CONFLITTI ESISTENTI TRA PORTO E TERRITORIO

Sulla base della breve sintesi descrittiva esposta in merito alla conformazione degli ambiti di interesse - territorio, costa e porto - ci apprestiamo di seguito ad analizzare quali sono gli elementi di degrado, rischio e conflitto attualmente presenti tra i tre "sistemi" e che ad oggi impediscono la strutturazione di un unico insieme integrato.

La fase di analisi di questi dati risulta essere estremamente importante, dato che dalle impedenze individuate tra gli ambiti scaturiranno gli obiettivi specifici e gli interventi necessari per la composizione di un piano d'assetto efficace.

Tuttavia, come abbiamo già accennato in precedenza, esistono importanti fattori di risorsa, anche se attualmente versano in parte in condizioni di degrado, estremamente utili ai fini di un progetto integrativo e non invasivo, quali ad esempio:

- la stratificazione storica del porto. La convivenza delle diverse fasi storiche attraversate dal porto nel corso dei secoli contribuisce al mantenimento del carattere complesso della struttura portuale, intesa come centralità culturale, sociale, commerciale infrastrutturale.
- Il particolare sistema costruttivo del Porto Vecchio. L'aver utilizzato dei blocchi tufacei estratti dal monte che digrada sul mare, e l'aver scavato le strutture di supporto e servizio tra i blocchi stessi portati al mare e all'interno della roccia che costeggia la banchina di terra, ha fatto sì che la struttura portuale apparisse come una particolarità della geomorfologia del luogo. Il porto costruito come propaggine e la roccia scavata, per la realizzazione delle grotte, rendono porto e territorio un sistema unico. Tale percezione è immediata dato che è perfettamente visibile sin dall'avvicinamento alla costa dal mare.
- L'utilizzo del porto romano come approdo turistico. Tale sistema di uso consente di vivere, e non solo di visitare, lo spazio archeologico secondo il suo originario utilizzo. Questo non solo fa sì che la struttura venga costantemente monitorata e mantenuta, ma contribuisce anche alla perpetuazione del carattere identitario tipico del luogo.

- La istituzione della riserva marina. Tale provvedimento se da una parte vincola l'utilizzo del territorio, dall'altra consente la tutela e la salvaguardia di tutte quelle risorse che rendono Ventotene una importante meta turistica, e sulle quali gravita quindi l'economia e il sostentamento del luogo. Lo status di Riserva ha fatto sì che venissero intraprese numerose attività, legate al turismo, di tipo eco-compatibile, impedendo quindi l'eccessivo sfruttamento del territorio. Ciò ha quindi comportato la definizione di un limite sia nell'edificazione sull'isola sia nello sviluppo tecnologico-commerciale del porto, che avrebbe potuto diventare un importante centro di commercio per la pesca, date le risorse presenti nei tratti di mare circostanti. Tale indirizzo avrebbe contribuito alla creazione di ulteriori e maggiori elementi di conflitto, che avrebbero potuto compromettere l'equilibrio dell'intero sistema.

E' da precisare comunque che queste importanti risorse, potenzialmente utilizzabili nell'ottica del progetto, versano già in condizioni di degrado, dato ad esempio l'uso improprio che si fa delle grotte romane adibite ad uso commerciale o lo sfruttamento eccessivo del porto turistico, spesso utilizzato oltre il limite massimo di posti barca consentito.

Parallelamente agli elementi di risorsa ovviamente sussistono degli importanti elementi di tipo problematico, che necessitano di soluzioni specifiche ed interventi mirati.

Le cause che hanno generato la lunga serie di micro-conflittualità esistenti, specifiche caso per caso, sono principalmente due, una di tipo orografico ed una di tipo normativo.

Dal punto di vista orografico infatti possiamo imputare la condizione di distacco che c'è tra gli ambiti alla distanza altimetrica esistente tra il centro urbano ed il porto. Come abbiamo già detto infatti, il Comune di Ventotene sorge sulla fascia alta dell'isola, a causa della ripida geomorfologia che caratterizza le sue coste. Questa conformazione del territorio ha comportato che porto e centro urbano sorgessero su due livelli distinti e quindi già originariamente distaccati.

Il problema del collegamento tra i due nuclei è già stato anche in passato motivo di intervento urbanistico. Ne è traccia infatti il sistema di rampe costruito nel periodo borbonico alle spalle del Pozzillo, al di sopra del quale è stato poi realizzato un tessuto insediativo anulare che corona l'insenatura. Le rampe rappresentano ancora oggi il sistema di collegamento principale tra porto e insediamento.

Conseguenza di questa morfologia dei tessuti è stata la localizzazione di attrezzature commerciali e per la ristorazione in prossimità del porto e degli affacci al mare, mentre i servizi locali sono stati ubicati in prossimità del centro storico. Si sono così venuti a creare diverse e numerose unità di insediamento e di uso del suolo, eccessive in proporzione all'estensione dell'isola.

Altra causa principale della condizione di degrado e di frammentazione delle parti è ovviamente da imputarsi all'aspetto normativo e gestionale sia dell'insediamento urbano che del porto⁷, nonché dell'intero territorio dell'isola e della riserva.

Questa noncuranza ha comportato un progressivo incremento del degrado delle zone a rischio dell'intera isola, a partire dal problema dell'erosione delle coste, fino ad arrivare allo stato di abbandono (con le ovvie conseguenze) in cui versano alcune cale e alcune aree dell'entroterra. Altri fattori sono riconducibili ovviamente alla vicinanza del porto con le risorse naturalistiche e archeologiche dell'isola.

In particolare le aree a rischio sono quella di Villa Giulia, situata a Punta Eolo, e l'area della peschiera e delle saline romane (Cala Nave e Porto Vecchio), in parte utilizzate come luogo di sosta per la balneazione ed in parte lasciate a margine del porto.

E' infatti importante specificare che la zona in cui è presente il porto è la parte del territorio che storicamente è stata maggiormente sfruttata ed in cui, di conseguenza, si concentrano la maggior parte delle risorse e delle problematiche attualmente esistenti.

In questa zona sono infatti presenti il porto, le strutture romane, i reperti archeologici di Villa Giulia, l'insediamento urbano e ovviamente l'accesso all'intera riserva, tutte componenti che se pur coesistendo in soluzione di contiguità tra loro costituiscono un insieme di ambiti per lo più separati.

La cartografia seguente consente di approfondire le nozioni fin qui esposte.

⁷ Il porto di Ventotene è affidato alla gestione dell'Autorità Marittima con sede sull'isola stessa.

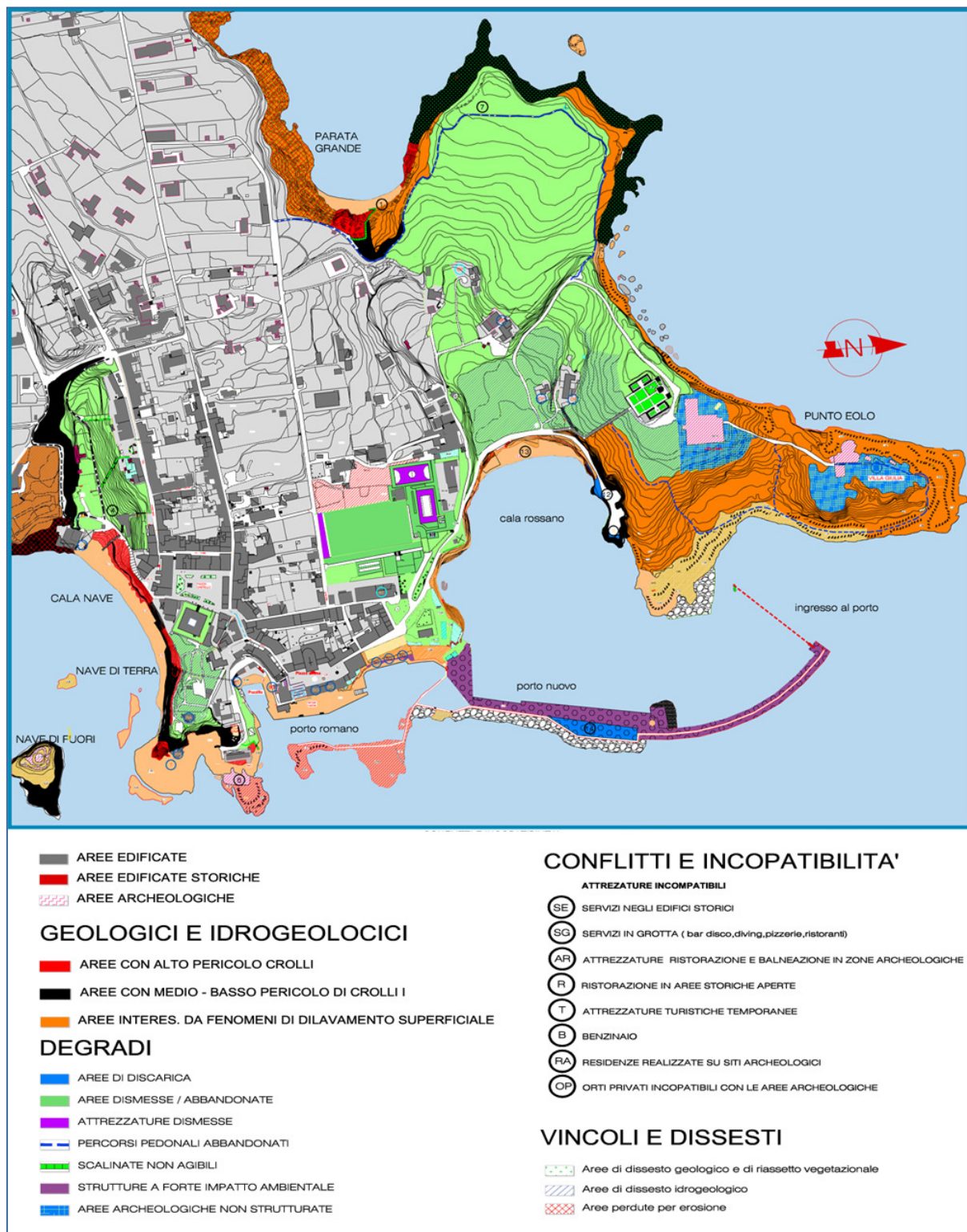


Fig.7 – Carta dei rischi, dei degradi e dei conflitti

6 INTEGRAZIONE TRA PORTO E TERRITORIO

Abbiamo già specificato che il Piano Regolatore Generale, già redatto, non è stato ancora approvato dal Comune di Ventotene, che al momento segue ancora le indicazioni del vigente Programma di Fabbricazione, ovviamente insufficiente ai fini della tutela delle risorse e del recupero e della integrazione del porto con i diversi ambiti di interesse.

Per procedere alla redazione di una strategia valida, e quindi di un piano d'assetto efficace, risulta di conseguenza necessario dover ricalibrare alcuni indirizzi vigenti alla luce delle considerazioni effettuate sulla base dell'analisi svolta e degli obiettivi generali prefissati.

Alla base del processo è utile definire una nuova mappatura delle zone di tutela dell'isola, prestando particolare attenzione alla zona nord-est (la più compromessa e a rischio), e suddividere l'area in esame in aree omogenee di intervento, su cui organizzare una strategia generale comune ed una serie di interventi specifici per ogni settore, mirati alla riqualificazione e al potenziamento di ogni particolare risorsa.

In particolare le aree residenziali sono state suddivise a seconda della tipologia e del carattere dell'edilizia presente, annettendo ad esse il tipo di verde circostante, sia privato che incolto; per quanto riguarda le aree aperte, la suddivisione in settori è stata effettuata in base alle risorse peculiari: sono state infatti distinte le aree a valenza ambientale, le aree caratterizzate da presenze archeologiche e quelle composte da verde interstiziale. Inoltre è stato individuato un ulteriore settore di intervento riguardante le aree urbanizzate caratterizzate dalla presenza di infrastrutture e servizi. A quest'ultima area omogenea appartiene, fra le altre attrezzature, anche il Porto Nuovo, mentre il Porto Romano è stato incluso in quella di tipo archeologico.

L'analisi delle componenti così suddivise ha permesso di ottenere una lettura più agevole delle singole criticità e potenzialità rilevabili in un territorio così complesso come quello dell'isola di Ventotene.

I parametri di riferimento utilizzati per la definizione dei vari punti di forza e debolezza sono stati adottati in base alla possibilità di connessione di ogni elemento presente con la struttura portuale. In questo modo lo studio è stato condotto su diversi livelli: all'interno delle unità omogenee comprensive della struttura portuale e all'esterno tramite lo studio dei conflitti e delle risorse di connessione tra unità e unità. L'obiettivo generale a cui tende tale metodologia è quello di creare un sistema a telaio che coinvolge l'intero territorio con la previsione di interventi che variano di intensità, tipologia e quantità a seconda della distanza dell'area in esame dal porto e dalla costa.

La strategia di azione si basa quindi sulla realizzazione di numerosi micro-interventi che nelle aree urbanizzate e naturalistiche a ridosso del porto sono mirati alla completa integrazione delle parti di interfaccia, e che nelle aree più distanti sono invece mirati alla realizzazione di connessioni dirette ed agibili con il porto. In tal modo gli ambiti limitrofi vengono integrati e fusi in un unico settore, mentre gli ambiti più distanti vengono messi in rapporto di stretta

dipendenza e scambio con l'area portuale, che assume definitivamente il ruolo di porta d'accesso alle risorse dell'intera isola e della riserva naturale.

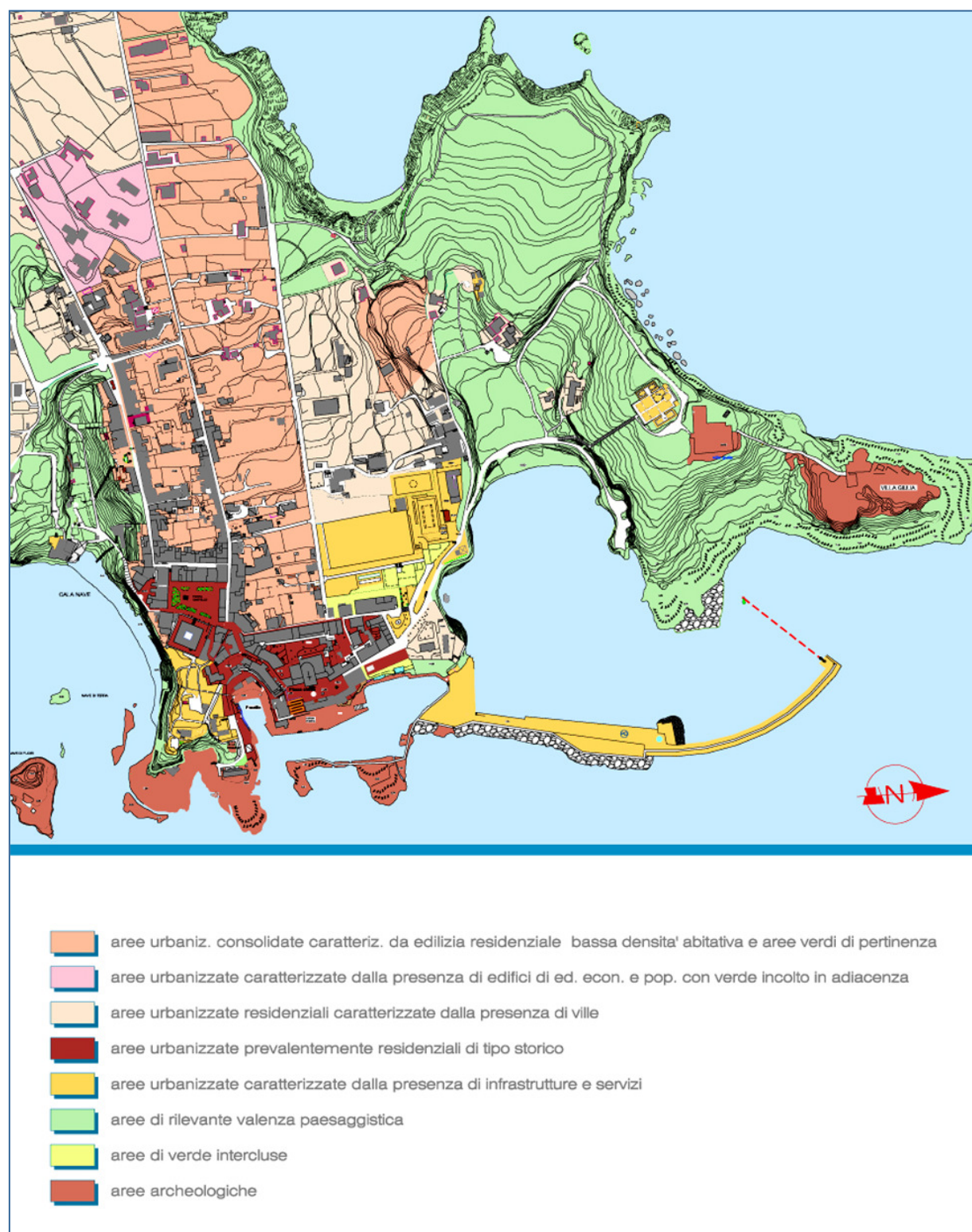


Fig.8 – Aree omogenee

Proseguendo nella definizione dello studio, si è ritenuto opportuno sintetizzare le aree in base alle criticità e alle risorse individuate in riferimento alle possibili connessioni con il porto.

Si sono così venuti a definire tre ambiti di intervento principali:

1. il Parco naturalistico-archeologico di Cala Rossano, caratterizzato ovviamente dalle aree a forte valenza paesaggistica e dalle importanti risorse archeologiche presenti nella zona di Punta Eolo. A tale ambito di intervento è necessario prestare particolare attenzione a causa del delicato equilibrio che intercorre tra le risorse presenti e l'infrastruttura portuale immediatamente adiacente.
2. il Parco di Cala Nave, caratterizzato dalla presenza di una vasta area di verde in condizioni di semi abbandono e degrado, localizzata alle spalle dell'area di balneazione di Cala Nave e ad est del Centro storico del Comune.
3. il Sistema del Porto Nuovo, che comprende tutta la struttura portuale e l'affaccio su costa, dal Faro fino alla zona del Porto Nuovo di Cala Rossano.

Gli ambiti 1 e 2 sono conformati come lingue disposte in modo perpendicolare rispetto all'area di interesse dell'ambito 3, che con la sua forma semianulare chiude e collega gli altri due ambiti "separati" dalla presenza del nucleo storico del centro abitato.

Per ogni ambito sono stati previsti una lunga serie di interventi mirati a risolvere contemporaneamente sia i punti di conflitto e di criticità nel collegamento con la costa e con il porto, sia le problematiche di degrado "interne", presenti a causa dell'attuale stato di noncuranza, abbandono, e mancanza di regolamentazione adeguata.

Per quanto riguarda l'ambito 1 gli interventi previsti sono tesi alla realizzazione di un parco naturalistico e archeologico fruibile, che grazie alla sua posizione può dominare e dialogare visivamente con il porto e con le imbarcazioni che vi attraccano. In questa parte dell'isola il distacco altimetrico presente tra costa e insediamento gioca a favore della necessaria salvaguardia dovuta al patrimonio presente. In quest'ottica la differenza di quota può essere considerata come una fascia di rispetto verticale, che tuttavia consente la piena visione del porto sottostante. Dei collegamenti diretti sono stati comunque previsti, attraverso la realizzazione di scale e passaggi pedonali che conducono dal parco alla spiaggia di Cala Rossano e quindi all'ambito 3. Obiettivo specifico dell'ambito 1 è anche la valorizzazione di questa spiaggia e dell'intera cala, che a causa della condizione di immediata adiacenza con il porto ed in particolare, con il pontile galleggiante per le imbarcazioni da diporto, versa in condizioni di degrado ed è quindi poco utilizzata.

Nell'ambito 2 è prevista la realizzazione di un parco attrezzato, data la vicinanza al centro abitato e la grande quantità di verde incolto presente da recuperare. Inoltre gli obiettivi d'ambito prevedono il ripristino di antichi collegamenti pedonali con la costa, e la

realizzazione di altri percorsi per la connessione del parco attrezzato con le risorse archeologiche della peschiera, e con la grotta che collega Cala Nave al Pozzillo; in questo modo viene a crearsi un percorso continuo che dal centro del Comune arriva fino all'area di interesse dell'ambito 3, ossia fino al Porto.

L'ambito 3, come già detto, include l'intera struttura portuale e collega le parti costiere degli ambiti 1 e 2. Gli obiettivi principali previsti per quest'area sono la riorganizzazione dei posti barca attualmente disponibili, necessaria ad alleggerire il carico di imbarcazioni presenti all'interno del porto romano, e la creazione di nuovi altri attraverso l'inserimento di pontili galleggianti (strutture poco impattanti e removibili nel periodo invernale). Inoltre è prevista la riqualificazione dell'intera struttura romana, che verrà resa fruibile tramite un percorso che non solo attraversa l'intero ambito ma che si collega ai percorsi pedonali previsti negli altri ambiti di intervento. In questo modo si crea un circuito anulare che connette il porto sia al centro abitato, sia alle risorse naturalistiche e archeologiche, introducendo di conseguenza all'intero territorio.

Di seguito indichiamo gli interventi principali previsti per ogni ambito.

AMBITO 1: CALA ROSSANO

Interventi principali per il collegamento con il porto:

- Creazione di un collegamento pedonale tra porto e paese
- Creazione di un ponte di collegamento porto/spiaggia con conseguente rivalorizzazione della spiaggia di Cala Rossano
- Creazione collegamento area ex benzinaio - punta Eolo
- Recupero delle due antiche scale di accesso al mare

Interventi principali di riqualificazione dell'ambito:

- Estensione dell'area archeologica
- Realizzazione di un accesso al Parco Archeologico completo di servizi, punto accoglienza, informazioni e museo
- Creazione di filari alberati lungo i percorsi principali
- Restauro dei resti esistenti della Villa
- Ampliamento degli scavi della Villa
- Creazione di percorsi obbligati per la visita dell'area
- Creazione di un area protetta per la salvaguardia del limonium pontius (essenza endemica)
- Riconversione delle formazioni erbacee abbandonate in aree di verde pubblico attrezzate con servizi, punti di sosta panoramici, percorsi naturalistici
- Ristrutturazione della discesa al mare esistente su Parata Grande

AMBITO 2: CALA NAVE

Interventi principali per il collegamento con il porto:

- Valorizzazione della grotta borbonica che collega il pozzillo con la spiaggia
- Valorizzazione delle aree archeologiche delle peschiere e la polveriera
- Ripristino di scale di collegamento

Interventi principali per la riqualificazione dell'ambito:

- Riqualificazione dell'area verde in abbandono attraverso la realizzazione di un parco completo di servizi, punto accoglienza, informazioni e museo
- Creazione di sentieri naturalistici attraverso la salvaguardia delle specie botaniche
- Sistemazione dei percorsi per la fruizione del Parco
- Creazione di filari alberati lungo i percorsi principali
- Creazione di percorsi obbligati per la visita dell'area
- Riqualificazione e progetto delle principali piazze cittadine oggi fortemente degradate
- Riconversione delle formazioni erbacee abbandonate in aree di verde pubblico attrezzate con servizi, punti di sosta panoramici, percorsi naturalistici
- Riconversione dell'edificio adibito al confino ed esilio del periodo fascista, e creazione di un museo del confino e una biblioteca.
- Riqualificazione del centro sportivo e riutilizzo di una parte di esso per la creazione di un spazio di verde attrezzato dove poter svolgere manifestazioni e mercati.

AMBITO 3: IL SISTEMA DEI PORTI

Interventi principali per il collegamento con il porto:

- Creazione di un percorso che collega l'accesso al Parco Archeologico e Villa Giulia alla zona del Porto Romano
- Pedonalizzazione del Centro Storico
- Creazione scala smaltimento traffico pedonale porto-paese

Interventi principali per la riqualificazione dell'ambito:

- Riconversione delle grotte del Porto Romano: spostamento di alcuni dei servizi esistenti in favore di un luogo per l'esposizione illustrativa del passato e del presente dell'Isola (storia, mare, natura)
- Limitazione dell'uso del Porto Romano ai soli residenti per motivi di servizio e del Porto Nuovo ad un numero ristretto di barche ospitate in modo razionale
- Realizzazione di un punto accoglienza per i turisti nel Porto Nuovo
- Creazione di una struttura permanente adibita a biglietterie e sala di attesa, bar e servizi nel porto nuovo
- Creazione di una struttura di supporto ai diportisti in cui poter dislocare le attività veliche
- Utilizzo di pontili galleggianti per incrementare i posti barca stagionali

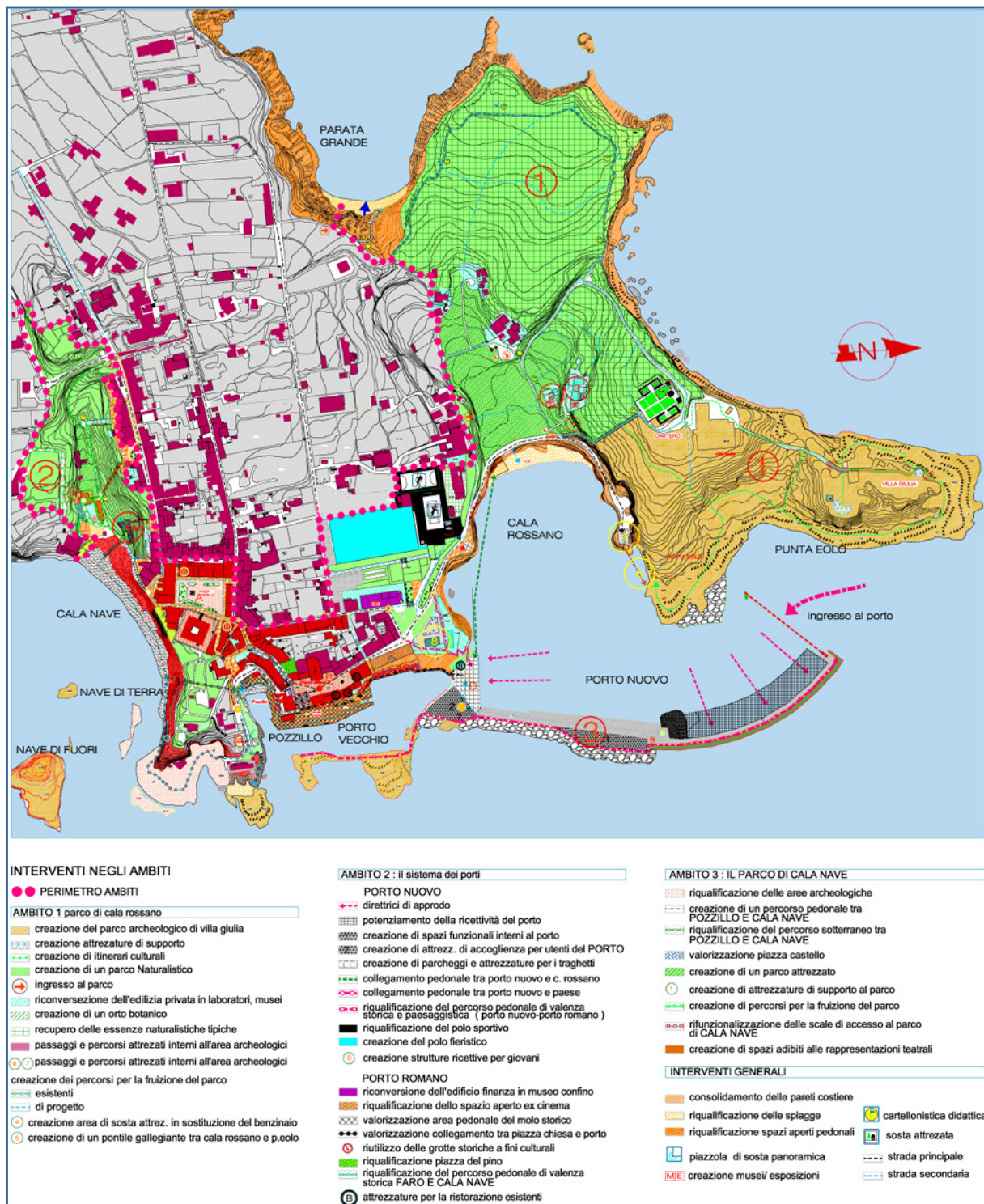


Fig.9 – Obiettivi ed azioni – Strategia di piano

7 CONCLUSIONI

L'esperienza effettuata mostra come sia possibile interagire con elementi notevolmente differenti tra loro per tipologia, come un porto e un contesto naturalistico, attraverso la formulazione di strategie di pianificazione che si avvalgono di interventi di tipo capillare.

Lo schema di base dell'assetto presentato è riconducibile al contemporaneo modello di pianificazione "a telaio", secondo il quale l'iter metodologico da seguire prevede l'individuazione di nodi strategici e di connessioni omogeneamente distribuite nel territorio.

Tale sistema trova generalmente applicazioni possibili in svariati campi di esame, dalle città metropolitane all'area vasta, e anche in territori modesti per dimensioni ma complessi, come quello appena esaminato.

Tuttavia, nella specificità di ogni caso, permangono numerose difficoltà di concretizzazione a causa della difficile definizione delle connessioni, necessarie a rendere le risorse strategiche presenti, usufruibili da ogni punto del territorio in esame. Questa difficoltà può divenire vincolante ai fini del progetto soprattutto se alla necessità di intervenire si affianca quella di tutelare, come nel caso di Ventotene.

Nel nostro caso infatti le difficoltà di reperimento di collegamenti utili sono state numerose. Il vincolo principale è stato quello di dover attuare una strategia efficace ma assolutamente non invasiva, per dover tuttavia connettere un elemento fortemente invasivo, come il porto, ad un contesto da tutelare.

Tuttavia, sulla base di uno studio approfondito del luogo e delle sue peculiarità, si è potuto procedere alla formulazione di un assetto rispettoso del contesto, grazie anche alla decisione di adottare un principio di flessibilità nell'applicazione degli interventi alle singole problematiche incontrate, per creare delle soluzioni ad hoc, capaci di valorizzare il carattere identitario di ogni singolo elemento e dell'insieme degli elementi nel complesso.

Procedendo in questo modo infatti si analizza singolarmente ogni specifica causa di degrado e conflitto e si propone una soluzione adeguata che risolve la problematica e partecipa al conseguimento dell'obiettivo generale di base, ossia quello di "legare" e integrare una infrastruttura impattante come quella di un porto con un contesto caratterizzato da fragili e importanti equilibri di tipo archeologico e paesaggistico come quello di Ventotene.

Il progetto proposto coinvolge infatti l'intero territorio, concentrandosi sulla parte nord-est dell'isola, la più eterogenea e quindi la più a rischio. La suddivisione in 3 ambiti di intervento, completamente differenti tra loro, ha permesso di scendere nel dettaglio delle criticità e di individuare sia le soluzioni comuni che potessero creare un filo conduttore tra le parti, sia quelle differenti e quindi più specifiche del luogo in esame. Seguendo questo procedimento si è potuto arrivare alla definizione di una strategia che vede la strutturazione di una importante porta d'accesso, composta non solo dall'ambito del porto, ma anche dagli altri ambiti, che con le loro attrezzature e le loro connessioni conducono dal porto al centro abitato e, oltre, al

Parco dell'Isola. In questo modo il sistema risulta integrato e l'intera parte nord-est dell'isola svolge il ruolo di "porta" della Riserva.

8 Bibliografia

- Angrilli M. (2002) *Reti verdi urbane*, Palombi, Roma
- Barbieri P. (2006) *Infraspazi*, Meltemi, Roma
- Bosco N., Ziccardi F. (1998) *Ventotene e Santo Stefano, itinerari nelle due isole Pontine*, Roma
- Bruttomesso R. (eds) (2004), *Metamorfosi delle città d' acqua*, Marsilio, Venezia
- Bruttomesso R. (eds) (2006), *Città-Porto. Palermo*, Marsilio, Venezia
- Campiti A. (eds) (2006), *Interfacce costiere*, Kappa, Roma
- Clementi A. (eds) (2004), *Interpretazioni di paesaggio*, Meltemi, Roma
- Clementi A. (1999) *Infrastrutture e progetti di territorio*, Palombi, Roma
- Di Venosa M. (2002), *Porti di città*, SALA, Pescara
- Di Venosa, M. (eds.) (2005), *Il sistema portuale della regione Abruzzo*, SALA, Pescara
- Di Venosa, M. (2005), L'interfaccia porto-città, *Portus*, 10, 74-76
- Fiorino A. (2003), *Paesaggi sull'acqua*, Alinea, Firenze
- Fonti L. (2006), *Parchi, reti ecologiche e riqualificazione urbana*, Alinea, Firenze
- Pavia, R. (2003), La pianificazione delle aree portuali italiane. Problemi e prospettive, *Portus*, 5, 6-11.
- Passaro A., (eds.) (2005), *Attrezzature temporanee ecocompatibili per il turismo nelle aree costiere*, Luciano editore, Napoli
- Rosselli A. (2005), Il porto come struttura e significato, *Portus*, 10, 4-9.
- Viola P., Grimaldi F. (2005), Waterfront fra piano (quale?) e progetto, *Portus*, 10, 18-25.
- Valente R. (1999), *Frontiere tra mare e terra, la progettazione ambientale lungo la linea di costa*, Liguori, Napoli
- www.minambiente.it – sito del ministero dell'Ambiente e della tutela del Mare
- www.comune.ventotene.it – sito del comune di Ventotene
- www.paginegialle.com – sito dei porti italiani

ABSTRACT

In the last years the theme of city-port and coastline renovation has been strongly debated. The requalification process is upgraded due to the upcoming methodologies of the contemporary urbanism. Now the actual planning is inclined to integrate the different components (city-port, coast and landscape) to reach three different levels of requalification at the same time: local, urban and territorial. From that framework comes out that the port's presence influences the surrounding city and landscape both, especially the naturalistic one; in that case the port is always an high-impact element, in conflict with the hosting environment. The research regards this particular case of the subject, and the general aim is to determine a strategy of integration between port town and landscape, able to respect and increase the value of the ecological balances. The study-case chosen is Ventotene island (protected area) and its port, which in spite of its dimension, can be considered as a complex structure.