il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Intermodalità terra-acqua, scelta per il futuro

Intermodalità terra-acqua, scelta per il futuro

I porti al centro di una riflessione di IN/Arch alla Biennale di Venezia. Tra necessità infrastrutturali e scelte sostenibili

Published 2 dicembre 2025 – © riproduzione riservata

Il tema dei **porti** di interscambio modale, delle **ferrovie costiere,** dei **paesaggi** e delle comunità è stato oggetto di approfondimento al tavolo di discussione promosso dall'**Istituto Nazionale di Architettura** alla Biennale 2025 di Venezia.
L'incontro ha riunito urbanisti ed esperti FS. per un confronto multidisciplinare. **Silvia Viviani, Presidente IN/Arch Toscana,** ha analizzato il rapporto ambientale tra contesti urbani, infrastrutture ferroviarie e politiche; **Antonello Martino e Rossana Lamanna,** della **Direzione Stazioni RFI,** hanno presentato un'analisi approfondita, supportata da numerosi casi studio, delle strategie di integrazione e gestione adottate dal Gruppo FS; **Guendalina Salimei,** curatrice del Padiglione Italia, ha focalizzato l'attenzione sugli aspetti progettuali e

sulla qualità degli spazi pubblici, evidenziando il ruolo dell'architettura nella rigenerazione dei nodi intermodali e nei processi di trasformazione urbana.

Ferrovie e nuovi contesti

L'analisi del tema intermodalità terra-acqua si è focalizzato sui sistemi portuali di interscambio, le reti ferroviarie costiere, i paesaggi costieri e le comunità locali, in un quadro di **integrazione sistemica** e sostenibilità.
"L'agente nuovo", come **Emilio Sereni** nella sua celebre opera sulla storia del paesaggio agrario italiano definiva la ferrovia, promuove con grande efficacia, fin dal Risorgimento, una profonda trasformazione territoriale unitaria. Oggi, agisce in un contesto di mercato globale e in un sistema di comunicazioni complesso e integrato, caratterizzato da una forte componente intermodale.
La natura del sistema ferroviario, infatti, e dei suoi nodi di interscambio da un lato determina un impatto significativo, non neutro, sul territorio e sui contesti urbani, dall'altro costituisce un elemento necessario per la mobilità, lo scambio di merci e passeggeri con una forte vocazione a fornire servizi differenziati agli utenti.

Nodi intermodali e rotte mediterranee

In questo ambito, un aspetto rilevante riguarda il rapporto tra nodi e sistema delle rotte marittime nel **Mediterraneo**. L'attuale spostamento delle rotte commerciali verso il nord del globo potrebbe trasformare il Mediterraneo in un mare a uso interno con conseguenze per la logistica e il trasporto.
Eppure **il porto di Trieste e il sistema dei porti Adriatici potrebbero favorire il rafforzamento di hub logistici,** come già avviene proprio per Trieste, nodo di collegamento tra il centro dell'Europa e il Baltico per le strategiche e potenziali connessioni con l'India, vedi "via del cotone", oggi ribattezzata "dell'oro".
Quindi il quadro risulta potenzialmente dinamico e descrivibile in termini geopolitici.

Interazione tra paesaggi e linee costiere

La relazione tra paesaggio e infrastrutture ferroviarie costiere si sviluppa storicamente

attraverso **interventi che si sono adattati alle conformazioni morfologiche del territorio**. Le coste, caratterizzate da variazioni morfologiche, influenzano la distribuzione e il tracciato delle ferrovie costiere.
La progettazione di queste reti ha richiesto un bilancio tra esigenze strutturali di mobilità e **tutela paesaggistica**. Questa dinamica si inserisce anche nel contesto della rielaborazione dei paesaggi urbani, dove le infrastrutture ferroviarie si sono imposte come elementi di trasformazione territoriale soprattutto nei casi dell'intermodalità.

Sostenibilità delle trasformazioni infrastrutturali

La sostenibilità delle linee ferroviarie costiere e nodi richiede approcci integrati tra interventi nuovi e rigenerativi. La sfida principale consiste nel **garantire che gli interventi siano compatibili** con la tutela ambientale, preservino il paesaggio e siano economicamente sostenibili nel tempo. In particolare, si rende necessario un equilibrio tra funzionalità del servizio e rispetto per le comunità locali, coinvolgendo le pubbliche amministrazioni e gli utenti in un rapporto trasparente e partecipativo con tutte le parti interessate.

Connessioni acqua-ferro: ruolo e potenzialità

L'intermodalità tra trasporto via acqua e ferro rappresenta un elemento chiave per la movimentazione di merci e passeggeri, con implicazioni notevoli sulla mobilità urbana, l'efficienza delle logistiche portuali e l'assetto dei nodi intermodali.
In questa prospettiva, si evidenzia il ruolo strategico dei nodi intermodali nell'ottica di integrazione territoriale e di collegamento tra porti e reti ferroviarie, come nel **caso di Villa San Giovanni** ampiamente documentato nella discussione.
La possibile trasformazione strategica del Mediterraneo, a seguito di scoperte di risorse sottomarine e di mutate rotte commerciali, espande le potenzialità del sistema intermodale, richiedendo **adeguate strategie di sviluppo e di gestione** di hub logistici e di trasporto.

Implicazioni logistiche europee

L'integrazione tra porti e rete ferroviaria accelera il trasferimento merci verso l'interno, riduce la congestione stradale e le emissioni di inquinanti.

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

L'Unione Europea mira a trasferire entro il 2030 almeno il 30% delle merci movimentate nei porti dal trasporto su gomma a quello ferroviario.
In Italia, gli investimenti e le strategie di sviluppo intermodale stanno favorendo l'espansione di questi sistemi, anche se persistono disparità territoriali tra porti più e meno serviti. In conclusione, **la ferrovia rappresenta la spina dorsale strategica di un sistema di logistica portuale competitiva a livello europeo,** se coniugherà efficacia, tutela ambientale e valorizzazione territoriale in una visione integrata e globale.

Immagine di copertina: il Porto di Livorno (© Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale)

Autore

Renzo Bassani