

## **Genova. La riconversione del *waterfront* portuale.**

### **Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito**

Francesco Gastaldi, “Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito” in Michelangelo Savino (a cura di), *Waterfront d’Italia. Piani politiche progetti*, FrancoAngeli Editore, Milano, 2010, pagg. 88-104, ISBN 978-88-568-2520-6

Il contributo si articola in due parti: la prima ricostruisce la storia del recupero a funzioni urbane dell’area del Porto Antico, la seconda ricostruisce la vicenda, sviluppatasi a partire dal 2004, della proposta di Renzo Piano per la riorganizzazione complessiva del *waterfront* della città, dalla zona della fiera del Mare, fino all’estremo ponente (Voltri), con spostamento e riorganizzazione dell’aeroporto. Si tenta di ricostruire gli aspetti salienti delle due vicende, considerate come due fasi temporalmente distinte, di una medesima problematica, la difficile integrazione fra funzioni portuali e funzioni urbane e, a livello istituzionale, fra autorità portuale e amministrazione comunale. Sia l’operazione di recupero del Porto Antico, oggi in gran parte completata, sia il disegno di Renzo Piano, cercano, infatti, di ricomporre il rapporto tra i due enti in modo sinergico, programmando una crescita armonica della città, in cui le esigenze di crescita dello scalo (in un quadro di competitività sempre più spinta fra porti a livello europeo e mediterraneo) e quelle di un miglioramento della qualità urbana della città raggiungano il massimo livello di compatibilità.

Il Porto antico è sicuramente una delle aree della città che subito le maggiori trasformazioni e le maggiori attenzioni da parte degli attori di politiche pubbliche; oggi, il processo di recupero iniziato negli anni Novanta può dirsi in gran parte completato e ne possono essere valutati esiti ed effetti. Tale percorso ha avuto un punto di svolta significativo nel 1992, con l’esposizione internazionale “Cristoforo Colombo: la nave e il mare”, chiamata “Expo Colombiana”, concretizzandosi, negli anni successivi, attraverso una serie di occasioni, eventi e finanziamenti non inizialmente prevedibili.

Per molti anni gli interventi di trasformazione di queste aree sono stati motivati da due “assiomi”: da una parte, la necessità di concentrare molte attenzioni sulla parte antica della città (centro storico-porto antico) ritenuta la vera “periferia” di Genova, l’“area in crisi” all’interno della quale si sommavano, in modo cumulativo, varie forme di problematicità e di disagio; dall’altra, il recupero virtuoso del patrimonio esistente come mezzo per promuovere l’intero sistema urbano. Da un rinnovamento della parte centrale e da un rapporto sinergico fra questa e l’area del porto storico, sarebbe derivato un beneficio complessivo in grado di supportare la transizione da una realtà industriale ad una di tipo diversificato dove, accanto ad alcune attività tradizionali, il rilancio a fini turistici e culturali trova un ruolo di primo piano.

La seconda parte del contributo racconta una storia più recente, il dibattito che si è sviluppato nell’arco di quattro anni, fra il 2004 e il 2008, intorno alla proposta di riorganizzazione dell’intero *waterfront* di Ponente della città (dalla zona della Fiera del Mare a Voltri), formulata dall’architetto Renzo Piano. La proposta viene avviata nel 2004 in un momento in cui il processo di riorganizzazione funzionale del Porto Antico è ormai in stato avanzato e, nel dibattito cittadino, emergono questioni rilevanti con riferimento alla compatibilità fra sviluppo dei traffici portuali e città, soprattutto nell’area di Ponente. Il progetto riguarda una prospettiva di circa 20 anni e tenta di coniugare insieme elementi di potenziamento del sistema dei traffici portuali con nuove opportunità nel campo turistico e della nautica da diporto e con il miglioramento della qualità ambientale.

---

<sup>1</sup> Ricercatore in Urbanistica, Università IUAV, Venezia

## La riconversione dell'ambito portuale storico. Il prologo

Già a metà degli anni Sessanta, nell'ambito dei lavori della commissione presieduta dall'urbanista Giovanni Astengo e incaricata della revisione del Piano Regolatore Generale della città, si evidenziò come l'aumento dei traffici su *container*, e il conseguente aumento delle dimensioni delle navi di trasporto, avrebbe reso inadeguati i moli del Porto Antico. Il Consorzio Autonomo del Porto (C.A.P.) di Genova e le forze imprenditoriali della città pensarono alla realizzazione in questo ambito di un grande piazzale per l'accumulo e la movimentazione delle merci; questa ipotesi fu presentata nel Piano Regolatore Portuale, redatto nel 1964, che riaffermava la destinazione commerciale dell'intero arco portuale anche tramite diversi/alcuni interramenti. In quegli anni, in cui la città è ancora proiettata verso dinamiche di sviluppo illimitato in un clima di fiducia in logiche di crescita, il Consorzio Autonomo del Porto, si muove in un'ottica puramente funzionale che cerca di massimizzare l'evoluzione dei traffici, mentre sono scarsi i momenti di dialogo fra amministrazione locale e autorità portuale, che si muovono ciascuno secondo logiche proprie e talvolta contraddittorie.

Dopo alterne vicende, i lavori di revisione Piano Regolatore Generale si concludono con l'adozione comunale nel 1976 e l'approvazione da parte della Regione nel 1980. Il piano prevede ufficialmente, per la prima volta, funzioni urbane in aree di proprietà comunale presenti su aree demaniali e facenti parte del Porto antico: la Darsena e il Porto Franco (attuale area Expo). Secondo le indicazioni, questi ambiti vengono destinati a servizi per l'adiacente Centro Storico, rappresentando un'importante risorsa per soddisfarne le carenze riguardo i servizi pubblici (aree tecnologiche, parcheggi, attrezzature sportive e scolastiche di supporto). Il PRG esclude anche l'ipotesi di uno stravolgimento del porto storico che tenda ad attribuirgli funzioni non marittime o ad ampliare le aree di banchina.

Lo Studio Organico d'Insieme (S.O.I.) redatto dal Comune nei primi anni Ottanta, pur senza produrre effetti giuridicamente vincolanti, pose all'attenzione degli attori di politiche pubbliche la necessità di avviare un percorso di recupero del *waterfront* che permettesse alla città di ritrovare il suo affaccio al mare e di fare da volano a processi di riqualificazione del Centro Storico. Gli studi compiuti documentarono in modo inequivocabile le eccezionali valenze ambientali dell'ambito portuale storico, delle visuali e dei paesaggi visibili dalle calate e dai moli, le presenze dei manufatti storici (il bacino di carenaggio, la Darsena, i silos Hennebique, le chiatte, le banchine) e consentirono di delineare, anche se in modo non ancora completo, diversi percorsi di valorizzazione, attraverso la libera frequentazione dei moli (tolte le barriere doganali) strutturati in percorsi di collegamento ad alcuni poli urbani strettamente in relazione con l'ambito portuale: la Commenda di Prè, Palazzo San Giorgio, la Loggia dei Mercanti, Porta Siberia e i Magazzini del Cotone. In tutte le elaborazioni e nei documenti successivi, questo disegno viene riallacciato ad un progetto di ristrutturazione viabilistica dell'asse di via Gramsci ed ad un recupero ad uso urbano e di servizio del porto Franco e della Darsena.

Preso atto dell'irrealizzabilità di interventi di ristrutturazione radicale e di interramenti che nulla avrebbero aggiunto all'efficienza nella movimentazione delle merci costituendo un grave degrado ambientale, il S.O.I. confermò come primo obiettivo la permanenza dell'impianto portuale nel suo assetto ottocentesco, la salvaguardia dei manufatti di valore storico e come patrimonio dell'archeologia industriale.

Nel 1984 la giunta comunale affida all'architetto Renzo Piano il primo incarico per "riflettere" circa i modi e i luoghi per creare l'Esposizione Colombiana del 1992, nell'ambito dei festeggiamenti per il cinquecentenario della scoperta dell'America. Il fatto di realizzarla nei moli storici, è all'inizio un'ipotesi tutt'altro che scontata e l'amministrazione pensa ad un apposito spazio espositivo fuori dalla città o ad una piattaforma sul mare. Progressivamente ci si rende conto che il Centro storico e l'area del Porto antico costituiscono il luogo ideale per la manifestazione e che le opere realizzate possono diventare, anche dopo l'evento, il baricentro di nuove ipotesi di sviluppo per la città. Si fa

strada l'idea progettuale del grande molo o "via del mare" come prolungamento a mare di via San Lorenzo.

Sempre del 1984 è la proposta, da parte di un gruppo di imprenditori genovesi del Progetto New Port, a cura dell'architetto Piero Gambacciani, per la realizzazione di un porticciolo turistico con hotel e centro commerciale e tale progetto verrà affinato e perfezionato nel gennaio 1986. L'idea di trasformazione è sostanzialmente condivisa sia degli enti pubblici, sia dagli investitori privati ed è supportata da analisi e studi sull'indotto turistico e commerciale che potrebbe essere messo in moto da tale operazione.

### **La riconversione dell'ambito portuale storico. Il Protocollo d'intesa del 1985**

Nel maggio 1985 si ha l'ufficializzazione di un'importante svolta: la Regione Liguria, il Comune di Genova e il Consorzio Autonomo del Porto siglano un "Protocollo di intesa" che sancisce la dismissione dei vecchi moli per recuperarli ad usi turistici e diportistici e la decisione assume una grande valenza. I contenuti del Protocollo di intesa recepiscono quanto già previsto dal C.A.P. nel maggio 1984 con la pubblicazione delle "Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova", chiamate anche "Libro blu". La proposta di un porto turistico entro il porto storico ha una genesi lunga e articolata su diverse tappe; nel giugno 1984 la Newport S.p.A. illustra la sua prima proposta per la trasformazione nell'ambito che va dal Mandraccio (Molo Vecchio) alla vecchia Darsena. Il progetto dello studio Gambacciani-Ciruzzi-Garibaldi è la prima proposta formulata da una società privata per un'operazione di totale trasformazione delle destinazioni d'uso delle strutture del porto vecchio.

Si ha la sensazione di trovarsi di fronte ad una possibile inversione delle tendenze al declino della città, che ha manifestato durante tutti gli anni Ottanta una profonda crisi di identità e di ruolo a causa della crisi del settore industriale (in gran parte legato all'industria pesante e alle partecipazioni statali). Matura una consapevolezza sempre più diffusa sul fatto che il fronte a mare, recuperato e riconnesso funzionalmente alla città, può rappresentare un'occasione di rilancio (anche in termini di immagine) e che attraverso una sapiente azione di promozione possono essere intercettate nuove opportunità di sviluppo economico, nel campo del turismo e del tempo libero. Si identifica in questa operazione l'occasione per un riscatto qualitativo dell'intera città: in primo luogo vede pratica realizzazione, in un contesto più maturo dal punto di vista delle condizioni politico-decisionali, l'intuizione che l'urbanista Robert Auzelle aveva avuto circa vent'anni prima; in secondo luogo essa appare come il segno della inversione di tendenza del ciclo di espansione urbana e la città guarda finalmente al futuro interrogandosi dall'interno riguardo alla possibilità concreta di rinnovare il rapporto tra città e mare.

Il Protocollo di intesa affida ad una commissione di esperti uno studio d'insieme per il Porto Storico per individuare nuove funzioni per le diverse parti. Si delineano le principali linee di indirizzo che riguardano il mantenimento dell'attuale impianto portuale, la salvaguardia di oli, calate e manufatti di valore storico-culturale e l'eliminazione delle barriere doganali per facilitare l'integrazione fra Centro Storico e arco portuale. Alla decisione concorrono diversi fattori tra cui una maggiore presa di coscienza sui problemi della qualità urbana e del recupero ambientale e la constatazione che, il definitivo tramonto (dalla metà degli anni Sessanta in poi) del trasporto e dello stoccaggio delle merci "alla rinfusa" per l'affermarsi dei container, rende di fatto inutilizzabili i moli del Porto Antico. I nuovi sistemi di movimentazione delle merci necessitano, infatti, di spazi a terra molto vasti, in gran parte scoperti per l'installazione di gru e il deposito di contenitori, di banchine più lunghe e fondali più profondi dato l'aumento delle dimensioni delle navi. A tal fine le indicazioni contenute nelle "Linee programmatiche" danno indicazioni per il potenziamento delle attività commerciali a Ponente, con l'attivazione del Porto di Voltri per il traffico contenitori.

Nel 1985 il Comune costituisce l'Ufficio speciale per le manifestazioni colombiane e il Parlamento approva la legge 418 relativa alla celebrazione del quinto centenario della scoperta dell'America che

stanza i primi 40 miliardi di Lire per le attività espositive e per gli interventi di restauro storico-artistico sui luoghi colombiani. L'anno successivo vengono stanziati altri 75 miliardi ripartiti in tre anni e il Governo nomina il Commissario generale dell'esposizione.

Il 5 giugno 1986 l'assemblea del Bureau International Des Expositions delibera l'assegnazione a Genova di un'esposizione specializzata per il 1992.

Una variante al Piano Regolatore Portuale del 1964 è approvata nel 1987 (in accordo con Regione Liguria e Comune di Genova) e permette l'abbattimento delle barriere doganali e di variare la destinazione d'uso commerciale per trasformare i moli in area urbana con funzioni nel settore dei servizi, del turismo (anche nautico), della cultura e del tempo libero. Le indicazioni si propongono di avviare una riqualificazione del Centro Storico e di creare spazi per la fruizione ludica e ricreativa, condizioni di accessibilità attraverso il trasporto pubblico metropolitano, il miglioramento della viabilità, il parcheggio, la funzione pedonale degli spazi, con particolare riferimento agli affacci sul mare.

La variante al piano prevede, nel bacino del porto storico compreso tra ponte Embriaco e ponte Morosini, la creazione di un "polo" per la nautica da diporto, in uno specchio acqueo di circa 65.000 mq destinato ad accogliere 600 imbarcazioni (che diventeranno 800 con una successiva variante). Per quanto riguarda gli spazi a terra si individuano i ponti Spinola e Calvi come localizzazione dei servizi al porto turistico: un albergo a ponte Spinola, gli uffici della direzione e i servizi a ponte Calvi (secondo quanto è previsto dal progetto New Port di Gambacciani) ed inoltre viene previsto un parcheggio sotterraneo di servizio all'area. Gli interventi di riconversione sono inseriti in un disegno complessivo di conservazione e valorizzazione ambientale, a partire dal mantenimento del profilo dei moli e delle calate esistenti e dal contenimento dei volumi all'interno degli esistenti sviluppi in altezza (successivamente ponte Spinola viene sottratto al porto turistico per l'inserimento dell'Acquario dell'Expo 1992). In totale sono interessati 15.000 mq di spazi a terra e 42.000 mq di specchio acqueo. Si tratta di un'operazione che viene realizzata da una società mista i cui soci sono il C.A.P. e Newport S.p.A., afferente al gruppo Gadolla.

In questo periodo matura nei confronti dell'Amministrazione Comunale un consenso diffuso e molto trasversale sull'operazione che si sta avviando sul *waterfront* da parte di larghi strati della popolazione e dei principali *opinion leader* cittadini. Nell'agosto 1988, il Comune di Genova si esprime positivamente sulla variante al Piano Portuale, sottolineando che le destinazioni d'uso, da concordarsi fra Comune, Autorità Portuale ed altri enti competenti, dovranno essere individuate fra funzioni, non concorrenziali, ma sinergiche con quelle della zona contigua del Centro Storico e che sarà garantita la massima permeabilità tra area portuale e città, sopprimendo ogni recinzione e limitazione degli spazi, aperti alla libera frequentazione.

Il primo intervento concretamente realizzato è il recupero nell'area del Molo (complesso ubicato fra calata Porto Franco, area Expo e ultimi edifici verso mare), del complesso del Baluardo di Porta Siberia per funzioni commerciali e terziarie private, da parte dell'operatore genovese Fortune-gruppo Gadolla.

### **La riconversione dell'ambito portuale storico. Le manifestazioni colombiane del 1992, procedure e accelerazione delle trasformazioni**

Dopo che il Comune sventa un tentativo speculativo, che prevede la realizzazione di un edificio a forma di cono alto 200 metri su un basamento triangolare, collocato nel Porto antico (il cosiddetto "Cono di Portmann", dal nome del progettista), ci si orienta verso un progetto dell'area espositiva che ne permetta un uso durevole nel tempo, con l'obiettivo di avviare un processo di recupero urbano altrimenti irrealizzabile. Il progetto di Renzo Piano, che si è andato progressivamente affinando, prevede una destinazione polifunzionale dell'area attraverso il recupero degli edifici esistenti, un nuovo rapporto con il mare e una spiccata connessione con il Centro Storico, ottenuta anche tramite l'interramento della retrostante strada di attraversamento.

Nel maggio 1988, durante un convegno tenuto all'Istituto Gramsci Ligure, si fa strada l'idea di collocare nell'area un grande acquario marino in uno dei moli storici, sull'esempio di quanto accaduto nella città americana di Baltimora. Con l'entrata in vigore della Legge 373 del 23 agosto 1988 che ha come oggetto la realizzazione dell'esposizione internazionale, si avvia concretamente la definizione del progetto. L'accelerazione degli iter procedurali tramite le "Conferenze dei Servizi" avviene grazie all'entrata in vigore di un'altra Legge, la 205 del 1989, relativa agli interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai Campionati Mondiali di Calcio del 1990, che estende le procedure da essa introdotte anche alle opere connesse alle manifestazioni colombiane del 1992 (legge 373 del 1988).

Con le Conferenze dei Servizi, l'approvazione assunta all'unanimità dai rappresentanti degli enti e delle amministrazioni dello Stato sostituisce, ad ogni effetto, gli atti d'intesa, i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni e i nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali. L'approvazione ha valore, oltre che come variante al P.R.G., anche come concessione demaniale sessantennale delle aree e degli edifici interessati dall'intervento. Per quanto riguarda l'area del Porto Antico, le Conferenze dei Servizi del 1990 approvano i seguenti progetti:

- porticciolo turistico nell'area compresa tra Ponte Spinola e il bacino di Carenaggio (realizzato);
- *terminal* traghetti parallelo a calata Chiappella (realizzato);
- realizzazione della facoltà di Economia e Commercio al quartiere Scio (primo tassello dell'intervento di recupero della Darsena, realizzato);
- nuova destinazione dei Silos Hennebque di Calata Santa Limbania ad uso alberghiero con attrezzature e servizi annessi (non realizzato).
- interventi di riqualificazione e potenziamento della Stazione marittima (interventi di adeguamento alle nuove esigenze del traffico passeggeri per navi traghetto e navi da crociera, realizzato).

Sempre a metà del 1988, si avvia la costituzione dell'ente committente per la progettazione dell'esposizione con la partecipazione del Comune di Genova, della provincia, della Regione, della Camera di Commercio e dell'autorità portuale. L'Ente Colombo 1992 si propone la preparazione, organizzazione, il funzionamento e l'amministrazione dell'esposizione internazionale.

E', dunque, con l'occasione dell'Esposizione Internazionale "Cristoforo Colombo: la nave e il mare" (svoltasi dal 15 maggio al 15 agosto 1992) che, grazie ad una grande quantità di finanziamenti straordinari, i primi progetti di recupero urbano del Porto antico cominciano a realizzarsi. L'importanza dell'evento è testimoniata dalla scelta del progettista, Renzo Piano, architetto genovese conosciuto a livello internazionale.

Il suo progetto è articolato secondo spazi flessibili compatibili con le più diversificate destinazioni d'uso: questo vale sia per gli aspetti esterni (un luogo pubblico di vie, spazi e piazze sul mare), sia per gli aspetti interni ai Magazzini del Cotone (edificio di circa 400 metri di lunghezza, parallelo al molo vecchio). La totale permeabilità di spazi e percorsi con l'abbattimento delle barriere doganali attua il presupposto fondamentale dell'apertura alla città per uso urbano. Il progetto prevede la realizzazione di strutture ed opere a carattere permanente tali da consentire, al termine delle manifestazioni espositive, l'inserimento di funzioni d'interesse urbano secondo gli obiettivi più volte espressi.

Tra gli altri principi base dell'intervento occorre rilevare che il progetto punta a raggiungere il massimo di identificabilità nell'opinione pubblica e una valorizzazione unitaria dell'insieme, al fine di preservare il fascino dell'ambito portuale, dei "luoghi del lavoro" e la sua collocazione paesistica. Elementi caratterizzanti sono gli edifici esistenti, ristrutturati senza alterarne il carattere ambientale, le strutture nautiche, l'acqua del mare, intesa anche come presenza naturale. A partire dalle banchine antistanti palazzo San Giorgio, l'area espositiva si estende per circa 5 ettari, dal Molo Vecchio al ponte Spinola, ed è delimitata dagli edifici del Deposito Franco e dall'area antistante la Porta Siberia. Comprende una volumetria di 416.000 mc, comprendente spazi espositivi (Magazzini del cotone), parcheggi, spazi commerciali, un centro congressi, l'acquario e la "piazza delle feste", dominata dal "grande bigo" (simbolo caratterizzante la manifestazione).

La principale attrattiva turistica della manifestazione è rappresentata dall'Acquario che acquisterà nel tempo un numero di visitatori sempre maggiore fino ad arrivare ai 1.500.000 visitatori all'anno, registrati attualmente. Nei primi anni Novanta viene insediata nel Porto Antico la facoltà di Economia e Commercio, prende avvio la realizzazione del porto turistico (area ponte Spinola-ponte Calvi) e il nuovo *terminal* traghetti prosegue il proprio iter progettuale e attuativo. Sorgono invece difficoltà per alcune realizzazioni previste, che verranno successivamente abbandonate, o riprese in altre forme, come la trasformazione dei quartieri Caffa, Tabarca e Metellino della Darsena in biblioteca universitaria, le residenze universitarie nell'edificio di calata Darsena (successivamente Istituto Nautico), un centro polivalente e ricreativo nel quartiere Galata (poi Museo del Mare e della Navigazione) e la sede dell'Istituto Nautico al quartiere Cembalo (trasformato poi in residenze).

Chiusa la manifestazione si avvia una fase di incertezza per l'area dell'Expo (fra i diversi soggetti che avevano costituito l'ente gestore, cioè l'Ente Colombo '92) che viene risolta grazie all'emanazione di una legge speciale per la sdemanializzazione delle aree e attraverso la creazione di un soggetto operativo ad hoc: la società Porto Antico S.p.A., partecipata dal Comune, dall'Autorità portuale e dalla Camera di Commercio, a cui viene affidato l'incarico di individuare le nuove destinazioni d'uso dell'area (funzioni non concorrenziali, ma sinergiche con quelle della zona contigua del Centro storico). La società diviene operativa a partire dal 1995 (anche tramite i fondi Obiettivo 2) e riesce in breve tempo a collocare tutti gli spazi disponibili (Città dei bambini con animazioni e divertimenti, una biblioteca per ragazzi, il Museo dell'Antartide, una multisala cinematografica, un centro congressi, una piscina e gallerie commerciali).

Nel frattempo, procedono le progettualità per la Stazione Marittima e il Terminal Traghetti. Il progetto interviene sulla Stazione Marittima di Ponte dei Mille (1930) con l'intento di creare una struttura funzionale per i crocieristi, dotata di servizi di accoglienza e di attrazione. L'edificio di circa 15.000 mq non subisce modifiche volumetriche esterne, ma viene modificato notevolmente all'interno, attrezzando funzionalmente il piano "calata" come *terminal* crociere ed il piano superiore come centro polifunzionale, dotato di attrezzature sportive, ristoranti, negozi ed altri servizi. L'ammontare dell'investimento è in totale di circa 25 miliardi di Lire. Soggetto promotore dell'intervento è la Stazione Marittima di Genova S.p.A., composta dal Consorzio Autonomo del Porto (51%), dalla Società Costruzioni Immobiliari (44%) e dalla Costa Crociere (5%). Approvato in conferenza dei servizi il 9 aprile 1990, il progetto viene inaugurato l'11 luglio 1991.

Per il Terminal Traghetti, l'area individuata per la realizzazione del progetto è compresa tra il Ponte Andrea Doria ed il Ponte Caracciolo e riguarda circa 107.000 mq complessivi, dei quali una parte è già destinata al traffico dei traghetti. Il progetto proposto dalla società Stazione Marittima-Porto di Genova S.p.A. prevede, oltre agli spazi funzionali per lo sbarco-imbarco, anche ampi spazi destinati ai servizi legati alla sosta dei passeggeri in transito. L'edificio principale del *terminal* corre lungo la calata ed è collegato ai ponti Assereto e Colombo attraverso due passerelle aeree. L'accessibilità avviene direttamente dall'autostrada e la struttura è stata dimensionata per un traffico di 2 milioni di passeggeri annui. Anche in questo caso, il soggetto promotore è la Stazione Marittima di Genova S.p.A. con un investimento previsto di 70 miliardi di Lire. Il progetto è stato approvato in Conferenza dei Servizi il 9 aprile 1990.

### **La riconversione dell'ambito portuale storico. Il vertice G8 (2001) e Genova capitale europea della cultura (2004)**

Nonostante alcune difficoltà, nella seconda metà degli anni Novanta, continua il processo di riappropriazione delle aree portuali storiche; il libero accesso dei cittadini genovesi e dei turisti comporta nuove frequentazioni e una nuova appetibilità commerciale per le aziende che intendono insediarsi nell'area. Anche gli abitanti iniziano a riappropriarsi di questi luoghi, mentre si mettono in atto i primi effetti positivi sul tessuto degradato prospiciente l'area portuale, con operazioni di

recupero edilizio tramite interventi privati, di miglioramento dell'offerta commerciale e di riqualificazione degli spazi pubblici.

Nuovi interventi di riqualificazione vengono successivamente eseguiti in occasione del Vertice G8 del 2001, portando all'ulteriore risistemazione e pedonalizzazione di ampie parti del Centro storico e del *waterfront* cittadino, mediante il restauro dell'antica stazione marittima, la realizzazione della passeggiata alla Lanterna, che dal terminal traghetti conduce ad uno dei simboli della città e la costruzione della "Bolla" di Renzo Piano contribuendo a mettere in atto processi di reversibilità delle tendenze al degrado o al sottoutilizzo di molte parti dell'area dell'Expo. Una grande operazione di manutenzione urbana, fra il 2001 e il 2004, anno di Genova Capitale europea della cultura, ha inoltre caratterizzato diverse aree della parte antica della città, modificandone sensibilmente i caratteri, la fruizione e la percezione pubblica. I principali interventi hanno riguardato il rifacimento di ampie parti di pavimentazioni, il miglioramento (estetico e funzionale) di diverse piazze e spazi pubblici, l'incentivazione al recupero delle facciate di edifici storici, sia privati che pubblici, completando un quadro di offerta di nuovi spazi urbani assai vario e articolato. Gli interventi strutturali previsti per Genova 2004 hanno interessato il potenziamento dell'offerta culturale attraverso il miglioramento e la riorganizzazione del sistema museale e del patrimonio architettonico, puntando sull'innalzamento della qualità dell'ambiente urbano mediante l'estensione delle opportunità di fruizione della parte centrale delle città. Tutte queste attività, ed in particolare gli interventi sul sistema delle strade e dei palazzi aristocratici, i Palazzi dei Rolli, hanno valso al Centro storico di Genova, nel 2006, il riconoscimento da parte dell'Unesco, di patrimonio dell'Umanità.

Nella Darsena, oltre alla nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio, si sono insediate nel quartiere Cembalo funzioni residenziali e commerciali, mediante l'attivazione di un Programma di Riqualificazione Urbana; è sorta, su iniziativa della Provincia, la nuova sede dell'Istituto Nautico; è avvenuta la demolizione del quartiere Famagosta e la demolizione e parziale ricostruzione dell'edificio Bacinetto; è stato realizzato il Museo del Mare e della Navigazione al Galata, opera connessa all'evento del 2004, e sono stati recuperati i quartieri Caffa e Metellino. A tutt'oggi appare ancora non completamente chiara la destinazione del grande silos Hennebique ed è in grande ritardo il processo di recupero dell'area di Ponte Parodi, avviata da alcuni anni tramite lo strumento del *Project Financing*.

Anche nel caso della Darsena, gli interventi si sono inseriti nella strategia di recupero di aree degradate e non più utilizzate a fini portuali, che sono state così restituite alla città. Tale operazione si è concretizzata attraverso l'introduzione di funzioni che permettessero di integrare l'offerta turistica con quella culturale salvaguardando la memoria degli ambiti portuali. Le azioni che sono state intraprese sotto la regia pubblica hanno innescato processi di riqualificazione e di miglioramento della qualità, andando a favorire successivi interventi, anche da parte di operatori private generando un netto incremento dei flussi turistici.

### **La riorganizzazione complessiva del fronte portuale: la proposta di Renzo Piano**

Come si è visto, negli anni Novanta e nei primi anni Duemila, il processo di recupero dei moli portuali storici ha subito una grande accelerazione con risultati assai rilevanti. Nel maggio 2004 (con alcune anticipazioni giornalistiche nei mesi precedenti) viene presentata la proposta di Renzo Piano per la riorganizzazione dell'intero *waterfront* portuale, dall'area della Foce (zona Fiera del Mare) a Voltri, praticamente metà dell'intera estensione litoranea verso Ponente della città. Renzo Piano e il suo studio lavorano su incarico gratuito del presidente della Giunta Regionale Sandro Biasotti.

La proposta, definita dallo stesso Renzo Piano "Affresco", cerca di dare coerenza ad una serie di progettualità esistenti ed inserisce nuovi elementi volti al miglioramento della vivibilità e degli spostamenti in ambito urbano, al potenziamento delle risorse di cui la città dispone a fini ricreativi e

turistici (in primo luogo, il rapporto con il mare) e all'eliminazione di fattori di rischio ambientale. Il progetto prevede lo sviluppo del porto a Ponente, proponendo un rapporto di integrazione con le realtà urbane esistenti che, dopo aver sopportato il profondo snaturamento del rapporto della città lineare con il mare, si trovano a subire gli effetti negativi di ingenti quantità di traffico e l'inquinamento dovuto ai mezzi pesanti che trasportano le merci portuali.

Il "Primo Affresco", presentato il 25 maggio 2004 nella piazza delle feste, nell'area del Porto Antico, (progettata dallo stesso Piano) prevedeva: un nuovo aeroporto da realizzarsi su un'isola artificiale galleggiante, collegata a terra da un tunnel sottomarino e da un *people mover*; la trasformazione del vecchio aeroporto in banchina portuale e *distripark*, inglobando l'area attualmente occupata delle acciaierie di Cornigliano; il parziale "tombamento" dei moli a pettine del porto di Sampierdarena; la ricollocazione del porto petroli di Multedo sulla testata dell'attuale aeroporto e nuovi spazi per un nuovo grande bacino adibito alle costruzioni navali; la fine di ogni nuova espansione di crescita del porto commerciale di Voltri, la realizzazione di due nuovi attracchi per le "autostrade del mare" e la creazione di un porto pescherecci definito "cittadella del pesce"; un'isola dei servizi per le riparazioni navali situata di fronte alla Lanterna e collegata a terra da un tunnel sottomarino; una passeggiata urbana nella parte di levante della città da Punta Vagno ai bacini storici; la conversione dell'area delle riparazioni navali, situata ad oriente, a funzioni urbane, ludico-ricreative e nautiche; un *people mover* di attraversamento alla città, dall'aeroporto fino alla Fiera del Mare e tre nuovi grandi parchi urbani.

Il progetto di Piano si propone di dare organicità e coerenza a progettualità da tempo all'attenzione degli attori pubblici come nel caso del tombamento dei moli di Sampierdarena e della realizzazione di una passeggiata a mare fra il Porto antico e la Foce (già previsto da Manuel Sola Morales nell'ambito dei lavori per il piano regolatore portuale). Il disegno recepisce, inoltre, questioni da tempo dibattute, ma mai giunte ad un punto di concreta realizzabilità, come l'idea di spostamento della centrale a carbone che sorge nei pressi della Lanterna, lo spostamento (o la riduzione) del Porto Petroli di Multedo, il blocco di nuovi possibili riempimenti per il porto di Voltri e il potenziamento (o possibile ricollocazione) dell'area delle riparazioni navali.

In più occasioni il progettista ha sottolineato come il progetto tenda ad incrementare gli spazi destinati all'attività portuale, da 1,6 a 2 milioni di mq, senza comprimere le attività esistenti. Nei giorni successivi alla presentazione ufficiale gli organi di informazione<sup>2</sup>, dedicano molto spazio all'evento e registrano le reazioni dei principali interlocutori cittadini; se si esclude la posizione positiva, ma non entusiastica, espressa dal presidente dell'ente provincia, prevalgono le dichiarazioni favorevoli all'iniziativa.

I contenuti del primo Affresco vengono diffusi attraverso una pubblicazione curata dal Renzo Piano Building Workshop<sup>3</sup> corredata da grafici e tabelle di scenario. Il progettista dichiara che si tratta di un'operazione culturale, messa a disposizione della città per stimolare il dibattito, un quadro di sintesi su cui far convergere attori istituzionali e soggetti economici privati.

Nel "secondo Affresco" presentato a fine luglio 2005, l'aeroporto viene spostato ancora più a mare, mentre non vengono previsti spostamenti per l'area delle riparazioni navali.

Nel terzo, ed ultimo, Affresco, del febbraio 2006, viene definitivamente abbandonata l'idea di spostare l'area delle riparazioni navali, e contemporaneamente, viene garantito l'affaccio della città al mare attraverso un corridoio ad uso principalmente urbano; a Calata Gadda, dietro ai magazzini del Cotone, viene previsto un nuovo accosto per le crociere, capace di ospitare grandi navi; è proposta una rivisitazione del porto di Voltri, sostituendo l'ampliamento previsto invece dal Piano Regolatore Portuale, e un terminal *container* in cui insediare un porticciolo per la nautica da; viene confermato lo spostamento dell'aeroporto ed i riempimenti già previsti per alcuni moli dell'area di Sampierdarena. In occasione della presentazione del "terzo Affresco", l'architetto genovese ha messo in evidenza che i punti chiave e gli elementi inderogabili per lo sviluppo futuro della città

<sup>2</sup> Si veda per esempio la pagina culturale de Il Corriere della Sera del 26 maggio 2004.

<sup>3</sup> Renzo Piano Building Workshop, *Genova: Città & Porto. Istruzioni per l'uso*, Tormena Editore, Genova, 2004



sono lo spostamento a mare dell'aeroporto, la restituzione di parte dell'area di Moltedo alla città, il consolidamento delle riparazioni navali a Molo Giano, la realizzazione della Città del Mare comprensiva della Marina 2 ed, infine, la realizzazione di un Parco sul mare in corrispondenza di Piazzale Kennedy, alla Foce.

### **La costruzione dell'Agenzia Waterfront e Territorio**

Mentre si susseguono le diverse ipotesi, a fine 2004 si avvia la costituzione dell'Agenzia "Waterfront & Territorio", formata dai rappresentanti del Comune, della Provincia, della Regione e dell'Autorità Portuale e da un collaboratore dello studio Piano, che in un primo tempo svolge un ruolo istruttorio con il compito di valutare la compatibilità dei progetti esistenti con il disegno di Piano e più in generale si occupa di promuovere e favorire tutte le azioni che possano tradurlo in realtà. Nel 2005 l'Agenzia ha lavorato per predisporre una relazione di approfondimento degli aspetti legati alla fattibilità tecnico-finanziaria dell'operazione e le compatibilità del disegno rispetto alle strumentazioni urbanistiche e alle normative vigenti (in particolare PRP e PUC), per poter stilare un progetto operativo attuabile attraverso concorsi pubblici (nel terzo Affresco, infatti, lo studio di Piano ha individuato 14 aree che potrebbero essere oggetto di altrettanti concorsi pubblici).

Il dibattito sull'Affresco produce, comunque, qualche effetto. Il 20 dicembre 2005, il Comitato Portuale (formato dai rappresentanti di tutti gli operatori economici) bocchia definitivamente il riempimento di circa 300 mila mq previsto per l'area portuale di Voltri, approvando invece la realizzazione di un'area di 25 mila mq al servizio della nautica da diporto e alle connesse attività di cantieristica, il progetto di uno specchio acqueo protetto da due dighe curvilinee di circa 73.700 mq, al servizio dei pescatori professionisti e un piazzale di 63.125 mq, con quattro nuovi accosti, destinato al servizio delle Autostrade del mare, così come previsto dall'Affresco per l'area di Voltri. Nell'aprile 2006 (a due mesi dalla presentazione del terzo progetto), Riccardo Garrone, ex Presidente degli industriali genovesi e imprenditore della Erg, solleva diversi dubbi sul progetto di Renzo Piano. Il presidente della Regione, Claudio Burlando, valutando i costi di realizzazione dell'intero Affresco in circa 4 miliardi di Euro, sottolinea come il progetto abbia bisogno di risorse troppo consistenti e ottiene tre mesi di tempo per valutare l'interesse alla realizzazione attraverso il *Project Financing* proposto da Renzo Piano, che coinvolge alcuni imprenditori arabi.

Nel giugno-luglio 2006 a seguito delle difficoltà incontrate riguardo allo spostamento delle "riparazioni navali", l'architetto ha ritenuto concluso il proprio compito: nelle diverse proposte dell'Affresco, l'area è stata oggetto di una profonda revisione con l'obiettivo di "restituire" ai cittadini l'accesso al mare e, di fronte alle perplessità degli industriali riguardo al nuovo assetto proposto, ha chiarito che non vi saranno nuove modifiche al disegno, e che il compito di pianificare la fase transitoria e la dislocazione delle singole aziende non è di sua pertinenza.

Le aziende di riparazione navale si sono sempre dichiarate contrarie a qualsiasi ipotesi di trasferimento in altro luogo, a causa delle profonde modifiche all'attuale assetto territoriale dell'area con il trasferimento del 95% delle aziende, della riduzione delle superfici a terra e degli accosti a disposizione dei concessionari e di una concentrazione eccessiva delle attività industriali intorno al Molo Giano. Inoltre, secondo le aziende, fatta eccezione per la previsione del sesto bacino di carenaggio, le ipotesi progettuali contrastano con quanto previsto, e già in gran parte finanziato, dal vigente Piano Regolatore Portuale, approvato nel novembre 2001. I rappresentanti delle aziende continuano ad essere perplessi sulla fattibilità tecnica e finanziaria dell'operazione prospettata da Piano, e in particolare relativamente ad Aeroporto, Porto Petroli e area riparazioni navali e, soprattutto, si chiedono dove potranno essere reperite le risorse per un "trasloco" di tale entità.

Ad agosto 2006, l'architetto Renzo Piano ha donato il progetto per la ridefinizione del *waterfront* del porto di Genova al MuMA, istituzione Musei del Mare e della Navigazione di Genova; con questo atto, ritiene concluso il proprio lavoro, evidenziando tutto l'impegno profuso per definire la

migliore sistemazione dell'area delle riparazioni navali. Dopo una fase di stallo, nel luglio 2008, un accordo fra Comune e Autorità Portuale dichiara sciolta l'Agenzia per il *Waterfront* e segna la parola fine per l'affresco, come progetto unico e globalmente inteso.

L'ufficio viene assorbito dall'*Urban Lab* Genova, incaricato di una supervisione sulle attività urbanistiche, di promozione urbana e di revisione del Piano Urbanistico Comunale.

L'accordo, siglato fra Comune e Autorità Portuale per l'abbandono del progetto del *waterfront*, sancisce il tramonto di un'idea che aveva ottenuto anche l'interesse del Governo, che in due diverse fasi aveva previsto 3 milioni di Euro di finanziamenti. Ad ottenerli era stata la Regione Liguria, in entrambi i casi nell'ambito di due accordi di programma quadro firmati con il Ministero delle Infrastrutture in tema di "Salvaguardia e tutela del territorio". Il primo, sottoscritto il 30 novembre del 2005, prevedeva 2 milioni di Euro e il secondo, sottoscritto il 30 maggio 2007, un milione di Euro per la "progettazione preliminare" riferita alla zona di Voltri. I finanziamenti erano destinati all'Autorità Portuale e da questa all'Agenzia per il Waterfront.

La discussione sul progetto di Renzo Piano ha avuto, comunque, un esito significativo: l'Autorità Portuale di Genova e la società Ente Bacini S.r.l. hanno presentato il 5 dicembre 2007 il progetto definitivo per la realizzazione del sesto bacino di carenaggio del porto. La nuova opera costerà circa 130 milioni di Euro, di cui quasi il 50% già finanziato dallo Stato, mentre si prevede di coprire la restante quota con un finanziamento privato reperito attraverso il ricorso ad un consorzio di banche e ripagato con il lavoro dello stesso bacino (probabilmente nell'arco di 30 anni). Il nuovo bacino consentirà sia di aumentare la capacità di lavoro del comparto delle riparazioni navali genovesi, giunta quasi alla saturazione, sia di poter operare sulle navi di ultima generazione (grandi navi portacontainer e cisterne), che attualmente non possono utilizzare i bacini di Genova a causa delle loro limitate dimensioni. Il sesto bacino sarà lungo 340 m e largo 65, con una profondità della platea di 12,5 m, per poter accogliere navi da crociera e portacontainer post-panamax.

## **Conclusioni**

Come si è detto, la vicenda del recupero del Porto antico di Genova può dirsi in gran parte conclusa, salvo il recupero del silos Hennebique e l'area di Ponte Parodi su cui rimangono gravi incertezze. La trasformazione si è articolata nell'arco di circa un ventennio, in un primo periodo con grandi inerzialità e resistenze (in una città fortemente caratterizzata da una vocazione operaista), negli ultimi anni con una forte accelerazione e il consenso, pressoché unanime, dell'amministrazione comunale, dell'autorità portuale, dei partiti politici e della pubblica opinione, verso un'opportunità ritenuta unica per il rilancio della città. All'inizio non erano chiari tutti i finanziamenti e le possibilità che nel corso del tempo si sono manifestate (e gli attori di politiche pubbliche, in primo luogo il comune, hanno saputo creare), ma erano chiari gli indirizzi e le linee generali concretamente attuabili; le diverse occasioni che via via si sono presentate (o sapute costruire) hanno rappresentato tasselli di questa strategia generale, chiaramente definita, identificabile e sostanzialmente condivisa fra comune e autorità portuale. Molte risorse si sono concentrate sulla costruzione, e successiva realizzazione, di iniziative volte al recupero a funzioni urbane, culturali, turistiche e di tempo libero dell'area del Porto Antico con il fine di creare una nuova polarità urbana e un nuovo legame fisico e funzionale con il Centro Storico. Gli interventi realizzati sono stati capaci di mobilitare energie della classe politica locale (in cerca di consenso e di un ritorno di immagine) e di coinvolgere un buon numero di operatori privati, stimolati dalle nuove opportunità.

Gli interventi di recupero del *waterfront* portuale storico, realizzati a Genova nel corso dell'ultimo quindicennio, hanno permesso una definizione concreta di queste scelte, coinvolgendo una parte a forte valenza rappresentativa e simbolica della, luoghi ed edifici caratterizzanti l'immagine veicolata all'esterno, riferimenti identitari della memoria storica e dell'iconografia urbana (Magazzini del Cotone, palazzine del Porto Franco, Porta Siberia, edifici della Darsena). Le progettualità, derivanti da programmi e finanziamenti straordinari, hanno contribuito a mettere in luce e a "svelare" risorse nascoste e spesso ignote agli stessi genovesi (patrimonio storico-culturale,

ambiente portuale), facendo emergere come queste possano diventare motore di nuove occasioni di sviluppo. E' importante sottolineare come, nel percorso di inversione delle tendenze al declino che erano in atto, sia stato importante il processo di scoperta e valorizzazione attiva dei luoghi della memoria e dell'identità collettiva, legata al porto e ad una reinterpretazione, in chiave attuale, dei patrimoni storici delle aree portuali.

Negli ultimi anni, concluso il processo di rigenerazione dell'arco portuale antico, sono emerse nuove questioni, che riguardano la compatibilità fra lo sviluppo del porto e quello della città, facendo emergere la necessità di una riorganizzazione complessiva di tutta la linea di costa.

E' su questo tema che si è "esercitato" l'architetto Renzo Piano, attraverso la sua "Vision" o "Affresco", prevedendo una sua visione complessiva di riorganizzazione, che rendesse compatibile la crescita dei traffici portuali con un miglioramento della qualità ambientale e urbana e della qualità della vita.

Il progetto di Piano, accolto da molti attori della scena pubblica genovese, con grandi entusiasmi, al di là dei risultati concreti che, come abbiamo visto, sono stati minimi, ha avuto il merito di sollevare, per un periodo di quattro anni, una discussione di merito sulle prospettive di sviluppo della città, attraverso un confronto serrato su alcuni dei caratteri più salienti del progetto (es. spostamento a mare dell'aeroporto, spostamento dell'area delle riparazioni navali) suscitando, nel corso del tempo, posizioni via via più ostili, in special modo dai soggetti economici più direttamente interessati (e con interessi in gioco) in queste trasformazioni. In generale, molte osservazioni hanno riguardato la fattibilità concreta dei contenuti progettuali (in termini finanziari, ma anche procedurali e di rapporto con normative, strumenti di pianificazione vigenti ecc.) e il ruolo dei diversi enti (Comune, Provincia, Regione, Autorità Portuale) nella traduzione pratica dell'Affresco. Il progetto di Piano non è mai divenuto un documento ufficiale di programmazione dello sviluppo, né ha mai avuto una valenza dal punto di vista della pianificazione urbanistica comunale e non ha mai avuto quindi effetti vincolanti (e neppure giuridici) per attori e soggetti interessati.

## Riferimenti bibliografici

- Gabrielli B. (1991), "Lo sviluppo fisico di Genova in rapporto alle trasformazioni economiche", in Aa.Vv, *Genova verso il '92*, Editore dal Comune di Genova, Genova, pagg. 63-74
- Gabrielli B. (2005), "Politiche per la città di Genova", in *Urbanistica Informazioni* n. 202, pagg. 19-20
- Gabrielli B. (2006), "Genova: una grande manutenzione", in *Economia della Cultura* n. 4, pagg. 565-572
- Gastaldi F. (2004 a), "Verso una Genova post-industriale?" in Rugafiori P. (a cura di), *Genova del Saper Fare. Lavoro, imprese, tecnologie*, Skirà Editore, Milano, 2004, pagg. 152-161
- Gastaldi F. (2004 b), "Rigenerazione e promozione urbana a Genova: dal piano della città a Genova città europea della cultura 2004", in Fedeli V., Gastaldi F. (a cura di), *Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, FrancoAngeli, Milano, pagg. 64-79
- Gastaldi F. (2006), "Programmi di Riqualficazione Urbana a Genova. Occasioni per sperimentare e apprendere" in Ricci M. e altri (a cura di), *Dieci anni di governo delle complessità territoriali*, Ministero delle Infrastrutture, Roma, pagg. 152-155
- Gastaldi F. (2007), "Liguria, un'economia fra crisi e transizione. Sperimentazioni di una politica di sostegno a distretti industriali atipici", in Moccia F. e De Leo D. (a cura di), *Riterritorializzare i distretti*, FrancoAngeli, Milano, 2007, pagg. 143-155
- Guala C. (1999), "Nuovi sindaci e modernizzazione. Diario di bordo di un sociologo assessore" in Regalia I., Bagnasco A. (a cura di), *L'esperienza della modernità*, FrancoAngeli, Milano, pagg. 73-94

- Guala C. (2005), “*The Carnival is over. Genova 2004 e dintorni*”, in *Urbanistica Informazioni* n. 204, pagg. 63-65
- Guala C. (2007), *Mega Eventi. Modelli e storie di rigenerazione urbana*, Carocci Editore, Roma
- ILRES (1981), *Prime ipotesi per un rilancio turistico della città di Genova*, Genova
- Manzitti F., Zunino A., “Lo strappo di Piano: Genova addio”, *La Repubblica*, 24 giugno 2005, pag. 29
- Minnella M. (2007), “Bacini del porto come i Rolli. Vincolo di tutela disposto dal ministero dei Beni Culturali” in *La Repubblica ed. Genova*, 1 settembre, pagine 1 e 3
- Pichierri A. (1989), *Strategie contro il declino di aree di antica industrializzazione*, Rosenberg & Sellier, Torino
- Renzo Piano Building Workshop (2004), *Genova: Città & Porto. Istruzioni per l'uso*, Tormena Editore, Genova
- Rugafiori P. (a cura di), *Genova del Saper Fare. Lavoro, imprese, tecnologie*, Skirà Editore, Milano, pagg. 35-71
- Seassaro L. (2001), “Tra porto e città: logiche aziendali, neoutilitarismo e contrattualismo”, in *Urbanistica Informazioni*, n. 178, pagg. 45-46
- Vaccari L. (2005), “Una città senza Piano”, *Il Secolo XIX*, 23 giugno, pag. 17
- Viani B. (2005), “Pericu minaccia le dimissioni”, *Il Secolo XIX*, 22 giugno, pagg. 1-2
- Zunino A. (2008), “Addio a quel sogno da 3 milioni di Euro”, *La Repubblica ed. Genova*, pagg. 1-2