Genova città portuale che per centinaia di anni ha vissuto ed è cresciuta attorno al porto e ai suoi moli, circondandolo con magazzini, empori, taverne, case, addossati l'un l'altro, al variare delle esigenze e delle modalità del trasporto marittimo ha progressivamente abbandonato lo stretto rapporto di interdipendenza con l'antico porto.

Questo, che a partire dal nucleo del Mandraccio si era esteso nei secoli lungo l'ansa naturale racchiusa dal Molo Vecchio a Capodifaro (Lanterna), dotandosi progressivamente di nuove attrezzature e strutture marittime, con l'incremento dei traffici, l'introduzione dei container e le maggiori dimensioni delle navi, non era più adatto soddisfare le nuove richieste.

Il processo, iniziato con lo spostamento delle attività portuali a ponente, con la costruzione negli anni Trenta dei nuovi moli di Sampierdarena, proseguito poi con l'impianto di Cornigliano e la costruzione del terminal container di Voltri, ha portato alla dismissione e all'abbandono delle strutture storiche dell'antico porto.

Con la caduta della cinta doganale, negli ultimi decenni del secolo scorso la città si riappropriava delle antiche strutture portuali; a testimoniare il percorso di quella che era stata la demarcazione dei due ambiti resta oggi la "sopraelevata", il nastro in acciaio che dagli anni Sessanta si snoda lungo il perimetro dell'antico porto, dalla Foce fino a San Benigno. La "strada a scorrimento veloce" disegnato da De Miranda, salutata al suo nascere come un segno del progresso, demonizzata col tempo dalle associazioni ambientaliste e oggi da molti rivalutata, che offre una visuale unica e impagabile sulle strutture dell'antico porto.

Negli anni Ottanta si avanzano le prime proposte di trasformazione delle aree portuali dismesse sia da parte dell'Ente pubblico (con la riqualificazione del waterfront e del centro storico retrostante) che da investitori privati (con la costruzione di attrezzature a uso turistico e per la nautica da diporto, complessi commerciali, alberghieri, uffici).

La sottoscrizione del "Protocollo di intesa" del 1985 (Regione, Comune, Autorità Portuale), e la variante al Piano Regolatore Portuale del 1987, aprono la via al primo intervento di capitale privato: la creazione di un "polo" per la nautica da diporto nel bacino del porto storico (tra ponte Morosini e ponte Calvi) e di un complesso polifunzionale a destinazione turistico ricettiva, residenziale, direzionale, e commerciale, con un parcheggio sotterraneo di servizio a calata Salumi (1992-2000).

Viene invece scongiurata (1988) la realizzazione di un edificio a forma di cono alto 200 metri su un basamento triangolare di sei piani di altezza, il cosiddetto "cono di Portman", dal nome del progettista.

L'esposizione Colombiana del 1992

Negli stessi anni si opera per portare a Genova l'Esposizione del 1992 in occasione del cinquecentenario della scoperta dell'America.

Il progetto di Renzo Piano per l'Esposizione internazionale specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare" con l'obiettivo di 'restituire il mare alla città' prevede la riqualificazione polifunzionale dell'area del Mandraccio, con il recupero e riuso degli edifici storici e delle strutture industriali del porto, stabilendo un nuovo rapporto col mare e con la città antica.

Il progetto porta a un primo recupero del cuore dell'antico porto (immagine in alto), di cui l'architetto genovese ha saputo riscoprire le peculiarità, conservando molte delle testimonianze del passato mercantile e integrandole e valorizzandole con un linguaggio contemporaneo alle preesistenze. Gli antichi approdi, l'alessiana Porta Siberia, i magazzini generali, il Deposito Franco e le palazzine seicentesche si integrano felicemente con la piazza delle Feste, il grande Bigo, e le strutture aeree di Susumo Shingu (immagini successive).



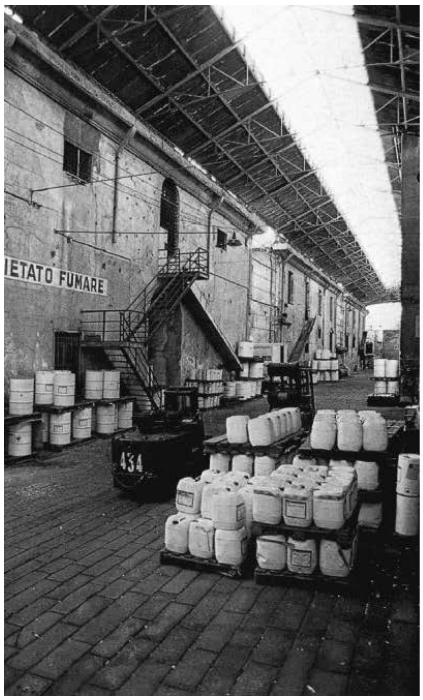
I Magazzini del Cotone e la Bolla, 2006. (© C. Merello)

Il recupero delle antiche strutture portuali è stato effettuato con un riuso compatibile: così nei Magazzini Generali (conosciuti come “Magazzini del Cotone” e riconvertiti a centro polifunzionale per congressi, cultura, tempo libero) sono state conservate in gran parte la struttura e la spazialità interna originarie, con la costruzione della “spina dei servizi”, che contiene gli impianti e le attrezzature necessari per il funzionamento. Le strutture di nuova edificazione realizzate su calata Bettolo – la multisala cinematografica (The Space Cinema Porto Antico Genova), il silos per il parcheggio delle autovetture, e la capitaneria di porto – hanno integrato le preesistenze, ridisegnando la fisionomia della calata.



Il Bigo e la Piazza delle Feste, 2006. (© S. De Maestri)

Anche la costruzione dell’Acquario, progettato con la consulenza di Chermayeff, nonostante la notevole dimensione che occupa tutto Ponte Spinola, non risulta (forse grazie alla sua immagine tecnologica e l’assenza di colore) particolarmente invasiva e consente la godibilità della passeggiata sul lungomare e soprattutto la vista dello specchio acqueo, lungo l’arco portuale.





Porto Franco, un’immagine storica (© C. Bertelli) e le palazzine nel 2010 dopo il recupero (© S. De Maestri).

Genova capitale europea della cultura (2004)

L’assegnazione alla città di importanti finanziamenti, dalle celebrazioni colombiane nel 1992, all’incontro dei capi di stato, denominato G8, nel 2001, fino a Genova

capitale europea della cultura nel 2004 ha consentito di dare continuità al progetto di Renzo Piano nell’area del Mandraccio, con la costruzione della “Bolla” (la struttura a forma di sfera costruita in acciaio e vetro ubicata sul mare, direttamente a lato dell’Acquario, che ospita al suo interno un ambiente tropicale ricostruito), l’Isola delle Chiatte e l’ampliamento dell’Acquario.

Il progetto di Piano ha fortemente caratterizzato la prima parte degli interventi sul waterfront, dando poi unitarietà alle modifiche o integrazioni che si sono susseguite nel tempo. Non altrettanto si può dire degli interventi successivi (immagine seguente) che, forse anche per motivazioni economiche e di fattibilità gestionale, si sono andati appesantendo e hanno perduto la linearità iniziale. I moli infatti si sono riempiti, e ancora più si riempiranno, di nuove grandi volumetrie che, non solo non colloquiano con le preesistenze, ma negano sempre più la vista dello specchio d’acqua.



Una vista del waterfront dalla torre Eridania, demolita, 2000. (© S. De Maestri)

Sempre nell’ultimo decennio del secolo la riqualificazione dell’antico porto continua a ponente con la trasformazione della Stazione Marittima nel nuovo Terminal Crociere (1991-1992) e la costruzione della nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio sulla preesistenza del “Quartiere Scio” (1991-1995), che segna l’avvio del recupero dell’area della Darsena.

L’operazione interessa progressivamente tutto il complesso della Darsena ottocentesca che, dopo la dismissione dell’Arsenale della Repubblica, era stata trasformata in un complesso di magazzini per lo stoccaggio delle merci in transito: i “quartieri” Galata e Famagosta, costruiti sulle preesistenze dell’Arsenale, e i nuovi

Cembalo, Scio, Caffa, Metelino e Tabarca. Le destinazioni d’uso previste in un primo tempo per i quartieri – biblioteca e residenze universitarie – sono abbandonate con la concessione assegnata alla Porto Antico Genova che li destina ad attività culturali, promozionali, turistiche, di servizi, del tempo libero (immagini seguenti).



La Darsena nel 2006 e il “quartiere Cembalo” nel 2010. (© S. De Maestri)

L’intervento più interessante, che ha creato le maggiori aspettative da un punto di vista architettonico, è quello del Galata Museo del Mare (immagini seguenti) dove l’architetto Consuegra ha saputo limitare l’impatto delle nuove volumetrie frammentando l’incremento volumetrico della nuova ‘pelle’ che avvolge l’antico Arsenale della Repubblica. Al bando di concorso, che prevedeva il restauro conservativo dell’antica struttura, l’architetto spagnolo ha infatti risposto con un progetto più radicale che, movendo dalla demolizione delle aggiunte successive che ‘sottraevano l’originaria autenticità’, conserva l’antica struttura seicentesca, per racchiuderla in un involucro trasparente, implementandola di quegli spazi che sono necessari al funzionamento di un grande museo contemporaneo.



Il Galata Museo del Mare, veduta dell’esterno e degli interni, 2006. (© C. Merello)

In occasione del vertice del G8 gli interventi sul waterfront riguardano soprattutto la sistemazione delle aree esterne, la nuova passeggiata della Darsena e, nella parte più a ponente la “passeggiata della Lanterna” che, partendo dal nuovo Terminal traghetti raggiunge la Lanterna, simbolo di Genova, percorrendo il sedime delle mura seicentesche ed ottocentesche, con una interessante vista sulle aree operative del porto.

La designazione a capitale europea della cultura nel 2004 ha dato notevole visibilità alla città ed è stata l’occasione per completare tutte le iniziative avviate nel waterfront, dalla riqualificazione della Darsena alla passeggiata della Lanterna, dalla riorganizzazione del sistema museale alla valorizzazione degli edifici storici del fronte mare e all’interno del centro antico (Ripa Maris, Palazzi dei Rolli riconosciuti nel 2006 patrimonio dell’Umanità da parte dell’Unesco).

Sviluppi per il futuro

Nell’operazione di riqualificazione del porto antico, anche se molto è stato fatto, restano ancora da risolvere problemi di non facile soluzione, tra questi, proprio nel cuore dell’arco portuale, il recupero dei Silos di Santa Limbania (il cosiddetto “Hennebique”) e la trasformazione di Ponte Parodi.

Il progetto di riqualificazione di quest’ultimo, elaborato nel 2001 dallo studio olandese Van Berkel & Bos nell’ambito di un concorso internazionale, prevede, in luogo dei silos granari demoliti nel 2002, un centro polifunzionale per attività di servizi qualificati a forte attrattività turistica. Pensato come una grande piazza sul Mediterraneo, secondo il progettista stesso, ‘non propone di sostituire un’icona con un’altra, ma di stabilire un nuovo tipo di attrazione, basata sulla proliferazione delle esperienze’. Nonostante il concorso sia stato giudicato nel 2001, a distanza di 18 anni restano incerti i tempi di possibile avvio dei cantieri e delle attività previste, malgrado nel 2008 l’intervento sia stato appaltato alla società Altarea.

Quanto al complesso degli ex Silos granari di Santa Limbania, primo edificio di queste dimensioni costruito in calcestruzzo armato in Europa, sebbene sia stato oggetto negli anni di numerosi progetti di riqualificazione con le più diverse destinazioni (da grande hotel a nuova sede della Facoltà di Ingegneria), per la complessità della struttura, gli elevati costi di trasformazione, e non ultima l’incertezza sulle possibilità di intervento (essendo oggetto di vincolo monumentale), non è stato fatto nulla nonostante sia stato dismesso da più di quarant’anni (immagini seguenti).





Silos granari di Santa Limbania “Hennebique”, veduta dell’esterno e del molo demolito 2010. (© S. De Maestri)

Sembra che ultimamente la situazione si stia sbloccando, con la modifica al PUC deliberata dalla nuova Giunta per dare maggiore operatività alla realizzazione del centro polifunzionale di Ponte Parodi e Hennebique, introducendo una più ampia flessibilità alle soluzioni progettuali. Sulla base di un Accordo Quadro, sviluppato con la collaborazione dell’Università di Genova, dovrebbero essere stabilite in via definitiva le regole per la tutela del bene e gli interventi, anche a carattere trasformativo, **per aprire la messa in concessione dell’edificio.**

Nella riqualificazione del waterfront in ogni caso è determinante il ruolo di Renzo Piano che, pur con il succedersi delle diverse amministrazioni, costituisce una figura autorevole di riferimento, cui attribuire una sorta di regia centrale degli interventi nella definizione delle linee guida per una nuova visione del porto e della città. Dall’esposizione Colombiana del 1992, alla concezione dell’“Affresco” del 2004, al “Blueprint” e al più recente “Waterfront di Levante”, l’architetto genovese è stato sempre presente, anche con l’offerta di diversi contributi: dal villaggio high-tech agli Erzelli fino al progetto per il nuovo ponte sul Polcevera, passando per la consulenza

urbanistica e territoriale al Comune (con l’istituzione di “Urban Lab”, un laboratorio di giovani collaboratori internazionali).

Con l’Affresco Piano traccia una visione d’insieme del porto (allargato dal terminal di Voltri fino alla Foce) e della città per un futuro diverso che restituisca il mare e il verde alla città e riorganizzi i servizi portuali. Per risolvere i problemi della carenza di spazi e la difficoltà dei collegamenti con l’interno il progetto propone di spostare lo scalo marittimo verso il mare, specie nell’area di Sampierdarena, con la realizzazione, tra l’altro, di un ‘porto in linea’, lo spostamento a mare dell’aeroporto, la costruzione di un’isola petroli in mare aperto e la delocalizzazione delle riparazioni navali. Nonostante l’interesse suscitato e i dibattiti tra i diversi enti, istituzioni e operatori interessati il progetto non decolla.



Blueprint. (© www.comune.genova.it)

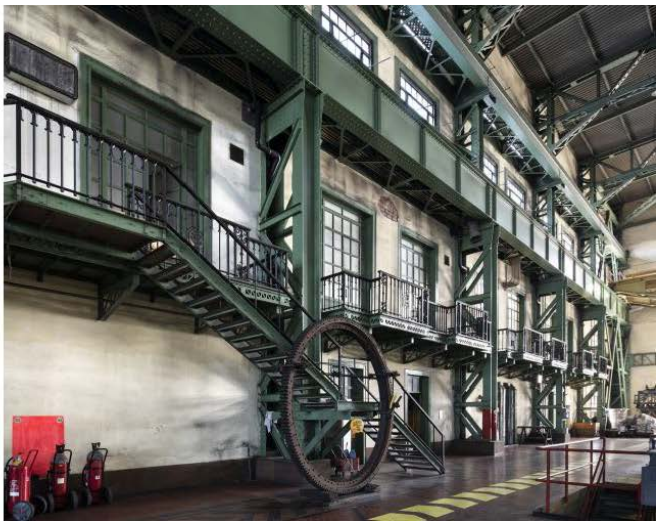
Nel 2015 Piano rielabora una nuova visione urbana, circoscritta all’ambito portuale di levante tra Porta Siberia e Punta Vagno: il Blueprint, aprendo un canale tra il Porto Antico e la Fiera, una “darsena navigabile” con parco lineare, promenade, pista ciclabile, residenze e servizi, permetterebbe di superare la cesura tra città e mare provocata dall’accrescimento portuale del secondo dopoguerra. Il disegno

d’insieme lascia spazio alla messa a punto di ‘concorsi per la realizzazione dei diversi ambiti di progettazione’; nel luglio 2016 viene indetto il primo concorso d’idee per il comparto del quartiere fieristico – un’area in stato di degrado con emergenze significative (il Palasport di Leo Finzi) e dibattute (Padiglione blu di Jean Nouvel) – che non ha però visto alcun vincitore, ma dieci finalisti ex aequo.

Nel 2018 un nuovo progetto di Piano per il Waterfront di Levante, che prevede ‘un mix funzionale da mettere a punto con il supporto degli imprenditori privati’; alla selezione finale è stata ammessa l’azienda Groupe Em2c di Lione, che tuttavia, in un secondo tempo (marzo 2019), sembra abbia sollevato dei problemi sulla sostenibilità economica dell’opera.

Nei progetti di riqualificazione del waterfront molto si è detto o fatto per la parte centrale e ora anche del levante del vecchio porto, ma non è mai stato fatto il dovuto riferimento alla chiusura dello stesso a ponente, dove si trova il complesso della Lanterna (immagine seguente), simbolo della città. Non è stata neppure mai menzionata l’adiacente Centrale termoelettrica, recentemente dichiarata, a seguito dell’interessamento dell’Associazione per il Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI) e della Scuola Politecnica dell’Università di Genova, bene d’interesse culturale dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Liguria.





La passeggiata della Lanterna 2010 (© S. De Maestri) e la Centrale termoelettrica del porto 2019. (© C. Merello).

Per completare significativamente la riqualificazione del fronte mare genovese, è necessario, a nostro avviso, predisporre un progetto di valorizzazione che unisca i due simboli della città, l’icona storica della Lanterna e quella industriale, ricollegando l’area in continuità con Sampierdarena. Un tale processo di valorizzazione eviterebbe poi qualsiasi inserimento di elementi che potrebbero creare situazioni di pericolosità con la perdita o l’impoverimento del patrimonio storico esistente.

Head Image: Vista della riqualificazione dell’antico porto di Genova. (© Porto Antico)