Nel corso degli ultimi decenni il Porto di Genova è stato oggetto di diverse riflessioni progettuali, in particolare, a partire dalla metà degli anni ’90 fino ad oggi, si sono succedute molteplici suggestioni ed ipotesi di riqualificazione degli ambiti portuali, posti sul bordo costiero genovese, a confine tra porto e città.

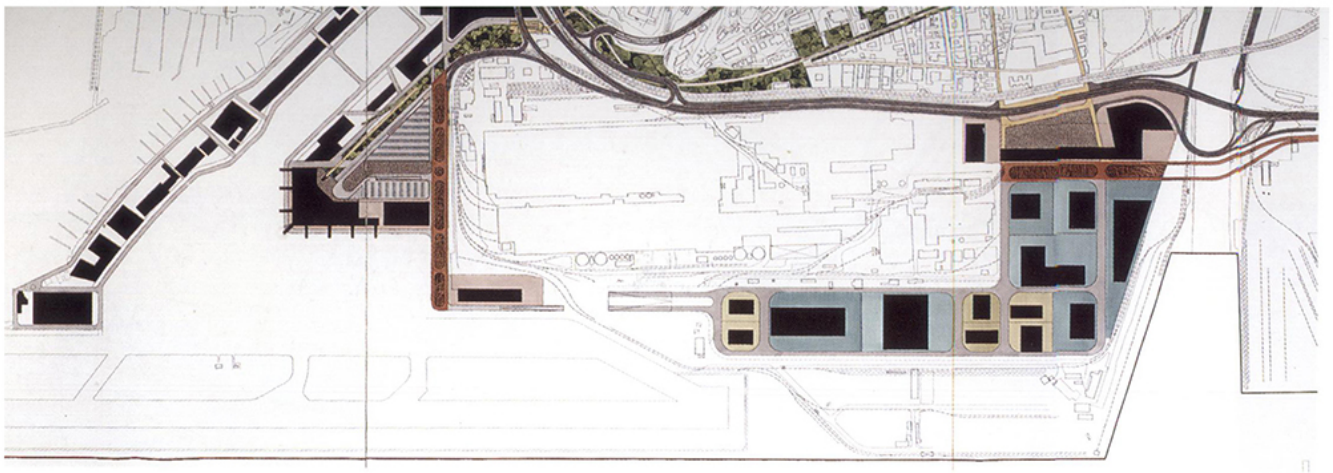
In un’ottica di crescita coordinata e armoniosa dei due elementi, contestualmente alla redazione del Piano Regolatore Portuale del 2001, sono stati elaborati tre progetti, definiti dall’architetto Stefano Boeri *“esplorazioni ad alto valore concettuale”*, che, attraverso il contributo degli architetti Rem Koolhaas (OMA), Manuel de Solà Morales e Marcel Smets, hanno rappresentato la scelta dell’Autorità Portuale di individuare i primi indirizzi stabili per la costituzione del Piano su alcune aree cruciali.

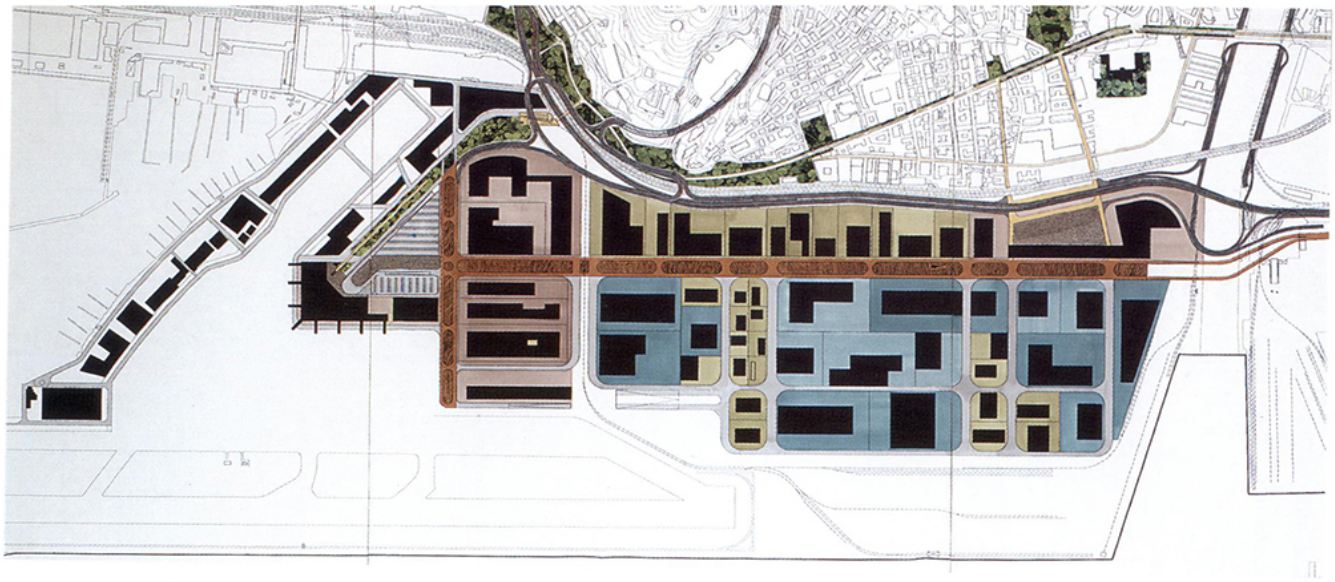
È importante sottolineare come, in un secondo momento, a tali esplorazioni progettuali circoscritte si sia sovrapposta una più complessa raffigurazione nella visione del waterfront genovese proposta dall’architetto Renzo Piano, attraverso il suo Affresco. Fin dalla prima presentazione pubblica (maggio 2004), la proposta di Piano di immaginare città e porto come un unico organismo è apparsa come la strategia vincente per impostare le linee guida del nascituro Piano Regolatore Portuale ed è indubbio come molte delle soluzioni esplicitate dall’Affresco siano alla base concettuale dei modelli di sviluppo attualmente all’esame dell’Autorità Portuale.

La riproposizione di tali esplorazioni sottolinea la necessità ancora attuale di porsi alcuni interrogativi e di trovare soluzioni coerenti per la riqualificazione di ambiti centrali. La rivalutazione di tutti i materiali progettuali sottolinea inoltre l’importanza senza tempo attribuita alle suggestioni espresse e il valore simbolico che rappresentano ancora oggi per la valorizzazione della città portuale.

Il progetto di Marcel Smets di riqualificazione per l’area di Cornigliano – Aeroporto è articolato secondo due strategie principali. In primo luogo, si introduce la trasformazione del sistema infrastrutturale tra l’area della foce del fiume Polcevera e l’accesso all’aeroporto, basata su una sostanziale inversione del rapporto gerarchico tra gli assi principali di scorrimento viario. Si immagina la realizzazione di una nuova strada a mare, a confine tra porto e città, che si faccia carico del traffico

verso il ponente cittadino: in questo modo, sarebbe possibile conferire alla via Aurelia un ruolo di strada locale a servizio dei quartieri adiacenti. In secondo luogo, si ipotizza la graduale dismissione delle industrie siderurgiche in favore della liberazione delle aree (come stipulato nell'accordo di programma con le acciaierie Riva) per la realizzazione di un nuovo distripark; nell'ipotesi a lungo termine si prevede la riconversione dell'attività e lo sviluppo dell'intera area con il ridisegno del nodo aeroportuale, del piazzale di parcheggio connesso e del collegamento con la città.



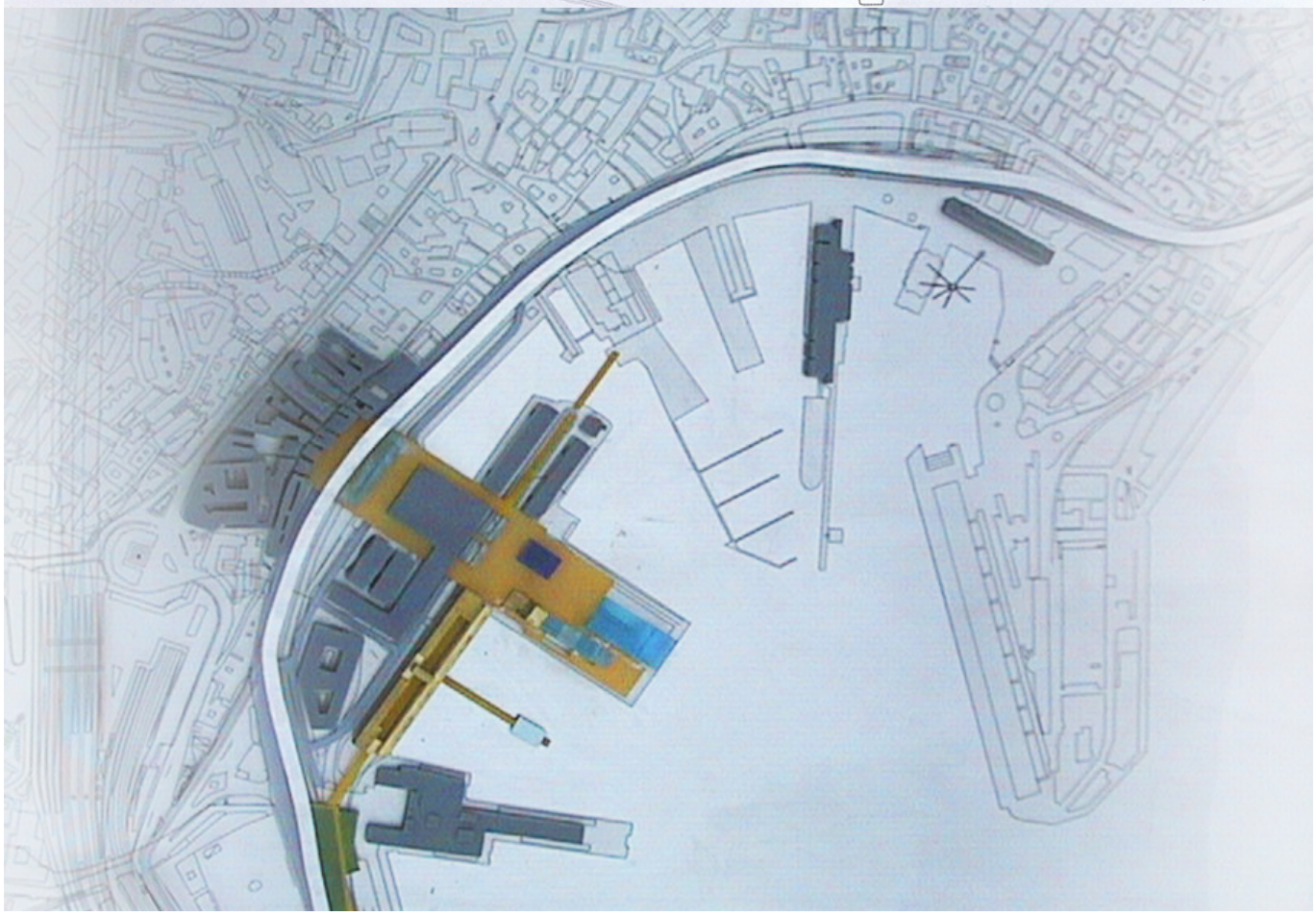


Il progetto di Marcel Smets per la riqualificazione dell'area costiera di Cornigliano – Aeroporto.

Il progetto di OMA lavora sulla sottile fascia di confine tra il porto e la città e si propone di dare soluzioni concrete alla vicendevole richiesta di fruizione della costa attraverso l'ottimizzazione degli spazi e la molteplicità degli usi. La proposta progettuale tra Sampierdarena e Ponte Parodi si basa sulla proposta di alcune strategie: sostituire la movimentazione delle rinfuse liquide con quella dei container, inserire attività di logistica ad alto valore nelle zone di confine dove città e porto entrano in contatto, trasferire o dismettere attività industriali, ristrutturando manufatti storici in aree snodo del bacino storico.

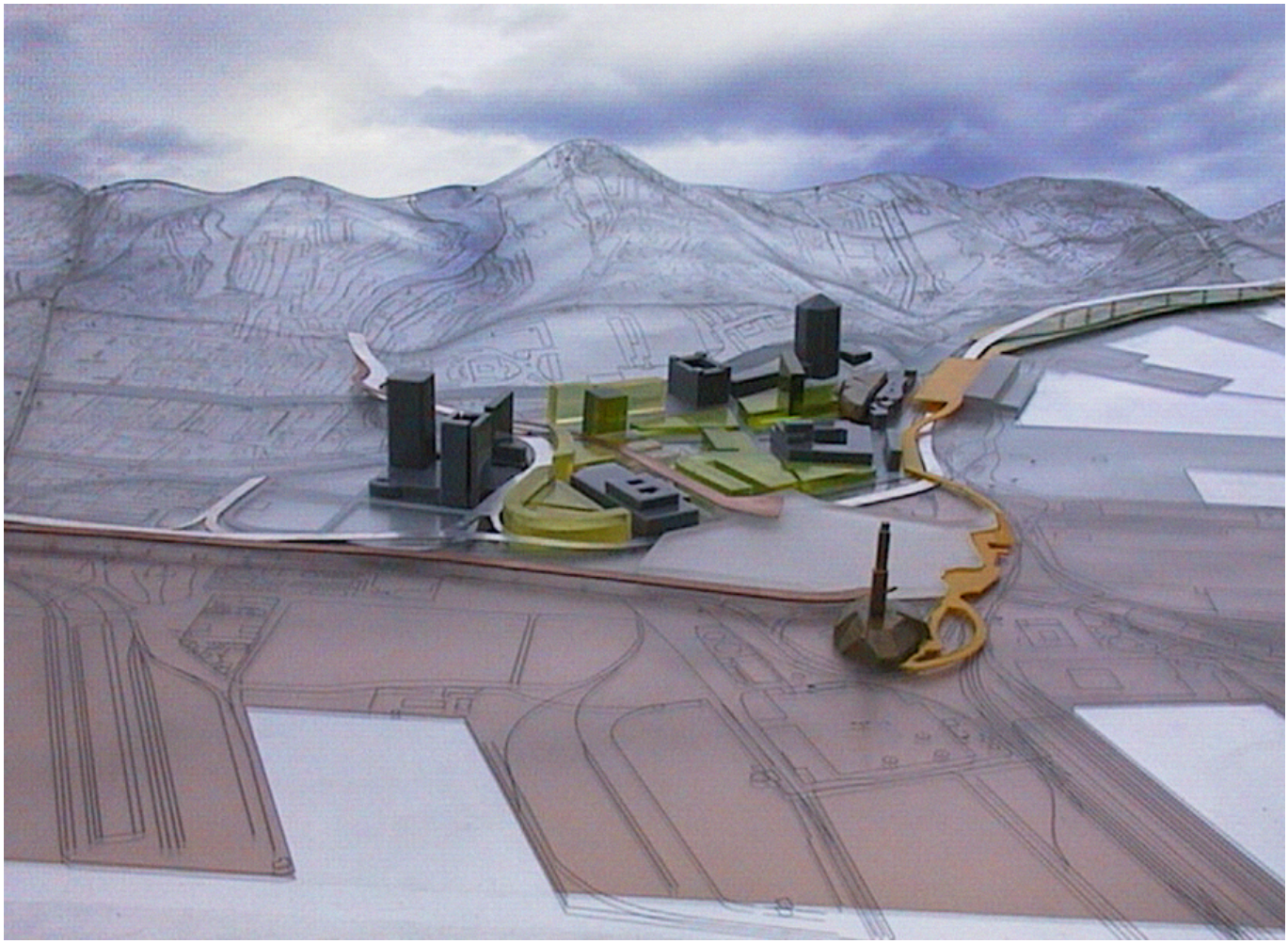
Il progetto si concentra sulla riqualificazione del polo di Fiumara, del nodo di San Benigno e sullo sviluppo dell'area di Ponte Parodi e adiacenze con soluzioni di riconversione in polo culturale e universitario del Silo Hennebique. Grande valore è attribuito alle connessioni pedonali: il progetto prevede un parco lineare affacciato sul mare e sopraelevato rispetto alla quota delle banchine che collega Ponte Parodi con la Lanterna. Il tracciato, in parte sottostante alla viabilità soprelevata, unisce vari manufatti portuali, attraversando il bacino storico con nuovi spazi pubblici caratterizzati da salti di quota e cambi visuali.


MARE LIGURE
GENOVA









Il progetto di Rem Koolhaas (OMA) propone di dare soluzioni concrete alla richiesta di fruizione della costa tra il porto e la città attraverso l'ottimizzazione degli spazi e la molteplicità degli usi.

Il progetto di Manuel de Solà Morales per l'area delle riparazioni navali offre una soluzione al tema della continuità del litorale costiero in direzione levante e realizza la connessione pedonale e carrabile con il Porto Antico e il centro cittadino. L'intervento ristruttura il settore industriale e la Fiera del Mare, trovando soluzioni che ottimizzino le aree di lavoro e rispondano nel contempo alle richieste di qualità dello spazio urbano.

Si propone un programma di trasformazione della viabilità locale che, mantenendo la sopraelevata attuale, introduce un nuovo tracciato viario, posto ad altezza

intermedia, che garantisce la connessione e ricava inoltre, a quota banchina, nuovi volumi destinati alle attività portuali. Tali magazzini sarebbero fruibili attraverso una viabilità portuale dedicata, priva di ostacoli e integrata con il sistema esistente. La viabilità urbana veicolare è separata da quella portuale e mette in diretta comunicazione la Fiera con la zona del Porto Antico, attraversando il Club Nautico.

I percorsi pedonali sono garantiti dal "sottocorso", tracciato che si snoda in posizione intermedia e scorre nella parte interna della nuova struttura, in modo da rivolgersi con più efficacia alla città, pur rimanendo in contatto visivo con il mare.



La proposta di Manuel de Solà Morales per dare continuità al litorale costiero nell'area delle riparazioni e realizzare la connessione tra il Porto Antico e la città.

Il progetto per il waterfront genovese, definito dallo stesso Piano "Affresco" e consegnato definitivamente alla città nel 2006, si prefiggeva, prima di tutto, di incoraggiare una pianificazione sinergica tra porto e città: la sua natura di quadro complessivo per Genova offre un'immagine ipotetica in cui i due elementi lavorano in simbiosi per la costruzione del proprio futuro.

È importante sottolineare come l'Affresco sia stato concepito e sviluppato in comunione con le Istituzioni locali e di conseguenza abbia fornito ad Autorità Portuale la più efficace e pratica prefigurazione del futuro del porto.

Ad oggi, il percorso di costruzione del nuovo Piano Regolatore Portuale, proiettato al 2030, imposta il suo lavoro forte di queste consapevolezze e di nuovi contributi di approfondimento tecnico, impegnandosi ad affrontare la risoluzione di aree strategiche. Le prime proposte progettuali, contenute negli Scenari di sviluppo presentati nell'ultimo anno, individuano come centrale la continuità, veicolare e pedonale, tra il Porto Antico e le Aree di Levante, con particolare interesse per la riorganizzazione degli spazi di banchina, a carattere strettamente portuale, fino all'ambito della Fiera del Mare.

Anche nell'area del nodo di San Benigno, tra Calata Sanità e Calata Giaccone, la quasi totalità degli scenari di sviluppo propone soluzioni di estensione ed integrazione tra la funzione urbana e quella del traffico passeggeri, immaginando una continuità lineare tra il bacino storico e quello di Sampierdarena, includendo la Lanterna in un disegno unitario nel quale recupera, inoltre, un contatto diretto con il mare.

In ultimo, si può citare l'intenzione di restituire un fronte mare all'abitato di Sestri Ponente, stretto tra i cantieri navali, il polo petrolifero e l'aeroporto. L'inserimento di funzioni urbane e di diporto migliorerebbe anche la fruizione e la percezione del quartiere retrostante.



La rappresentazione progettuale del waterfront proposta dall'architetto Renzo Piano nel suo Affresco.



La visione del futuro waterfront genovese che integra città e porto in un unico organismo.

Head Image: Il progetto di Rem Koolhaas (OMA) propone di dare soluzioni concrete alla richiesta di fruizione della costa tra il porto e la città attraverso l'ottimizzazione degli spazi e la molteplicità degli usi.