

Roberto Bobbio

The Complexity of Relationships
and Initiatives for the Integration
between the City and the Port of Genoa
**Complessità di rapporti e iniziative
di integrazione fra la città
e il porto di Genova**



Un traghetto entra nel bacino del Porto Vecchio, passando davanti al centro storico
A ferry boat enters the waters of the Porto Vecchio, navigating in front of the historic center

Anche se non sempre primo per traffici fra gli scali d'Italia, il porto di Genova resta un nodo strategico del Paese: laboratorio di organizzazione del lavoro, di dialogo fra le parti sociali e fra soggetti pubblici e privati, esso attrae e seleziona soggetti forti e determina ricadute su un vasto territorio. Il porto di Genova è in tutti sensi un'entità sempre in movimento – anche il mantenimento degli equilibri richiede continui aggiustamenti; negli ultimi anni una serie di avvenimenti hanno dato il senso sia di una ridefinizione dei rapporti fra gli attori, sia di una possibile riconsiderazione degli obiettivi di crescita. Tratterò questi temi cercando di mettere in evidenza una questione di fondo: come le logiche della pianificazione urbana e quelle della gestione portuale siano state poste a confronto, aprendo un possibile spazio di integrazione fra tra città e porto.

Una partita a più attori

La demolizione, nel 2001, dei silos granari di Ponte Parodi fu un'iniziativa di notevole effetto estetico e psicologico che dava evidenza al compimento di una svolta nella gestione degli spazi portuali. I silos, un'imponente "fuori scala" di cemento armato che incombeva sul centro storico e spezzava in due la vista della città, erano stati eretti al centro del bacino del porto vecchio dal Consorzio Autonomo del Porto nel 1961; ora era il Comune a eliminarli, permettendo che l'immagine di Genova si ricomponesse entro l'anfiteatro di colline che circonda il bacino del porto naturale. Veniva così sancito un processo d'inglobamento del porto vecchio nella città e, conseguentemente, di espansione a mare del territorio gestito dal Comune; il che comportava la possibilità per nuovi attori di influire sulle decisioni che riguardano il futuro del waterfront.

Per comprendere l'attuale configurazione dei ruoli che definisce i

Though it is not always the leader in terms of traffic among the Italian ports, the port of Genoa remains a strategic hub for the nation: a laboratory for labor organization, for the dialogue between social actors and between public and private entities, it attracts and selects strong entities and has a significant impact over a vast territory. The port of Genoa is every sense a constantly moving entity – even maintaining a balance requires continual adjustment; in recent years a series of events seems to have prompted both a redefinition in the relationships among the actors, and a possible reconsideration of the objectives of growth. I will treat these questions in an attempt to highlight a basic issue: how the logic of city planning and the logic of port management have had to confront one another, opening possible vistas for the integration between city and port.

A Game Involving Several Actors

The demolition of the grain silos at Ponte Parodi in 2001 was an initiative that produced a powerful esthetic and psychological impact and clearly represented a change in the management of port spaces. The silos, an impressive "out of scale" cement complex that overshadowed the historic center and cut the view of the city in half, were built by the Consorzio Autonomo del Porto in 1961 in the center of the basin in the old port; now it was the City that demolished them, allowing the image of Genoa to be recomposed within the amphitheatre of hills that surround the basin of the natural port. This hailed the advent of a process that once again gathered the old port within the embrace of the city and, as a result expanded the territory managed by the City into the sea; which meant that new actors would be able to influence the decisions regarding the future of the waterfront. To understand the current configuration of the roles that define the relationships between the city and the port, I believe it might be useful to take a step back twenty years. In 1985, the Liguria Region, the City of Genoa and the Consorzio del Porto signed a Protocol of Agreement for the conversion of the historical port to urban use: this was the preliminary act of the so-called "reappropriation" of the city's waterfront, whose essential phases were the installation of the 1992 Columbus Exposition in the area of the Medieval port and the permanent access to the public that followed. The area was handed over to the domain of the State and the City, and entrusted by them to Porto Antico, a company founded ad hoc in 1995 by the City and the Chamber of Commerce to manage the area, with the purpose of favoring its use by citizens and promoting it as a tourist attraction, and activating synergies with the requalification process in the adjacent historical center.

For centuries in fact, walls and customs barriers had separated the city from the

port; thus a totally new situation was being determined, that did not simply involve the purchase of a piece of waterfront but would soon determine the actual involvement of the city in the affairs of the real, operative port, and the possible reconstitution of a bond that had been severed since 1903, when the Government had constituted the Consorzio, creating a separate territorial entity and precluding the City from any effective power in the decisions regarding the port spaces. Throughout the '80s the Consorzio had operated in the areas of the public domain that the Government had yielded in a manner that was by definition "autonomous", often proceeding with significant building projects without any input from the City; it is true that Law 765/1967 made it mandatory to apply for a building permit to build within ports, but this law was applicable only to private entrepreneurs, not to public entities; as for the port master plan, its contents and its process remained unclear for a long time. In turn the City planned its own territory ignoring what was going on behind the customs barrier: in the 1980 General Master Plan the port area was still an indistinct pink blob. The transformation of the Consorzio into a Port Authority (AP) regulated by Law 84/1994, defined a new framework (common to other Italian port cities) in which the Mayor became an active participant in the port Committee with a mandate to approve the projects to be built within the port; in addition Law 84 defined the contents of the port master plan, the Piano regolatore portuale (PRP), establishing that it could not contrast with the

instruments of territorial planning and subjecting it to the approval of the regional government.

The 1985 Protocol of Agreement brought a third subject into play, whose importance was destined to increase: the Liguria Region, whose goal was to acquire a policy-making role in the management of the territory after almost ten years of experience in overseeing city planning consisting of programming and approving master plans. Incidentally it is worth mentioning that in that year, following the promulgation of a national law (L 431/1985), the Liguria Region began working on an Environmental Master Plan that concerned the entire territorial region and would constitute the urban planning framework for all the municipalities. The signature of the Protocol of Agreement crowned the success of a joint effort by three entities in the so-called "Commissione Triporto", whose reason for being ended when the immediate objectives ceased to exist: for the Consorzio, to get rid of an area that could no longer be used for port traffic; for the City, to take over this area, to which it attributed a strategic function in the pro-

gram to requalify the historical center and to create an attraction to stimulate tourism (this did in fact occur).

On the other hand the Protocol itself was the signal of a change in the relationships that could produce other favorable conditions for dialogue. This is what took place in 1999 and 2000, when both the City and the Port Authority presented their own plan for the approval of a Regional Government whose institutional role in planning has matured even further and who took advantage of the opportunity to merge the process for the Prp and the city master plan, the Piano Urbanistico Comunale (PUC). In fact, rather than seeking to define a mutual logic, it was considered sufficient to connect the provisions of the two plans and create a seam along the edge between the city and the port; in any case this involved an operation of innovative mutual collaboration which opened the debate between the two entities.

The initiative of the Regional government was necessary beyond any doubt, given that both new plans for the first time showed an attention for what was happening behind the traditional boundaries.

The PUC drew up an articulated system of "transformation districts" in the public domain areas, providing general guidelines for their requalification that needed to include non-port activities. The Port Authority had for the first time entrusted their PRP to a multidisciplinary group (coordinated by Stefano Boeri and Enrico D. Bona): their careful attention to the planning and architectural results was bolstered by the addition of specific designs by renowned professionals called upon to work on the port (Manuel de Solà Morales, Rem Koolhaas, Bernardo Secchi, Marcel Smets); it was more than natural then for the PRP to contain provisions for the requalification of the port area that did not strictly involve transportation, as well as proposals for projects that would encroach on the city.

Transformation of the Port and City Reactions

It is perhaps not coincidental that at the same moment in which an attempt was being made to integrate the PUC and the PRP, the traditional identification between port and city was becoming increasingly vague and their reciprocal

observing one another risked causing heretofore unthinkable conflicts.

Today ports are specialized organisms that fit into an international logistical network that tends to minimize friction by isolating itself from the territory it runs through; the symbiosis between port and city, which had existed for centuries, seems to have whittled down to an occasional convergence. As far as Genoa and its port are concerned, there remains a significant reciprocity of interests: the city offers a remarkable sedimentation of know-how in all fields connected to maritime transportation (the construction and repair of ships, the management of logistics, brokerage, maritime and commercial law, etc.) and is thus able to offer the port a superior level of services; the port employs a significant number of people and feeds a large number of qualified support industries. However even a larger port would not be sufficient for the life of a city such as Genoa, which needs new sources of activity and income for a population of approximately 650,000 people, one third less than in 1970, before the collapse of heavy industry brought with it the loss of thousands of jobs. At the same time, the pressing demand for spaces and new infrastructures for port traffic constitutes a problem whose solution will be expensive in a context such as Genoa, where the morphology is characterized by a lack of flat areas and difficult earthbound connections.

Thus, while until the '60s any transformation of the territory seemed justified if it was meant to expand the port and develop the activities connected with it, the issue in Genoa today is how artificial can the soil be made, how much damage can be done to the environment, to what extent can the lives of its citizens be determined by the presence of a large port.

This new perspective has a more specific focus than the general attention to environmental quality that has grown everywhere in recent decades. For the first half of the 20th century, the residential expansion and industrial development involved intense construction throughout the territory of Genoa which drastically, and almost always irreparably, consumed the abundant environmental, historic and landscape resources; the dramatic decline of heavy industry, which occurred very rapidly while the memory of how the landscape it destroyed had been still remained, no doubt affected the collective psychology of the city, demonstrating that the sacrifices it had accepted in the name of growth and well-being had produced advantages for one generation only (though in fact it destroyed many lives, as did the cancer-causing fumes from the steel-processing plants). Thus, at a certain point, even the port began to be seen, in second place, as an element that disturbed and degraded the city and





Pescherecci alla Darsena Vecchia, nel cuore della città

Le acciaierie di Cornigliano dal canale di calma del porto; in secondo piano la collina degli Erzelli, utilizzata come deposito di container

Fishing boats at the Darsena Vecchia, in the heart of the city

The Cornigliano steel plant by the port's quiet water channel; in the background the Collina degli Erzelli, used as a container depot

rapporti fra città e porto, credo sia utile fare un passo indietro di due decenni. Nel 1985 Regione Liguria, Comune di Genova e Consorzio del Porto conclusero un Protocollo d'Intesa per la conversione a usi urbani del porto storico. Fu l'atto preliminare alla cosiddetta "riappropriazione" dell'affaccio a mare da parte della città, le cui tappe essenziali furono l'installazione dell'Esposizione colombiana del 1992 nell'area del porto medievale e la successiva apertura stabile al pubblico dell'area. Questa venne quindi ceduta dal Demanio dello Stato al Comune e da questi affidata alla Porto Antico, società costituita ad hoc nel 1995 da Comune e Camera di Commercio per gestire l'area in modo da favorirne la fruizione da parte dei cittadini e promuoverla come attrattiva turistica, anche nella prospettiva di attivare sinergie con il recupero dell'adiacente centro storico.

In realtà per secoli mura e barriere doganali avevano separato la città dal porto; quindi si determinava una situazione totalmente nuova che non si esauriva nell'acquisto di un pezzo di waterfront ma che presto avrebbe comportato un più netto coinvolgimento della città nelle vicende del porto vero, quello operativo, e la possibile ripresa di un legame reciso almeno dal 1903, quando con la costituzione del Consorzio lo Stato aveva creato un'entità territoriale separata non riservando al Comune potere effettivo sulle decisioni che riguardavano gli spazi portuali. Fino agli anni 1980 il Consorzio aveva operato nelle aree demaniali ricevute in gestione dallo Stato in modo per definizione "autonomo", dando spesso corso a notevoli opere edilizie senza discuterne con il Comune; è vero che la L. 765/1967 ha istituito l'obbligo di ottenimento della licenza edilizia per poter costruire nei porti, ma tale obbligo vale per i soggetti privati, non per quelli pubblici; quanto al Piano regolatore portuale, i suoi contenuti e il suo iter sono stati a lungo poco chiari. A sua volta il Comune pianificava il proprio territorio

ignorando quanto accadeva oltre la barriera doganale: nel Piano regolatore generale del 1980 l'area portuale è ancora un'indistinta macchia rosa. La trasformazione del Consorzio in Autorità Portuale (AP), regolamentata dalla L. 84/1994, definisce un nuovo quadro (comune alle altre città portuali italiane) che vede il Sindaco come soggetto attivo del Comitato portuale incaricato di approvare i progetti da realizzare in porto; inoltre la legge 84 definisce i contenuti del Piano regolatore portuale (PRP), stabilisce che esso non possa contrastare con gli strumenti di pianificazione territoriale e lo assoggetta ad approvazione regionale.

Con il Protocollo d'intesa del 1985 entrava in campo un terzo soggetto, il cui peso era destinato ad aumentare: la Regione Liguria, la quale ambiva ad acquisire un ruolo propositivo nella gestione del territorio dopo un'esperienza quasi decennale di controllo in materia urbanistica consistente nell'attività istruttoria e d'approvazione dei piani regolatori. Incidentalmente è forse opportuno ricordare che proprio in quell'anno, a seguito della promulgazione di una legge nazionale (L. 431/1985), la Regione Liguria intraprendeva la stesura di un Piano paesistico che abbraccerà l'intero territorio regionale e costituirà quadro di riferimento urbanistico per tutti i Comuni.

La sottoscrizione del Protocollo d'Intesa sancì il successo del lavoro svolto in comune dai tre enti nella cosiddetta "Commissione Triporto", la cui ragione d'esistere cadde non appena venuti meno gli obiettivi immediati: per il Consorzio, liberarsi di un'area non più utilizzabile per i traffici portuali; per il Comune, impossessarsi di quell'area, alla quale attribuiva una funzione strategica nel programma di recupero del centro storico e di creazione di un'attrattiva che avrebbe potuto stimolare il turismo (come infatti è accaduto).

D'altra parte lo stesso Protocollo era il segnale di una modifica dei

which some citizens would find the strength to react against. At the end of the Eighties the new terminal at Voltri began operations: it was an artificial peninsula 40 hectares wide, which destroyed over 2,5 km of beach. However it did not totally eliminate contact with the beach at Prà: its citizens engaged in a fierce battle whose outcome was that between the city and the port, a "canal of tranquility" was to be built, accompanied by a green strip and a dock where the headquarters of the sport clubs and mutual relief societies previously located along the beach would find a venue. Thus Prà, which had already been penalized by the construction of a public housing district that was larger than the pre-existing city and had been a source of social problems, was "saved" and presents itself today as a livable, even pleasant place to be, thanks to its refusal to accept the fate which befell Sampierdarena in the '30s and '40s with the construction of the industrial port, or Cornigliano in the '50s with the construction of the oceanfront steel mills, or Sestri Ponente in the '60s with the construction of the airport (which had exempted

one stretch of coast, thought it was left in a condition of grave deterioration and pollution). The creation of an "area of respect" in Prà produced positive consequences for the entire city: first the canal is suitable for canoe and rowing regattas all year long, allowing Genoa to be part of the international tournament circuit in these sports; but most of all the conclusion of this episode credits the inhabitants as new actors, whether they act through local district councils (the one is Prà is very effective thanks to the presence of important political figures), or are spontaneously organized for specific issues.

At this point, the act gets more complicated: the Port Authority is no longer, like the old Consorzio, simply a place to balance the interests that revolve around port activities, given the important role played by the city; in discussing the port, inside and outside the Port Authority, the City cannot just assume that all its citizens accept every new work positively; in turn, the citizens no longer simply entrust their representation to the City, they can decide to request a direct participation in the decisions. Therefore the number of

interested parties increases and the interests become diversified.

New Choices are Possible

This is the context in which the preceding President of the Regional government (Sandro Biasotti) developed his plan for dynamic new action: in two moves, he forced a reconsideration of the positions. First move: he engineered the passage to Regional ownership of the large public domain area of Cornigliano which includes the last industrial steel processing complex still operative in the city, and which part of the inhabitants of the area (and of the city) would like to close down, but it is guaranteed by a very long lease and provides a great number of jobs; the area, equipped with docks, served by the railroad and located near the highway exit to the airport, is obviously coveted by many port operators. In this way the Regional government becomes a protagonist in this complex episode that involves both the port and the city.

Second move: he asked Renzo Piano to propose a plan to redesign the port. Piano, an architect native to Genoa and famous throughout the world, has been

working on the port for some time, at least in regard to the possibility of re-using it for urban purposes: as a City consultant he in fact participated in the "Commissione Triporto", and was later the author of the project for Expo 1992 in the old port (see above). After several months of work, in May 2004, Piano presented what he called a "fresco": a series of small scale drawings and a model of a totally transformed waterfront, which moves further into the sea on artificial peninsulas and islands, one of which holds the new airport. Officially, the acclaim for Piano's ideas is generalized (the only doubts are those expressed by the President of the industrialists, who fears that following this plan would mean abandoning urgent projects for the upgrade of the port infrastructure). However the project, despite the fact that it contains many elements that are not new, contrasts with the PRP approved four years earlier; hence the rapid institution of the Agenzia Waterfront e Territorio: a technical round table composed of representatives of the Regional government, the Provincial government, the City government, the Port Authority and

rapporti che poteva produrre altre condizioni favorevoli per un confronto. Così è stato fra il 1999 e il 2000, quando sia il Comune sia l'AP presentarono il proprio piano all'approvazione di una Regione il cui ruolo istituzionale in materia di pianificazione era ulteriormente maturato e che colse l'occasione per affiancare l'iter del PRP e quello del Piano Urbanistico Comunale (PUC). In realtà più che cercare di individuare logiche comuni ci si limitò a connettere le previsioni dei due piani ricucendole sul margine fra città e porto; si trattava comunque di un'operazione di sussidiarietà innovativa, che apriva una discussione tra i tre enti.

L'iniziativa della Regione era senz'altro necessaria, dal momento che entrambi i nuovi piani dimostravano un'inedita attenzione per quanto accadeva oltre i confini tradizionali. Il PUC disegnava un sistema articolato di "distretti di trasformazione" nelle aree demaniali, dando indicazioni di massima per una loro ristrutturazione che comprendesse attività non portuali. L'AP aveva per la prima volta affidato il PRP a un gruppo multidisciplinare (coordinato da Stefano Boeri e Enrico D. Bona) che ad un lavoro già attento ai risultati urbanistici e architettonici aveva aggiunto contributi progettuali specifici forniti da alcuni personaggi di spicco chiamati a ragionare sul porto (Manuel de Solà Morales, Rem Koolhaas, Bernardo Secchi, Marcel Smets); più che naturale quindi che il PRP contenesse sia previsioni di sistemazioni dell'area portuale non strettamente trasportistiche, sia proposte per interventi che sconfinavano verso la città.

Trasformazione del porto e reazioni della città

Non è forse casuale che, nel momento in cui si tentava per la prima volta di integrare PUC e PRP, la tradizionale identificazione di porto e città si stesse rivelando sempre più vaga e il guardarsi reciproco rischiasse di creare conflitti pretesto cedentemente impensabili.

Oggi i porti sono organismi specializzati inseriti in una rete logistica internazionale che tende a minimizzare le frizioni isolandosi dal territorio attraversato; la simbiosi porto-città, valida per secoli, sembra ridotta a occasionali convergenze. Per quanto riguarda Genova e il suo scalo, permane un reciprocità di interessi non indifferente: la città presenta una notevole sedimentazione di know-how in tutti i settori legati al trasporto marittimo (costruzione e riparazione di navi, gestione della logistica, brokeraggio, diritto marittimo e commerciale, etc.) ed è perciò in grado di offrire al porto attività di servizio ad alto livello; il porto impiega ancora un discreto numero di addetti e alimenta un indotto consistente e qualificato. Tuttavia anche un porto più grande non sarebbe sufficiente alla vita di una città come Genova, in cerca di nuove fonti di attività e di reddito per una popolazione di circa 650.000 abitanti, già ridotta di un terzo rispetto agli anni 1970, prima che il crollo dell'industria pesante determinasse la perdita di migliaia di posti di lavoro. Nello stesso tempo, la pressante richiesta di spazi e di nuove infrastrutture per il traffico portuale costituisce un problema di soluzione sotto ogni profilo onerosa nel contesto genovese, che la morfologia caratterizza per mancanza di aree pianeggianti e difficoltà di collegamento terrestre.

Insomma, mentre fino agli anni 1960 qualsiasi trasformazione del territorio sembrava giustificata se finalizzata all'ampliamento del porto e allo sviluppo delle attività ad esso collegate, oggi a Genova ci si chiede fino a che punto il suolo può essere artificializzato, l'ambiente può essere sconvolto, la vita dei cittadini condizionata dalla presenza di un grande porto.

Questa nuova prospettiva ha una sua specifica accentuazione rispetto alla più generale attenzione alla qualità ambientale cresciuta ovunque negli ultimi decenni. Per tutta la prima metà del Novecento espansione residenziale e sviluppo industriale hanno

the Piano firm, whose task is to verify the compatibility between the "fresco" and the PRP and to suggest the variations required in the latter to complete the former; not a simple operation, given the difference in the level of development of the two documents, and an anomalous one, given that the confrontation is between a document that has gone through an institutional process and a project submitted by a private entity at the "request" of a person who occupies a public role pro tempore.

The picture becomes more complicated and a new tendency comes to light. The "fresco" draws other actors into the field: the Provincial government, Renzo Piano himself, perhaps private entities who could implement and manage rather expensive works that might otherwise not be possible (such as the new airport). Piano chooses not to occupy any further areas of the coast and this way he tries to reconcile all sides: to promote growth and meet the expectations of many citizens. He even sacrifices the approved but hotly contested (by local committees) completion of the terminal at Voltri with the expansion of the

spaces for moving cargo, and proposes to create a more "urban" port, where he would concentrate all the fishing boats operating in the Province of Genoa, improving services for fishing and freeing space elsewhere for recreational sailing. On the other hand, in the attempt to push provisions beyond those of the PRP, which look forward ten years, he foresees a much larger quantity of works and the filling of large areas of water: to avoid disturbing the city, the port is "pushed forward". But the technical problems involved in this choice (for example, there would be very deep sea floors to fill) have not yet been resolved and the environmental consequences have yet to be evaluated. In addition, pulling undesirable activities into the sea brings with it the problem of reaching them: there remains the need to find passages through the city for significant volumes of traffic. The environmental question is in fact transformed, but does not disappear.

A New Waterfront under Construction

In conclusion one can say that the reci-



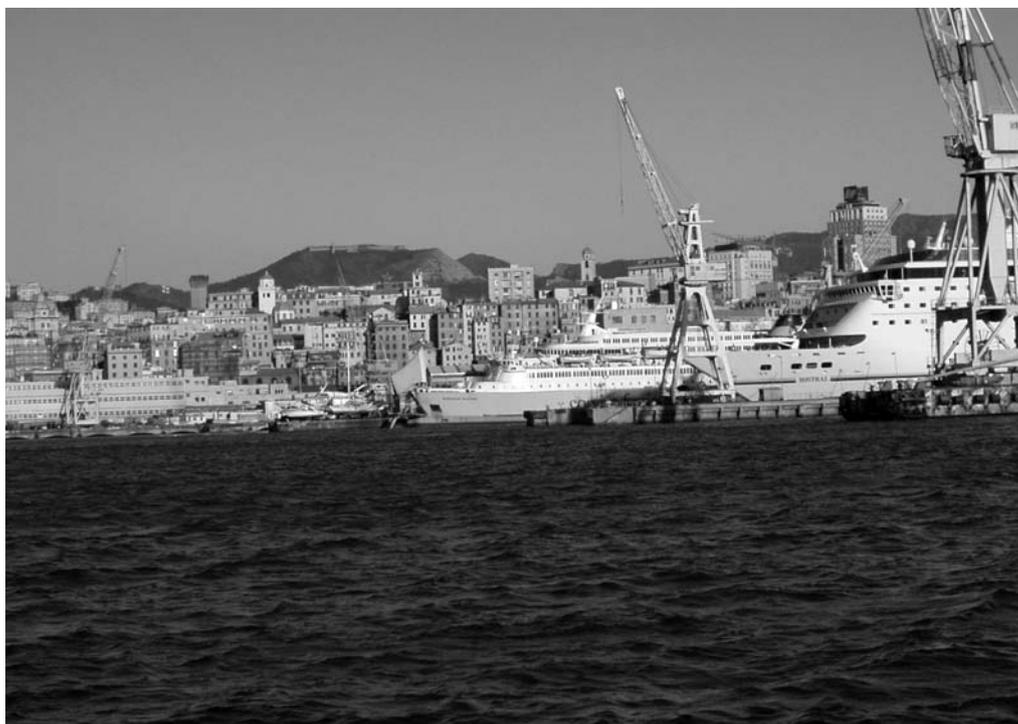
sottoposto il territorio genovese a interventi pesantissimi che ne hanno drasticamente, e in gran parte irreparabilmente, consumato le ingenti risorse ambientali, storiche e paesaggistiche; la fine drammatica dell'industria pesante, che si è consumata rapidamente quando ancora vi era memoria del "com'era" il paesaggio che essa ha distrutto, ha sicuramente condizionato la psicologia collettiva della città, dimostrando che i sacrifici accettati in nome della crescita e del benessere avevano prodotto vantaggi solo per una generazione (per altro distruggendo molte vite, come hanno fatto i fumi cancerogeni degli stabilimenti siderurgici). Perciò anche il porto, da un certo momento in poi, inizia a essere visto come anche un elemento di disturbo o di degrado nei confronti del quale alcuni cittadini trovano la capacità di reagire.

Alla fine degli anni '80 entra in funzione il nuovo terminale di Voltri, una penisola artificiale di 40 ha che ha fatto sparire oltre 2,5 km di spiaggia; non è però stato del tutto eliminato il contatto con il mare di Prà, i cui abitanti, a seguito di una tenace battaglia, hanno ottenuto che fra la città e il porto venisse realizzato un "canale di calma" fiancheggiato da una striscia di verde e da una banchina dove sono state risistemate le sedi delle associazioni sportive e di mutuo soccorso che stavano sulla spiaggia. Prà, già penalizzata dalla localizzazione di un quartiere di residenza pubblica più grande della cittadina preesistente e foriero di problemi sociali, si è "salvata" ed è oggi un luogo vivibile, persino gradevole, non avendo accettato il destino toccato negli anni 1930-40 a Sampierdarena, con la costruzione del porto industriale, negli anni 1950 a Cornigliano, con la costruzione dell'area siderurgica a mare, negli anni 1960 a Sestri Ponente, con la costruzione dell'aeroporto (il quale aveva risparmiato un tratto di litorale, lasciato però in condizioni di degrado e grave inquinamento). La realizzazione della "fascia di rispetto" di Prà ha prodotto ricadute valide per tutta la città: intanto il canale è adatto a ospitare tutto l'anno regate di canoa e di canottaggio e quindi consente a Genova di entrare nel circuito agonistico internazionale di questi sport; ma soprattutto la conclusione della vicenda accredita come nuovo attore gli abitanti, sia che agiscano tramite i consigli di circoscrizione (quello di Prà fortemente attivo anche per la presenza di spiccate personalità politiche), sia spontaneamente organizzati su questioni specifiche. A questo punto, l'azione si complica: l'AP non è più, come il vecchio Consorzio, solo un luogo per comporre gli interessi che ruotano attorno alle attività portuali, dal momento che anche la città vi ha un peso notevole; nel discutere del porto, dentro e fuori l'AP, il Comune non può dare per scontato che tutti i cittadini accettino positivamente ogni nuova opera; a loro volta i cittadini non si limitano più ad affidare al Comune la loro rappresentanza, possono decidere di richiedere un coinvolgimento diretto nelle decisioni. Dunque aumenta il numero dei portatori di interessi e gli interessi si diversificano.

Si profilano nuove scelte

In questo contesto si inserisce il dinamismo del precedente Presidente della Regione (Sandro Biasotti) che con due mosse costringe a rivedere le posizioni. Prima mossa: riesce a fare assegnare dallo Stato alla Regione la grande area demaniale di Cornigliano sulla quale insiste l'ultimo complesso siderurgico ancora in fun-

L'area delle riparazioni navali; in secondo piano, il terminale container di Calata Sanità
The naval repair yard; in the background, the container terminal at Calata Sanità



L'area delle riparazioni navali sullo sfondo della collina di Castello, quartiere medievale che sorge su uno dei più antichi insediamenti dell'area genovese.

The naval repair yards on the background of the Collina di Castello, a medieval district that lies over one of the most ancient settlements in the area of Genoa.

40

dossier

zione in città, che una parte degli abitanti del quartiere (e della città) vorrebbe fosse chiuso ma che è garantito da un contratto d'affitto a lunghissima scadenza e che, d'altra parte, assicura molti posti di lavoro; l'area, dotata di banchine, servita dalla ferrovia e prossima al casello autostradale dell'aeroporto, è ovviamente l'oggetto del desiderio di molti operatori portuali. In questo modo la Regione si inserisce da protagonista in questa complessa vicenda che coinvolge porto e città.

Seconda mossa: richiede a Renzo Piano di avanzare una sua proposta di ridisegno del porto. Piano, architetto genovese noto in tutto il mondo, da tempo ha a che fare con il porto, quantomeno per ciò che riguarda la possibilità di riuso a scopi urbani: come consulente del Comune partecipò infatti alla "Commissione Triporto", quindi fu l'autore del progetto per l'Expo 1992 nel porto vecchio (vedi sopra). Dopo pochi mesi di lavoro, nel maggio 2004 Piano presenta quello che ha chiamato un "affresco": una serie di disegni a piccola scala e un modello di un waterfront del tutto trasformato, che avanza ulteriormente in mare con penisole e isole artificiali, su una delle quali è sistemato il nuovo aeroporto. Ufficialmente, il plauso per le idee di Piano è generale (gli unici dubbi sono quelli espressi dal Presidente degli industriali, il quale teme che per seguirle vengano abbandonati progetti urgenti di adeguamento delle infrastrutture portuali). Tuttavia la proposta, ancorché contenga molti elementi non nuovi, contrasta con il PRP approvato quattro anni prima; perciò con rapida procedura viene istituita l'Agenda Waterfront e Territorio: un tavolo tecnico nel quale siedono rappresentanti della Regione, della Provincia, del Comune, dell'AP e dello studio Piano, con il compito di verificare le compatibilità fra "affresco" e PRP e di suggerire le varianti del secondo necessarie alla realizzazione del primo; operazione non semplice, data la differenza di approfondimento dei due documenti, e anomala, dato

che il confronto è fra un documento che ha seguito un iter istituzionale e una proposta avanzata da un privato su "sollecitazione" di un personaggio che svolge pro tempore un ruolo pubblico.

Il quadro si complica e si distingue una nuova tendenza. L'"affresco" trascina in campo altri attori: la Provincia, lo stesso Renzo Piano, forse operatori privati che potrebbero realizzare e gestire opere assai onerose altrimenti inattuabili (come il nuovo aeroporto). Piano sceglie di non occupare altre porzioni di costa e con questo cerca di quadrare il cerchio: promuovere la crescita e venire incontro alle attese di molti cittadini. Egli addirittura rinuncia al già approvato ma contestatissimo (da comitati locali) completamento del terminale di Voltri con ampliamento degli spazi di movimentazione delle merci e prevede di realizzare invece un porto a carattere più "urbano", dove concentrare tutti i pescherecci operanti nella provincia di Genova, migliorando i servizi alla pesca e liberando altrove spazi per la nautica da diporto. D'altra parte, volendo spingere le previsioni più avanti di quelle del PRP, che coprono un arco decennale, prevede una quantità di opere decisamente maggiore e l'interramento di vasti specchi acquee: per non creare disturbo alla città, il porto viene "spinto in avanti". Ma i problemi tecnici di questa scelta (ad esempio, vi sarebbero fondali molto profondi da colmare) non sono per il momento risolti e le conseguenze ambientali sono tutte da valutare. Inoltre portare a mare le attività scomode comporta poi il doverle raggiungere: ossia dover comunque trovare nella città dei varchi entro i quali far passare notevoli volumi di traffico. Insomma, la questione ambientale muta ma non scompare.

Un nuovo waterfront in costruzione

In conclusione si potrebbe dire che la pressione reciproca fra città e porto non costituisce un problema al quale si possa trovare una

soluzione ma configura un quadro di relazioni complesse che producono un processo decisionale, più o meno efficace; l'ingresso di nuovi attori è possibile ed è auspicabile per quanto essi non siano solo portatori di interessi ma anche di punti di vista capaci di suggerire nuove composizioni degli interessi in gioco.

Nel frattempo, per accordi parziali o per singole iniziative degli attori, molti dei quali hanno una loro sia pur parziale autonomia, si procede nella trasformazione del litorale urbano. Opportunamente, nella Conferenza strategica che si è tenuta nel maggio 2005, la costituzione di un nuovo waterfront è stata indicata come una linea fondamentale delle politiche urbane dell'Amministrazione comunale, finalizzata alla riqualificazione e all'aumento degli spazi per il tempo libero e la cultura con la doppia valenza di un miglioramento della qualità urbana ed ambientale urbana e di una crescita del turismo.

Molti nuovi progetti riguardano la costa e contengono un'idea di sviluppo non strettamente economico. Ciò vale soprattutto per i quartieri ex industriali del ponente, dove è più sentito il diritto a un risarcimento per i danni ambientali subiti in passato ed è più forte la necessità di ridare senso agli spazi e ricostituire relazioni sociali. La passeggiata a mare di Voltri, che connette vecchi capannoni industriali riutilizzati per attività sportive, scolastiche e

culturali, è un esempio significativo anche per gli impliciti obiettivi di rinsaldare l'identità locale e la coesione sociale di quella che era una vivace cittadina industriale e rischia di diventare un quartiere dormitorio. Il porto turistico che la società aeroportuale sta realizzando a Sestri Ponente, con fondi europei del programma Obiettivo 2, fa intravedere la possibilità di riqualificare a fini urbani un'area degradata.

La ristrutturazione dei musei comunali di arte moderna a Nervi, inseriti in parchi storici affacciati a un tratto di scogliera assai bello, configura un sistema in grado di funzionare anche come attrattiva turistica, oltre che come elemento di riqualificazione urbana.

Ma il progetto più ambizioso riguarda ancora il bacino del Porto Vecchio: la realizzazione su Ponte Parodi, in prossimità del terminale crociere, di un grande centro per la cultura e il *loisir*, finalizzato a funzionare da polo di attrazione a scala territoriale; che però determina problemi e conflitti non indifferenti, che riguardano prima di tutto l'accessibilità e la possibile concorrenza delle attività commerciali ospitate con quelle del centro storico. Sicché la definizione di tutti gli aspetti di quest'operazione promette di essere un nuovo campo di discussione sul futuro della città e, in qualche misura, del porto che vedrà il coinvolgimento di molti attori.

procal pressure between city and port does not constitute a problem to which a solution may be found, but presents a framework of complex relationships that produce a more or less effective decision-making process; the involvement of new actors is possible and desirable in that they bring not only their interests but points of view that can suggest new compositions for the interests at hand.

In the meantime, thanks to partial agreements or through individual initiatives of the actors, many of whom can count on a personal, though limited, autonomy, the transformation of the urban waterfront continues.

Fortunately, at the strategic Conference that was held in May 2005, the constitution of the new waterfront was indicated as the fundamental guideline for the City administration's urban policies, finalized towards the requalification and extension of spaces for recreation and culture with the twin significance of improving the urban and environmental quality and increasing tourism.

Many new projects involve the coast and are based on an idea of development that is not strictly economic. This is especially true for the former industrial areas of the western Ponente district, where there is stronger demand for compensation due for the environmental damage suffered in the past and a stronger need to restore sense to the spaces and to reconstruct social relationships. The seafront promenade in Voltri, that connects old industrial warehouses re-used for sports, school and cultural activities, is a significant exam-

ple because of its implicit objectives of consolidating the local identity and social cohesion of what was once a lively industrial city and now risks becoming a dormitory town. The tourist port that the Airport company is creating in Sestri Ponente with European funding from the Obiettivo 2 program, is an example of requalifying a degraded area for urban purposes. The renovation of the city modern art museums in Nervi, located in historic parks overlooking a rather beautiful cliff zone, configures a system that can also function as a tourist attraction while representing an element of urban requalification.

But the most ambitious project concerns the basin of the old port once again: the creation of a large cultural and leisure center on Ponte Parodi, near the cruise terminal, which is intended to become a pole of attraction for the entire territory; but this causes significant problems and conflicts, primarily involving access to it and the competition that would arise between its commercial activities and those of the historic centre. Thus the definition of all aspects of this operation promises to become the new terrain for a discussion about the future of the city, and in some measure, of the port, involving a large number of actors.

Bibliografia

- Area 42, febbraio 1999
Bisio, L., Bobbio, R. (2003), «The Pulsar Effect in Genoa; from big events to urban strategy», in: Beriatos, E., Colman, J., eds, *The Pulsar Effect in Urban Planning*, The Hague: ISOCaRP
Bobbio, R. (2001) «Stato della pianificazione e politiche del territorio in Liguria. Novità dal fronte marittimo», *Urbanistica Informazioni* 178
Bobbio, R., Seassarò, L., a cura di (2000) «Urbanistica a Genova. Nuovi piani, nuove politiche», *Urbanistica Dossier* 28, supplemento ad *Urbanistica Informazioni* 169
Borzani, G. (1978) «Cento anni di pianificazioni e costruzioni marittime al porto di Genova 1877-1977», *Porto e aeroporto di Genova*, n. 6
Comune di Genova (1988) *Genova verso il/towards 1992*, Assessorato all'Urbanistica
Comune di Genova (1990) *Genova verso il 2000*, Assessorato all'Urbanistica
Comune di Genova (1999), *Genova, le vie del Mediterraneo all'Europa* (Progetto per Genova, città europea della cultura 2004)
Comune di Genova (2002), *Piano della città dalla Conferenza strategica al 2004*, 2010
Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova*, 31 maggio 1984
Consorzio Autonomo del Porto di Genova, *Linee programmatiche per lo sviluppo del porto di Genova: 5 luglio 1984-5 luglio 1985*
Gabrielli, B., a cura di (1992), *La città nel porto*, Torino: Nuova ERI
Gabrielli, B., Bobbio, R., a cura di (2005) «Genova, un piano strategico di natura operativa e i suoi esiti» *Urbanistica* 126
G.B. progetti, 7, maggio-giugno 1991
G.B. progetti, supplemento al n. 8/9, novembre 1991
de Gravelaine, F., a cura di (2004) *Penser la ville par les grands événements. Gênes*, Paris: Editions de la Villette, DGUHC
mad'e 2, 2002
Marson, A. (2005) «New Genova», *CT. City Issues*. Intorno alla città, uno
Molinari, L., a cura di (1999) *Piano porto città. L'esperienza di Genova*, Milano: Skira
RPBW, Renzo Piano Building Workshop (2004) *Genova: Città & Porto*, Genova: Tormena