

Loredana Seassaro

Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative



Veduta del Porto Antico di Genova recuperato in occasione delle Colombiadi del 1992, su progetto dell'architetto Renzo Piano
View of the Genoa Porto Antico revitalised by a project by the architect Renzo Piano in occasion of the 1992 Columbus exhibitions

38

PORTI MEDITERRANEI: PENURIA DI COSTE NON URBANIZZATE E CONGESTIONE URBANA

Aspettative e tensioni relative ai waterfront si leggono, in Italia, tanto nelle aree centrali di vecchia industrializzazione e oggi dismesse, dove valorizzazione e riqualificazione entrano in conflitto, quanto nelle aree più periferiche, dove il dominio degli operatori portuali incombe sul destino di insediamenti alla ricerca di nuove qualità, dopo il dominio delle industrie pesanti e inquinanti, e di popolazioni che hanno perso il lavoro. Aspettative e tensioni si formano, anche, attorno alla valorizzazione di risorse urbane, suscettibili di utilizzi immobiliari e di nuove qualità urbane ma, al contempo, di creare nuovo valore aggiunto, tramite la realizzazione di *distripark* dove manipolare le merci. Tensioni e aspettative si affollano nelle città portuali mediterranee, in modo assai diverso rispetto alle vicende delle città portuali nordeuropee dove la disponibilità di ampi spazi, di tratti costieri non urbanizzati, di fondali non eccessivamente profondi consente di realizzare massicce operazioni di potenziamento decentrato delle attrezzature portuali che non entrano gravemente in conflitto con le aspettative delle popolazioni urbane e dello sviluppo sostenibile (un'analisi accurata andrebbe comunque condotta sui progetti di Rotterdam e di Le Havre).

Waterfront: a New Resource Between Tensions and Expectations Loredana Seassaro

MEDITERRANEAN PORTS: SHORTAGE OF NON URBANISED COASTS AND URBAN CONGESTION
In Italy expectations and tensions relative to waterfronts can be seen both in the ex-industrialised centres where evaluation and redevelopment come into conflict, and in the more peripheral areas in which the dominion of the port workers is incumbent on the destiny of installations searching for something new to replace the extinct heavy and polluting industries, whilst also offering employment possibilities to communities which have lost their jobs. Expectations and tensions have also arisen around the evaluation of urban resources which could be used for housing and new urban characteristics, but at the same time could enjoy an increased value through the creation of "distriparks" where merchandise can be handled. Tensions and expectations abound in the Mediterranean

city ports in a different way to the port cities of northern Europe where the availability of ample spaces, non urbanised coastal tracts, and not excessively deep sea beds permit the creation of enormous developments decentralised from the port apparatus and thus do not enter into conflict with the urban population's expectations or sustainable development (however, a detailed analysis of the Rotterdam and Le Havre projects is about to be carried out). A final observation is necessary. In recent years the waterfront problem has figured in urban areas, such as in the new use of abandoned wharfs and buildings and in the redevelopment and new image of disused docks and basins which have previously had a disordered and untidy image. Thus an almost standardised image full of evocative power has been created, which threatens to come up again and again in a recognisable form in many situations. In this sense, the overall success of many cases constitutes a "near" threat. This urban idea of the

waterfront has ended with the removal of the fact that the waterfront has constituted (and still constitutes) problems on a territorial scale, which assail the waterfronts of the "bel paese" coasts.

PLANS AND PROJECTS FOR LIGURIAN WATERFRONTS
The Italian situation is rife with projects for port cities which have been particularly hard-hit by the de-industrialisation of heavy industry, generally situated along the coast, and by the re-launch of port traffic in basins relatively central to the urban structure and not easily delocalised. In Italy, however, the situation of projects applying to non urban (and non-urbanised) coastal waterfronts is much less common. Liguria seems significantly characteristic of both notions of waterfront. As in other Italian port cities, Ligurian cities have registered an enormous increase of traffic (both passenger and goods) in the last ten years, forcing the Port and Council Authorities to face emergency situations. A lack of dock space for loading and unloading

Un'ultima notazione si rende necessaria. In anni recenti, il problema waterfront si è configurato in aree urbane, come riuso di banchine e di edifici abbandonati, come riqualificazione e reimmaginazione di moli e bacini portuali esauriti negli utilizzi e disordinati nelle immagini. Si è così creato un immaginario quasi standardizzato, ricco di suggestioni dalle quali attingere, che minaccia di riproporsi in modo omologato, ovunque e comunque. E in questo senso, il successo mondiale di tanti casi costituisce una "quasi" minaccia. Questa nozione urbana di waterfront ha finito col rimuovere il fatto che esso ha costituito (e costituisce) problema di scala anche territoriale e che investe le coste che rappresentano, estensivamente, il waterfront del "bel paese".

PIANI E PROGETTI PER I WATERFRONT LIGURI

La situazione italiana è densa di progetti che stanno interessando le città portuali, colpite da una de-industrializzazione che ha investito industrie pesanti, in genere ubicate a filo costa, e da un rilancio dei traffici portuali in bacini per lo più centrali rispetto alla struttura urbana e non facilmente delocalizzabili. Meno densa è invece, in Italia, la situazione di progetti che si applicano a waterfront costieri non urbani (e, tanto più, non urbanizzati). La Liguria appare significativamente connotata da ambedue le nozioni di

goods, the inadequacy of maritime stations, the excessive amount of private transport on the city streets, noise, pollution, traffic congestion, and so on, have pressed for provisions for developing the docks by filling expanses of water. The situation has mobilised citizens into taking action, leading to the rejection of the port and urban battles linked not only to the physical transformation of the city and port, but also to the innovations introduced by Statute n. 84/94' and by the other statute regarding port work which has brought new private operators with non-protectionist and competitive management policies to the docks.

Limiting the analysis to Liguria, three port cities are radically changing their urban waterfronts, motivated by logistical innovation and development and de-industrialisation. In Genoa, Savona and La Spezia, port plans foresee the development of wharfs by filling in existing docks to create further work space; alongside this filling in, new large wharfs have been planned. New regulatory port plans and new council town-planning projects deal with the new uses of these undefined areas between the port and the city, proposing more rational uses and a more specific urban characteristic. Although they are taking different routes and have different aims, the three Ligurian cities depict scenarios which well represent the situation of Italian port cities. Without wanting to offer analytical descriptions, the objectives, actions and urban and port policies can be seen as paradigmatic of the overall Italian situation.

GENOA: WORK IN PROGRESS, EVALUATION PERSPECTIVES OF WATERFRONT RESOURCES
Genoa is a port city reaffirming itself on the Mediterranean coast. It is a city of old industries, which underwent a serious crisis of de-industrialisation in the '70s and is only now beginning to recover. What needs evaluating is whether or not the spectacular new launch of the port has been the only factor in changing the psychological behaviour of the

39

waterfront. Come le altre città portuali italiane, quelle liguri hanno registrato negli ultimi dieci anni uno sviluppo enorme dei traffici (merci e passeggeri) che ha spinto Autorità portuali e Comuni a fronteggiare situazioni di emergenza. Carenze di spazi di banchina per carico/scarico merci, inadeguatezza delle stazioni marittime, eccessivo carico di mezzi privati sulle strade cittadine, rumore, inquinamento, intasamento del traffico, ecc. hanno sollecitato previsioni di potenziamento delle banchine tramite opere di tombamento degli specchi d'acqua. Hanno mobilitato anche i cittadini, creando situazioni di rigetto del porto e lotte urbane connesse non solo alla trasformazione fisica della città e del porto, ma anche alle innovazioni introdotte dalla Legge n. 84/94¹ e da quella sul lavoro portuale che ha portato sulle banchine nuovi operatori privati, dotati di logiche nuove e non protezionistiche di gestione concorrenziale degli spazi di banchina. Circoscrivendo l'analisi all'ambito ligure, tre città portuali stanno mutando in modo radicale il proprio waterfront urbano, sotto la spinta dell'innovazione e dello sviluppo della logistica e della de-industrializzazione. A Genova, Savona e La Spezia i piani portuali prevedono di potenziare i moli tramite tombamenti delle banchine esistenti, per ottenere superfici aggiuntive di lavoro; e inoltre, a fianco dei riempimenti, disegnano grandi banchine di nuova realizzazione. Contemporaneamente, nuovi piani regolatori portuali e nuovi piani urbanistici comunali affrontano il riordino degli utilizzi di quelle aree indefinite di confine tra porto e città, attribuendo funzioni portuali e urbane sui margini tra porto e città e proponendosi esplicitamente utilizzi più razionali e una più accurata qualità urbana. Pur seguendo percorsi e obiettivi notevolmente diversi, le tre città liguri configurano scenari che bene rappresentano la situazione delle città portuali italiane. Evitando di cadere in descrizioni analitiche, se ne discutono come paradigmatiche del caso italiano gli obiettivi, le azioni e le politiche urbane e portuali sottese.

GENOVA: LAVORI IN CORSO, PROSPETTIVE DI VALORIZZAZIONE DELLA RISORSA WATERFRONT
Genova è una città portuale, che si sta riaffermando nel bacino mediterraneo. Si tratta di una città di antica industrializzazione, che ha attraversato dagli anni '70 una grave crisi di de-industrializzazione dalla quale sta solo oggi uscendo. Resta da valutare se il vistosissimo rilancio del porto sia stato il fattore unico del mutamento di atteggiamento psicologico dell'apparato produttivo genovese, che è passato da una condizione di depressione a uno di nuova fiducia nel rilancio della



Genoese productive apparatus, which moved from a position of depression to one of a new faith in the city's re-launch. Other factors seem to have played a part in the change; among these, the increased and easily defined urban policy of the last decade has contributed in defining an urban strategy, as well as elements (undergoing progressive rearrangement) of a new (physical and economic-productive) urban image, have begun to be perceived by both inhabitants and economic experts and have communicated the city's potential to those outside Genoa. The relative success of Genoa rests on various axes:

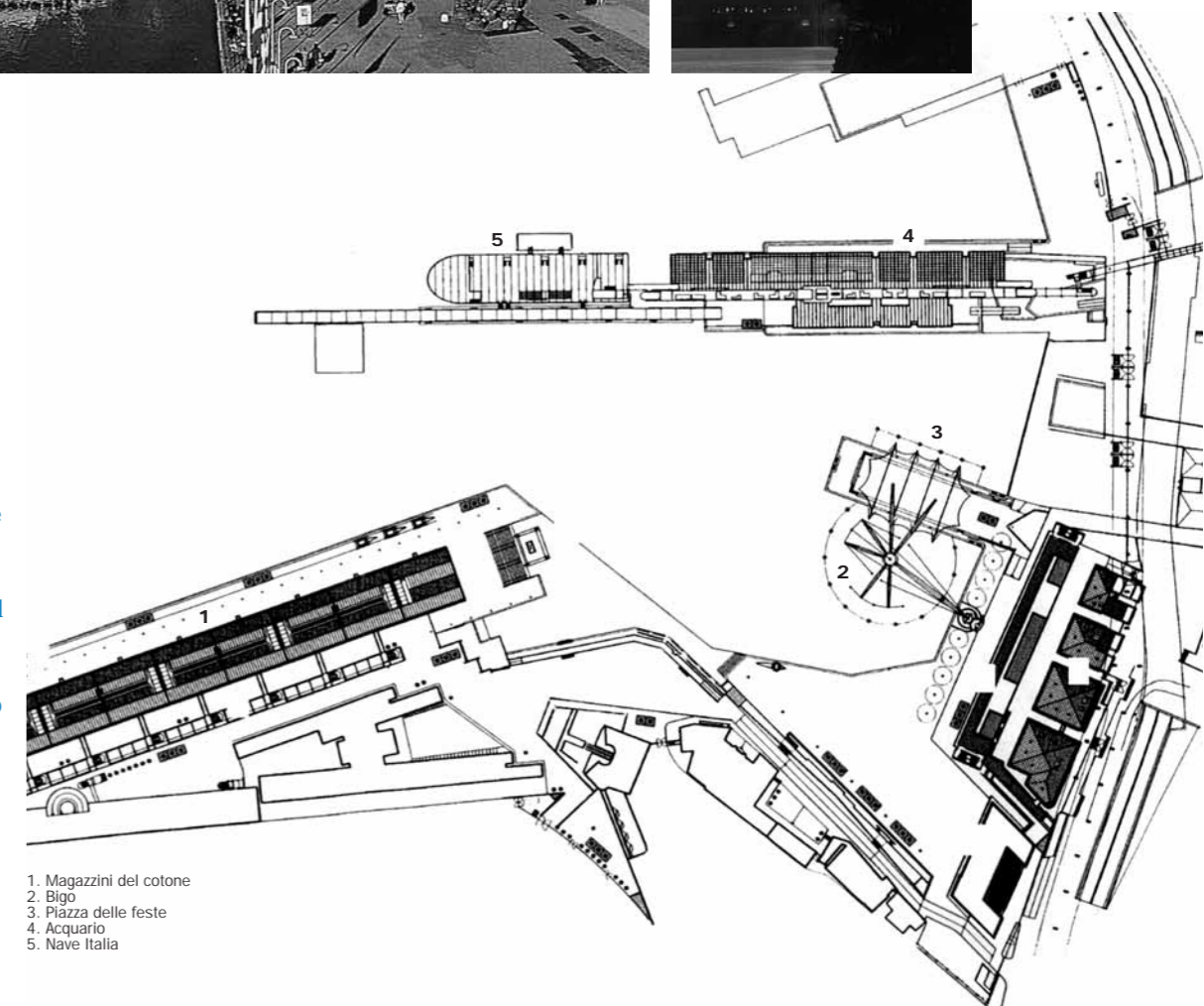
- the expanded port, which has been privatised and managed competitively (goods and passengers);
- the renewal of naval repair work has created new jobs and an increased use of the coastal area;
- the tertiary industries involved in port activities;
- the success of some re-industrialisation initiatives;
- the city's new tourism-exhibition role, which began with the Columbus exhibitions

in 1992 in the disused historic port (including: an aquarium, a cotton mill which is now a congress centre, a cineplex, museums and restored buildings), and the private building company initiatives adjacent to the aquarium comprising a hotel, a new tourist port and residential buildings, and university sites. For the Council Administration, the future of Genoa is centred on two axes:

- the first is port-productive, calling for the urban definition of areas bordering the port and the city, researching areas with the intention of creating distripark, and developing the infrastructures connecting the port with its markets; it is significant that the port and the city have collaborated contextually on the master plan and on the port project;
- the second is based on culture and tourism whose success – looking at 2004, when Genoa will be the European city of culture – rests on the complete restoration of the historic port's waterfront, with the planned demolition of the present grain silos built in the '50s. The aim is to create a vast museum

complex for exhibitions and leisure activities organised around a piazza of water, plus an underground island and other items which are yet to be defined, by 2005. An initial competition has already selected four projects and the winner will be decided in May, together with the private promoter financing the work. The aim of the Council is to create something similar to the Bilbao Guggenheim initiative and the renewed launch of tourism in Genoa. Both these strategic axes operate on the Genoa waterfront:

- the first concerns the port facade to the west of the city and has opened up conflicts and debates regarding the re-use of abandoned areas for urban purposes which the port workers would have preferred to see utilised as a "distripark" or something connected to port activities. There have also been debates about the disadvantages and impact generated by the new Voltri basin and the conflicts relating to it;
- the second concerns the city's historic port waterfront, with many aims for 2004, including



1. Magazzini del cotone
2. Bigo
3. Piazza delle feste
4. Acquario
5. Nave Italia

L'acquario e la città visti dall'ascensore del Bigo nel cuore del Porto Antico
Genoa, the aquarium and the city seen from the Bigo lift in the 'heart' of the Porto Antico

La Lanterna, simbolo antico della città di Genova
The Lanterna, ancient symbol of the city of Genoa

Planta dell'area del Porto Antico
Map of the Porto Antico area





42

a new image for the part of the historic centre that faces the sea, with the creation of a centre capable of attracting various activities (museums, university sites, public spaces) and users (inhabitants, city users and tourists) through the restoration and rebuilding of ex-port buildings and by interconnecting the waterfront with the back of the historic centre. Work in progress for the 2004 summit includes fitting out public spaces in the Expo area (new stone paving and the planting of palm trees) and the major road crossings which run alongside the historic centre and the waterfront, thus creating a link between them. The port plan also includes a pedestrian and cycling lane to run along the entire arc of the historic port as far as the "lanterna". With this work in progress and programmed to be completed by 2004, the entire arc of the historic port will have a new configuration: museum and cultural activities to the east and cruise and ferry business to the west.

The entire Genoese sea front presents possibilities for considerable development (23

km), in which numerous ideas and expectations regarding its transformation are concentrated and which are of strategic importance for the city's (or its individual neighbourhood) destiny. To sum up, the coastal area can be seen in three different parts, composed of subsystems with different characteristics. The plans for transformation pursue very different and often extremely conflicting aims.

To the east of the old port, two subsystems can be seen. The first comprises the area of naval repairs, which has enjoyed a recent revival, and the Fiera del Mare areas which separate the port from the city; the hopes surrounding its re-use and the conservation of its old layouts are considerable and open to conflict.

In the second subsystem, the city faces the sea and the beaches, preserving a very prestigious sea front.

In the coastal area to the west of the old port, where the entire Genoese port and industrial system (with a high number of abandoned areas and businesses at risk) is housed, the transformation levels, the series of subsystems, unresolved problems, unalterable constraints, the possibility of redesigning new waterfronts and the prospects of an intervention are closely connected.

To summarise, the areas in which work is being carried out on the Genoese waterfront are wide-ranging and have many different aims:

- in the centre, the creation of structures to establish a new tourist-museum role and recreate a potentially relevant image lacks strong perceptive points and a recognisable whole.

Although this article does not intend to discuss the themes of the project and its nature, it is impossible to avoid mentioning how the outlined project solutions reveal the return to successful images rather than the invention of new original ones capable of embodying the spirit of the place through the excavation and interpretation of the complex forms and appeal of a city full of memories;

- in the rest of the waterfront, two objectives stand side by side: efficient re-use of the area, capable of reinforcing the

città. Altri fattori sembrano aver comunque giocato nel mutamento; tra questi, le politiche urbane degli ultimi dieci anni hanno concorso a configurare, in modo incrementale e sempre più leggibile, una strategia urbana e anche elementi (frammenti in via di progressiva ricomposizione) di una nuova immagine urbana (fisica ed economico-produttiva) che comincia a essere percepita da abitanti e operatori economici e che ha comunicato all'esterno l'esistenza di Genova e le sue potenzialità.

Il relativo successo di Genova poggia su diversi assi:

- il porto in espansione, privatizzato e gestito in modo competitivo (merci e passeggeri);
- la ripresa delle riparazioni navali ha creato nuovi posti di lavoro e più intensi utilizzi della fascia costiera;
- l'indotto terziario delle attività portuali;
- il successo di alcune azioni di re-industrializzazione;
- l'acquisizione da parte della città di un nuovo ruolo turistico-espositivo, che prende le mosse dalle attrezzature realizzate per le manifestazioni colombiane del 1992 nella parte ormai dismessa del porto storico (in sintesi: acquario, magazzino del cotone che oggi ospita un centro congressi, un cineplex, musei e strutture di ristoro), dall'insediamento d'iniziativa privata edificato in posizione limitrofa all'acquario che comprende un albergo, un nuovo porto turistico ed edifici residenziali, dalla localizzazione di facoltà universitarie.

Nelle intenzioni dell'Amministrazione comunale, il futuro di Genova è centrato su due assi:

- quello produttivo-portuale, che sollecita la soluzione urbanistica delle aree di confine tra porto e città, la ricerca delle aree per realizzare *distripark*, il potenziamento delle infrastrutture di collegamento del porto con i suoi mercati di riferimento; ed è significativo che porto e città abbiano contestualmente collaborato al PRG e al piano portuale;
- quello turistico-culturale che – nella prospettiva del 2004, quando Genova sarà città europea della cultura – si fonda sul completo recupero del waterfront del porto storico, con la prevista demolizione dell'incombente silos granario degli anni '50 per realizzare entro il 2005 un grande plesso museale organizzato attorno a una piazza sull'acqua per manifestazioni e svago, un'isola sotterranea, ed altre funzioni da definire. Un primo concorso ha già selezionato quattro progetti e il vincitore verrà individuato entro maggio, insieme al promotore privato disposto a finanziare l'intervento. Il traguardo del Comune è l'iniziativa Guggenheim di Bilbao e il rilancio turistico di Genova.

Ambedue questi assi strategici operano sul waterfront di Genova:

- il primo interessa il fronte portuale della parte di

competitiveness of the port system and Genoese production; the environmental redevelopment and recovery of the western parts of the waterfront, plus the reclamation or safeguarding of the areas facing the sea.

On the whole, and without appearing triumphal, it seems that we can confirm that Genova's waterfront is being viewed in its entirety as an urban element in which hopes and desires, tensions and conflicts are resolved in a climate of co-operation for the first time, thanks to the united and combined arrangement of two master plans and to the new collaborative atmosphere necessitated by Statute n. 84/94 and the assumption of an inter-institutional subsidising plan.

SAVONA: COMPLEX INTERVENTIONS ON THE WATERFRONT'S CENTRAL AREA, CONFLICTS ABOUT THE PORT EXTENSION OF VADO LIGURE

In Savona, the port city with 50,000 inhabitants lying 60 km from Genoa, the waterfront innovations and tensions surrounding the use of a resource which had long been ignored are also significant.

There are two particularly significant and emblematic episodes: first of all, the coordinated layout of the historic centre's sea front and the extension of the port is the aim of a PRUSST², earning it the highest accolade of the Ligurian waterfront schemes.

Secondly are the tensions surrounding the interest shown by Maersk Sealand in extending the small scale of Vado Ligure, also managed by the Savona Port Authorities, to create a new terminal container.

The PRUSST supported by Savona City Council focuses on the waterfront theme: the restructuring and extension of the port, the re-use of the old dock as a landing stage for pleasure boats, the reorganisation of the buildings which, over the years, have accumulated on the wharf in a disorderly fashion, the regeneration of the historic area beyond the dock, the renewed use of abandoned industrial areas below the historic Priamar fortress, and the question of interconnecting the port and city.

Through a series of coordinated

public-private actions, centring on the creation of a tourist-residential site commissioned to Bofill, the PRUSST researches new capacities and images for a piece of historic land, valued for its central location, but which has been penalised over the years by a negative image and by its co-existence with the traffic entering the port.

If the choice of commissioning the project to a European symbol of waterfront and port intervention seems reasonable according to the logics of market and image (the fame of its architect and his previous works), as in Genoa, Savona risks the standardisation of its image when confronted with the richness of ideas offered by other Italian port cities (the risk is prejudicial and general, in that up until now a first project has been presented to the city's promoters, though the author it is still unknown).

As for the terminal containers at Vado, which Maerk is requesting with remarkable insistence, risking the choice of Fos (Marseilles) as a concrete alternative, 300,000 m² of wharf would be created ex novo, according to solutions which are yet to be defined, which would invade the bay and compromise Vado's sea front and the regeneration of its tourism, after a long period of heavy penalisation generated on the one hand by the bad state of the beaches and small industrial moorings, and on the other by the presence of a heavy and polluting industrial apparatus, which Vado Ligure has finally managed to eliminate.

As the port Master Plan (PRG) for Savona-Vado has not been defined yet, the plan for re-launching tourism and environmental regeneration begun by Vado Ligure's Council Administration is heading in the opposite direction to Maerk's proposals (urban and beach regeneration, aiming at a future tourist trade). A serious conflict has thus arisen between the Mayor and inhabitants who have organised committees on one side, and between the Savona Port Authorities and Maerk on the other.

The Province of Savona is studying a still undefined coordination plan, with the intention of following logistical strategies, proposing socio-economical aims and respecting

ponente della città e apre contrasti e conflitti sul riuso a fini urbani di aree dismesse che gli operatori portuali avrebbero preferito vedere destinate a *distripark* o ad attività integrative a quelle portuali, come pure sui disagi e sugli impatti generati dal nuovo bacino di Voltri e sui conflitti a esso connessi;

- il secondo opera sul waterfront del porto storico della città, con molteplici obiettivi che riguardano il 2004 per conseguire una nuova attrattività e immagine del fronte a mare del centro storico, creando un polo capace di attrarre funzioni (musei, sedi universitarie, spazi pubblici) e utenti (cittadini, *city users*, turisti) tramite il recupero o la riedificazione degli edifici ex portuali e l'interconnessione del waterfront con il retrostante centro storico. I lavori in corso per la riunione 28 investono anche l'arredo degli spazi pubblici nell'area Expo (ripavimentazione in pietra e messa a dimora di palme) e dei grandi assi stradali che lambiscono il porto storico: lo scopo è creare una sutura tra centro storico e waterfront. Inoltre, il piano portuale prevede un asse pedonale e ciclabile che consenta di percorrere tutto l'arco del porto storico fino alla "lanterna". Con le opere in corso e programmate per il 2004 l'intero arco del porto storico avrà una nuova configurazione: attività museali e culturali a levante, attività croceristiche e per traghetti a ponente. L'intero fronte a mare genovese presenta uno sviluppo e una articolazione notevoli (23 km), sui quali si concentrano numerose possibilità e aspettative di trasformazione, a gradimento e importanza strategica per il destino della città o dei singoli quartieri assai diversificate. In grande sintesi, l'affaccio costiero può essere letto secondo tre grandi parti, composte da sottosistemi che presentano caratteri e sui quali l'attenzione alla trasformazione persegue obiettivi anche molti diversi e, spesso, conflittuali.

A levante del porto antico sono ravvisabili due sottosistemi. Il primo comprende l'area delle riparazioni navali, oggi in rilancio, e gli spazi della Fiera del Mare, che costituiscono separazione netta tra porto e città; le aspettative di riuso e di conservazione dei vecchi assetti sono notevoli e conflittuali. Nel secondo sottosistema, la città si affaccia sul mare e sulle spiagge, conservando un fronte a mare ancora di prestigio. Nel tratto costiero a ponente del porto antico, che ospita l'intero sistema portuale e industriale genovese (con un elevato numero di aree dismesse e di attività in discussione), i livelli di trasformazione, la successione dei sottosistemi, i problemi da risolvere, i vincoli non modificabili, la possibilità di ridisegnare nuovi waterfront, le aspettative di intervento sono molto articolate. In grande sintesi, a Genova gli spazi di intervento sul waterfront sono ampi e mirano a diversi obiettivi:

Veduta aerea dell'Arsenale della Spezia (Archivio fotografico APT Cinque Terre, Golfo dei Poeti)
Aerial view of La Spezia Arsenal

Veduta aerea del Porto di Savona
Aerial view of the Port of Savona

43

- in centro, la realizzazione di strutture per affermare un nuovo ruolo turistico-museale e per rimagliare una immagine potenzialmente rilevante ma priva di punti percettivi forti e di unità riconosciuta d'insieme. Anche se questa nota non intende affrontare i temi della progettazione e della sua qualità, non sembra possibile esimersi dal notare come le soluzioni progettuali che si profilano denuncino il rimando ad immagini di successo piuttosto che l'invenzione di nuove immagini originali, capaci di interpretare il *genius loci*, nate dallo scavo e dall'interpretazione delle forme e delle suggestioni di una città complessa, stratificata di memorie;
- nel resto del waterfront, a questi due obiettivi si affiancano: l'efficienza di un riuso capace di rafforzare la competitività del sistema portuale e produttivo genovese; la bonifica ambientale e il recupero di una vivibilità dei quartieri di ponente, il recupero o la salvaguardia di affacci a mare.

Nel complesso, e senza trionfalismi, sembra di poter affermare che, grazie all'occasione determinata dalla predisposizione congiunta e concertata dei due PRG e al nuovo clima collaborativo reso necessario dalla Legge 84/94 e dall'assunzione di una logica interistituzionale di sussidiarietà, a Genova è forse la prima volta che il waterfront viene visto nel suo insieme, come elemento urbano sul quale si accumulano aspettative e desideri, tensioni e contrasti che vanno collaborativamente composti.

SAVONA: INTERVENTI COMPLESSI PER IL WATERFRONT DELL'AREA CENTRALE, CONFLITTI SULL'AMPLIAMENTO PORTUALE DI VADO LIGURE

Anche a Savona, città portuale di circa 50 abitanti posta a 60 km da Genova, sono significative le innovazioni di waterfront e le tensioni connesse all'utilizzo di una risorsa per lungo tempo ignorata. Due sono gli episodi più significativi ed emblematici. In primo luogo, la sistemazione coordinata del fronte a mare della città storica e dell'ampliamento del porto è oggetto di un PRUSST² che ha ottenuto il migliore apprezzamento tra quelli liguri. In secondo luogo, le tensioni attorno all'interesse, manifestato da Maersk Sealand, per l'ampliamento dello piccolo scalo di Vado Ligure, anch'esso gestito dall'Autorità Portuale di Savona, per realizzare un nuovo terminal container. Il PRUSST promosso dal Comune di Savona raccoglie attorno al tema waterfront: la ristrutturazione e l'ampliamento del porto, il riutilizzo come approdo da diporto della darsena vecchia, la riorganizzazione degli edifici che negli anni si sono accumulati in modo disordinato sulle banchine, la riqualificazione dello storico insediamento oltre darsena, il riuso delle aree industriali dismesse sotto la storica fortezza del

Priamar, la soluzione dell'interconnessione della viabilità portuale con quella urbana. Attraverso una serie di azioni coordinate, pubblico-private, centrate sulla realizzazione dell'insediamento turistico-residenziale commissionato a Bofill, il PRUSST ricerca nuova qualità e nuova immagine per una porzione urbana storica, di valore per centralità e pregio ma per lungo tempo penalizzata dalla casualità d'immagine e dalla strettissima convivenza con il traffico indotto dal porto. Se la scelta di commissionare il progetto a un simbolo europeo degli interventi su porti e waterfront appare comprensibile secondo logiche di mercato e d'immagine (notorietà dell'architetto e delle sue realizzazioni), come a Genova, si profila a Savona il rischio di una omologazione d'immagine, a fronte della ricchezza di suggestioni offerta dalle città portuali italiane (il rischio è pregiudiziale e di ordine generale, in quanto finora un primo progetto è stato presentato ai promotori alla città, che chi scrive non conosce ancora). Quanto al terminal containers di Vado, che Maerk richiede con notevole pretertorietà, minacciando di scegliere la localizzazione di Fos (Marsiglia) come alternativa concreta, 300.000 m² di banchina andrebbero realizzati ex novo, secondo soluzioni ancora da definire, che finirebbero con l'invadere la baia e compromettere l'affaccio a mare del centro di Vado e la sua riqualificazione anche turistica, dopo un lungo periodo di pesanti penalizzazioni generate, da un lato, dal disordine delle spiagge e dai piccoli attracchi industriali, e, dall'altro, dalla presenza di un apparato industriale pesante e inquinante, dal quale Vado Ligure si è infine liberata. Non essendo il PRG portuale di Savona-Vado ancora definito, il disegno di rilancio turistico e di riqualificazione ambientale intrapreso dall'Amministrazione comunale di Vado Ligure va nella direzione contraria alla proposta Maerk (riqualificazione urbana e delle spiagge, in vista di un futuro orientato al turismo). Un grave conflitto si è così aperto da un lato tra il Sindaco e gli abitanti di Vado Ligure, mobilitati in comitati, e, dall'altro, l'Autorità portuale savonese e Maerk. La Provincia di Savona ha allo studio un Piano territoriale di coordinamento non ancora definito, che intende muoversi secondo logiche strategiche, ponendo obiettivi socio-economici e condizioni ambientali da rispettare.

LA SPEZIA: SVILUPPO PORTUALE E CONVIVENZA TRA PORTO E CITTÀ

Nato attorno all'arsenale in una localizzazione e favorevole a un porto, il porto della Spezia registra un sensibilissimo rilancio di traffico nei momenti più caldi di tensione sulle banchine di Genova (anni '70),

environmental conditions.

LA SPEZIA: PORT DEVELOPMENT AND THE COEXISTENCE OF PORT AND CITY

The port of La Spezia developed in a favourable spot near the arsenal. It registered a highly perceptible rise in traffic during the most heated moments of tension at the Genoa wharfs (in the 70s), when the Messina shipping company decided to transfer its business from Genoa to La Spezia. In the face of inadequate conditions, the explosion of traffic moving between the areas behind the port in the '80s generated tensions of rejection, but then finding embrocaion in improved port traffic conditions. Today the port and council master plans have been prepared and are now undergoing of evaluation and approval. In both cases, the expansion and regeneration of the port and the search for a balanced coexistence between port and city are the main objectives. The existence of studies for a provincial plan and the territorial influence of the port in the area have encouraged the Province and Councils of La Spezia, Sarzana and Val di Magra to call for a territorial PRUSST to develop a programme for the integration of La Spezia ("mature industrial urban context") and Val di Magra ("diffused urban rural context") in the gulf. "The gulf is considered an access gate, both in the central area (the object of a re-centralising project process) and in the provincial territory. The valley's role (identified in the image of the diffused city) is seen as a multi-dimensional connection. Themes relating to the strategic dimension are: the development and hierarchisation of infrastructural networks, reorganisation of La Spezia's port arc, and promotion of the tourist sector". As the La Spezia PRUSST informs us, the centrality of the port-city relationship (also at the heart of other PRUSSTs, including Ancona's) reveals the extent to which the port and city have co-habited while ignoring and penalising each other, making it an element of infratructural, environmental, social and economical strategic relevance.

ELEMENTS FOR A WORK PROGRAMME

The Ligurian look at the waterfront theme highlights at least two aspects which other

local enquiries could then contribute in validating and articulating. The first concerns the notion of the waterfront, which is still too centred on the urban dimension of the city port, with the subsequent under-evaluation of waterfront land which only today has begun to be the object of reflection and planning, thanks to wide-ranging plans and strategic ideas of physical transformation. The second, which has only been briefly dealt with here, opens up themes of a planning nature and of the search for a new identity and image, aimed at grabbing the distracted or *blasé* (or, recalling Simmel's lesson, too bombarded with disparate and disordered images and messages) urban population's attention and reconstructing the feelings of belonging and having roots in a particular place.

NOTES

1. This is the port reform law which in 1994 introduced many and positive innovations. Firstly, the management of port areas was privatised: the Port Authorities were given the task of assigning wharfs to the terminalists, who were thus involved in the efficient and competitive management of the port areas. Secondly, it is presumed that the port master plan is to be drawn up between the port Authorities and the local institutions; by doing so, the port would then lose its extra-territorial character, which has been so negative in the past that it has become a foreign and antagonistic element of the city:

2. The PRUSST (acronym for Programme of Urban Sustainable Development and Regeneration of Territory) is the latest tool which the Ministry of Public Works has supported and financed in recent years. Compared to previous master plans which financed the formation of multi-functional action systems with various financiers and protagonists (both public and private) for the regeneration of generally abandoned urban areas, PRUSST master plans appear significantly more innovative for various reasons: they permit initiatives by various public authorities, they can have an extremely vast territorial dimension and include sustainable development as part of their objectives.

quando l'armatore Messina decide di trasferire le proprie attività da Genova alla Spezia. A fronte di una viabilità del tutto insufficiente, l'esplosione dei traffici di attraversamento dei quartieri retroportuali genera negli anni '80 tensioni e azioni di rigetto che trovano un primo linimento nel miglioramento della viabilità portuale. Oggi, il PRG portuale e quello della comunale sono stati predisposti e stanno iniziando le fasi delle valutazioni e delle approvazioni. In ambedue, l'espansione e la riqualificazione del porto e la ricerca di un equilibrio di convivenza tra porto e città costituiscono l'obiettivo centrale. L'esistenza di studi per il piano provinciale e l'influenza territoriale del porto nell'area spezzina hanno sollecitato la Provincia della Spezia e i Comuni di La Spezia, di Sarzana e della Val di Magra a predisporre un PRUSST di ambito territoriale che sviluppa un programma di area vasta per l'integrazione nel golfo della città della Spezia ("contesto urbano industriale maturo") e della Val di Magra ("contesto urbano rurale diffuso"). "Il golfo è individuato come porta d'accesso, sia del sistema dell'area centrale (oggetto di un processo di ricentralizzazione di funzioni pregiate di area vasta), sia del territorio provinciale. Il ruolo della valle (identificata nell'immagine della città diffusa) è individuato come connessione pluridimensionale. I temi rilevanti della dimensione strategica sono: potenziamento e gerarchizzazione delle reti infrastrutturali, riassetto dell'arco portuale della Spezia, incentivazione del settore turistico ricettivo". La centralità del rapporto porto-città – che peraltro costituisce il cuore di altri PRUSST, quale quello di Ancona, che riscopre quanto porto e città abbiano convissuto ignorandosi e penalizzandosi a vicenda – informa il PRUSST spezzino, facendone un elemento di rilevanza strategica sotto il profilo infrastrutturale, ambientale, economico e sociale.

ELEMENTI PER UN PROGRAMMA DI LAVORO

Lo sguardo ligure sul tema waterfront evidenzia almeno due aspetti, che altri sguardi locali potranno in seguito contribuire a validare e articolare. Il primo concerne la duplice nozione di waterfront, oggi ancora troppo centrata sulla dimensione urbana della città portuale, con la conseguente sottovalutazione della nozione di waterfront territoriale che solo oggi, grazie ai piani di area vasta e a una visione strategica dell'azione di trasformazione fisica, comincia a essere oggetto di riflessione e progetto. Il secondo, qui solo accennato, apre ai temi della qualità progettuale e della ricerca di identità e d'immagini nuove, atte ad attirare l'attenzione di popolazioni urbane distratte e *blasé* (o, ricordando la lezione di Simmel, troppo bersagliate da messaggi ed immagini disparati e disordinati) e di ricostituire sensi d'appartenenza e radicamento ai luoghi.