

## Genova: riqualificazione di siti portuali e prospettive di sviluppo della città

*Ilaria Delponte<sup>1</sup>*  
*<sup>1</sup>University of Genoa*  
*Via Opera Pia, 15° - Genoa*  
*ilaria.delponte@unige.it*

### Abstract

La pianificazione e gestione dei siti portuali è tema oggi di grande attualità: ciò in conseguenza dell'accresciuta importanza degli scali marittimi per lo sviluppo produttivo e commerciale dei Paesi in via di sviluppo, per la crescita del settore turistico crocieristico e per la localizzazione strategica (ai fini di rigenerazione urbana) dei siti ex-industriali a filo banchina in attesa di riconversione.

In linea con quanto affrontato dalla ACTION COST TU06021, all'interno della quale la presente ricerca si inserisce, l'interesse nei confronti della riqualificazione dei siti portuali si concentra in particolar modo sugli strumenti utilizzabili per mobilitare e coinvolgere le proprietà dei suoli, per la concertazione delle parti e la condivisione delle finalità nel progetto di riconversione, ecc.

L'Azione COST citata si pone infatti come maggiore obiettivo quello di approfondire le politiche ed i processi finalizzati allo sviluppo e la rigenerazione urbani. Ciò attraverso un attento paragone comparativo, sostenuto da un'analisi più approfondita di casi studio, tra cui quello della città portuale genovese.

**Key Words:** riconversione, programmi di riqualificazione, strumenti di pianificazione

---

<sup>1</sup> Come noto, COST (european COoperation in the field of Scientific and Technical research) è un framework di supporto della cooperazione tra scienziati e ricercatori in Europa. L'obiettivo di COST è aumentare la cooperazione europea nel campo della ricerca scientifica e tecnologica. Le attività di COST sono realizzate attraverso "Azioni", ovvero progetti di ricerca fra stati membri coordinati a scala europea. L'Azione cui si fa riferimento nel testo ha come titolo "Land management for urban dynamics" (Chairman Maurizio Tira, Università di Brescia, Vice Chair Francois Golay, Ecole Polytechnique Federal de Lausanne, e Tom Muir, Birmingham School of Architecture), vede la partecipazione di 21 Paesi. L'autore partecipa in qualità di esperto ai lavori del WG 1 "Land Management Regimes and Policies" (Leader WG 1: Bruno Zanon, Università di Trento).

# Report

## 1. Genova: pianificazione, progettazione ed eventi

Dopo aver conosciuto un lungo periodo di crisi susseguente al ristagno economico degli anni Settanta e Anni Ottanta, la ripresa internazionale dei traffici marittimi e l'occorrere di numerose manifestazioni, che hanno visto Genova protagonista in tempi recentissimi, hanno contribuito ad un generale miglioramento sociale ed economico (6).

Riduttivo però sarebbe pensare allo sviluppo turistico di Genova come causato dalla sola attività crocieristica, pur rilevante. Da più di un decennio, proprio in conseguenza della fase critica affrontata dalla città, quest'ultima ha usufruito di speciali finanziamenti mirati a manifestazioni che l'avrebbe vista protagonista e a fondi stanziati dall'Unione Europea. Tali maggiori disponibilità finanziarie e precise volontà delle amministrazioni, hanno portato ad un vero re-styling del volto della città, attraverso interventi di trasformazione e riconversione di aree (es. Fiumara, Porto Antico...per citare i più noti), restauri e ristrutturazione urbanistica di vie e piazze (tra cui, di pregio architettonico-artistico: Via Cesare, Via Lomellini e Via Cairoli...) e l'innescò di un generalizzato effetto volano nell'investimento immobiliare, specie in conseguenza del processo, ancora in atto, di riqualificazione del centro storico. A cominciare dall'occasione del Campionato Mondiale di Calcio-Italia '90, in cui Genova era città ospitante (in occorrenza della quale furono ristrutturate le principali stazioni di Genova Brignole e Piazza Principe), fino alle manifestazioni del 1992, cinquecentenario della scoperta dell'America, con Genova sede delle celebrazioni delle Colombiadi (da cui partirono gli accordi per l'uso "urbano" del porto), alla Manifestazione G8<sup>2</sup> e, più recentemente, il movimento culturale generato dall'elezione di Genova-Città delle Culture 2004, la città ha vissuto sicure opportunità di rilancio, in termini di immagine e di turismo.

Realizzare in città manifestazioni di alto livello e risonanza internazionale è stato il pretesto per portare a compimento alcuni progetti di recupero urbano che da tempo la città auspicava e che, oltre a riportare l'attenzione al centro storico, offrono a Genova le strutture e l'occasione per valorizzare le sue potenzialità di città di interesse turistico.

Il piano quadro per le Manifestazioni Colombiane del 1992 aveva individuato due principi che hanno caratterizzato il progetto: localizzare le iniziative in spazi circoscritti così che il progetto raggiungesse una densità tale da non disperdere gli investimenti necessari ottenendo il massimo di identificabilità nell'opinione pubblica nazionale ed internazionale; assumere il 1992 come pretesto per arricchire la città di spazi e strutture necessarie, rinunciando a realizzazioni effimere che si esaurissero nell'occasione celebrativa.

Gli spazi lasciati liberi dalle attività produttive diventano così dei preziosi vuoti urbani in grado di essere vantaggiosamente impiegati nel riequilibrare le funzioni dell'organismo cittadino circostante (9); gli esempi in tal senso sono ormai molteplici, dalle aree portuali di Londra, New York e San Francisco (per citare gli interventi "storici"), al mercato delle Halles e Officine Schlumberger a Parigi, alla fabbrica del Lingotto a Torino.

A partire dal 1995 (anche grazie ai fondi Obiettivo 2) sono stati ridestinati tutti gli spazi lasciati disponibili inserendo la Città dei bambini, la Biblioteca per ragazzi, il Museo dell'Antartide, una multisala cinematografica, il centro congressi, la piscina, le gallerie commerciali, etc, oltre al

---

<sup>2</sup> G8 Summit" è la sigla con cui si denominano gli incontri periodici del Forum governativo degli 8 principali Paesi Industrializzati del mondo (Stati Uniti, Giappone, Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Canada, e dal 1998 la Russia). Nel caso del G8 Summit di Genova fu promulgata una Legge Speciale "Vertice G8" (n. 149/2000) concernente "grandi operazioni di manutenzione urbana per interventi di riqualificazione su palazzi, strade e spazi pubblici" da attuarsi nella città.

celebre Acquario, motore principale di rilancio dell'area, che costituisce un'attrattiva turistica di rilievo (festeggiato il traguardo dei 20 milioni di visitatori), attestandosi ai primi posti in Italia. Nuovi interventi nell'area vennero eseguiti in occasione del vertice G8 del 2001 ("Bolla" di Renzo Piano, nuova piantumazione palme, passeggiata a mare calata Vignoso-Vecchia Darsena) e altri sono stati completati per Genova Capitale Europea della Cultura 2004. Le progettualità si concentrarono nella parte occidentale del porto antico: nel polo della Darsena (recupero del quartiere Galata per il Museo del Mare e della Navigazione e dei Quartieri Caffa e Metellino per realizzare il centro d'Arte Contemporanea e la Casa della Musica) e di Ponte Parodi (nuova piazza sul mare con terminale crociere e attrezzature sportive e tempo libero, progetto di Van Berkel).

La progettualità sui siti portuali non si fermò qui.

Nel 2004, la Regione Liguria chiese al celebre architetto Renzo Piano di avanzare una sua proposta di ridisegno del porto (celebre con il nome di "Affresco"). Fin dall'inizio, la visione del waterfront genovese ha previsto non solo il potenziamento degli spazi legati ai traffici e alle attività portuali, ma anche il miglioramento delle relazioni tra la città e il porto, formulando ipotesi sulla riqualificazione di ampi ambiti urbani (8). Tuttavia l'"Affresco" contrasta in parte con le previsioni del PRP: con il mandato di coordinamento fra tutte le attività di analisi e pianificazione relative all'intero arco costiero genovese tra Voltri e la Foce, viene costituita l'Agenzia per il Waterfront ed il Territorio, un tavolo tecnico in cui siedono i rappresentanti della Regione, della Provincia, del Comune, dell'Autorità Portuale e dello Studio Renzo Piano (RPBW), con il compito appunto di verificare la compatibilità fra "affresco" e PRP (1).

Figura 1. Genova Porto Antico



Nello stesso quadro dinamico, nel 2004 la Regione Liguria riesce a farsi cedere direttamente dalla Stato parte dell'area demaniale delle Acciaierie di Cornigliano (Società ILVA). La proposta di Master Plan di Cornigliano è stata redatta (per conto della Società Per Cornigliano d'Intesa con il Comune di Genova) dal gruppo vincitore del concorso di idee bandito dal Comune nel 2005 (3). La riconversione delle aree dello stabilimento comprende il parziale abbattimento e la bonifica di alcune strutture: uno dei capannoni è stato sopraelevato per ospitare la nuova linea di zincatura, le colate continue verranno smontate e vendute, gli altoforni (spenti da due decenni) sono stati abbattuti per lasciare posto al nuovo varco di accesso e al parcheggio per i dipendenti, la centrale termica è stata bonificata e sarà sostituita da una nuova centrale a freddo.

Figura 2. Genova. Stazione di Cornigliano e stabilimento siderurgico ILVA



Il rinnovamento del complesso si estenderà a mare nelle banchine, che saranno ristrutturare e fornite di nuove gru; il complesso genovese, ultimata la riconversione, diventerà il “polo siderurgico del freddo” più grande d’Europa e, una volta a regime, la capacità produttiva dello stabilimento sarà raddoppiata. L’intenzione è stata quella di cogliere l’occasione della dismissione delle aree siderurgiche per un ridisegno complessivo dell’abitato di Cornigliano (12). A livello funzionale, si intende rispondere a due esigenze distinte: l’esigenza di servizi e funzioni locali e di attrazione sovra comunale.

Figura 3. Genova. Torrente Polcevera e aree ex ILVA



In connessione all'intervento appena esposto, si pone anche l'intervento di Fiumara, sulla sponda sinistra del Torrente Polcevera. L'area di Fiumara era una zona urbana degradata e in stato di abbandono da quasi vent'anni, occupata da circa 1.500.000 di metri cubi di costruzioni, vecchi capannoni ed edifici industriali in disuso della società Ansaldo.

Detto intervento è stato finanziato attraverso un apposito Programma di Recupero Urbano approvato nel 1998, con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma tra cooperativa costruttrice e il Comune di Genova. Il primo passo fu nel 1991, quando Regione Liguria, nell'approvare il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), ne prevede la trasformazione e la riqualificazione urbanistica, con destinazioni d'uso residenziale, direzionale, commerciale, artigianale, al fine di restituire alla città un'area così importante. Al posto dei vecchi edifici e capannoni, è sorto un nuovo quartiere con 40.000 m<sup>2</sup> di spazi pedonali e aree verdi ed una vasta gamma di servizi e di destinazioni ad uso pubblico (tempo libero, attività sportive e dello spettacolo, shopping,...).

Il P.R.U. di Fiumara, all'interno del bando nazionale, rientra nella categoria "Periferia Indifferenziata", ovvero parte dall'assunto che anche aree non fisicamente periferiche, possono essere considerate decentrate in quanto caratterizzate da dismesso industriale.

## 2. La riqualificazione e i suoi strumenti

Alla metà degli anni '80, nell'immaginario collettivo la nozione di città era associata a quella di criminalità, alla disoccupazione, all'emarginazione, all'abbandono delle fasce deboli, alla bassissima qualità dell'ambiente, ad una totale occupazione degli spazi da parte delle automobili, a servizi inefficienti e così via.

Le città europee hanno invece dimostrato nell'ultimo quindicennio una straordinaria vitalità e una sorprendente capacità di mettere in atto strategie di rilancio (5). A dispetto di un annunciato ma mai verificatosi declino epocale del proprio ruolo e di un'evoluzione verso nuove indifferenze localizzative e dispersioni territoriali, le aree urbane continuano a presentarsi come un luogo privilegiato di crescita economica e di innovazione sociale e culturale. Il processo di deindustrializzazione degli anni Ottanta ha innescato fenomeni di recessione economica, di disoccupazione, di povertà crescente e conseguente emarginazione sociale: le città sono rimaste bloccate in un clima di immobilismo a cui è seguito un progressivo degrado delle strutture fisiche. La crisi ha messo in discussione l'identità stessa di alcune città e ha implicato vasti fenomeni di ritrazione della presenza umana dai luoghi storici del lavoro, il graduale abbandono di spazi aperti ed edificati e vuoti urbani in condizione di progressivo degrado (4).

Nel caso di molte aree urbane di antico insediamento industriale, è stato necessario riconvertire la base economica e produttiva mettendo in campo azioni straordinarie per creare condizioni di contesto favorevoli a nuove fasi di sviluppo e alla transizione verso nuovi modelli produttivi, in modo graduale e non dirimpente, garantendo così stabilità e coesione sociale (14).

Come noto, i primi programmi specificatamente indirizzati alla rigenerazione delle città europee sono stati, nell'ambito del FESR 1989-1993 e poi 1994-1999, i Progetti Pilota Urbani, progetti di taglia media con il preciso intento di esemplificare interventi ("pilota" appunto) in cui avesse particolare importanza l'elemento innovativo. I PPU in questo senso hanno apportato un notevole contributo più che dal punto di vista dei contenuti, soprattutto in merito all'introduzione di un nuovo approccio programmatico all'interno delle procedure amministrative municipali.

La seconda fase di strumenti dedicati alle politiche urbane è costituita dai programmi Urban<sup>3</sup>, i quali considerano una determinata area bersaglio, affrontando interamente le problematiche che lo riguardano. Interessanti le ricadute a medio-lungo termine nella pianificazione delle città interessate dal finanziamento: avvio di piani strategici, rapporto diretto fra Municipalità e Comunità Europea con conseguente sviluppo di competenze specializzate all'interno dell'amministrazione stessa (la stagione del programma Urban II non si differenzia dalla prima per quanto riguarda i temi considerati: sviluppo economico, formazione e inclusione sociale, ambiente, governance).

Sebbene gli interventi e le modalità di approccio siano state profondamente differenti da città a città, quello che è accaduto da più di un quarto di secolo è un'innovazione profonda nei modi della trasformazione urbana, in risposta alle spinte speculative del trentennio Cinquanta-Sessanta-Settanta.

Contemporaneamente ai programmi europei finalizzati alla rigenerazione urbana, anche l'ordinamento italiano ha promosso i suoi strumenti mirati al raggiungimento del medesimo obiettivo (13).

---

<sup>3</sup> I programmi comunitari Urban, lanciati nel 1994, hanno avuto ad oggetto sui quartieri più degradati mirando ai problemi di degrado, di isolamento e di precarietà, puntando a migliorarne il contesto fisico e sociale.

Il Governo ha varato misure volte alla riqualificazione urbana, sia per il risanamento dei quartieri popolari di proprietà pubblica (Programmi di Recupero Urbano PRU, contratti di quartiere), sia per il recupero delle aree dismesse e degradate (Programmi di RIqualificazione Urbana PRIU).

Nel merito, il Programma di Recupero Urbano, istituito con la legge 493/93 ha avuto infatti tra le sue finalità quelle di riqualificare i quartieri di edilizia pubblica realizzati soprattutto nel dopoguerra (coerentemente alle nuove azioni intraprese in Europa per combattere il degrado delle aree periferiche), risolvere le carenze di dotazione infrastrutturale e di attrezzature e avviare un processo di qualificazione morfologica e funzionale di parti di città individuando nuove centralità e riconoscibilità, migliorando le connessioni con il contesto.

I Programmi di RIqualificazione Urbana, istituiti con il D.M. 21 dicembre 1994, sono particolari tipi di Programmi Integrati rivolti alla trasformazione di ambiti nei quali sia rilevante la presenza di aree industriali dismesse.

Successivamente, istituiti con il DM 8/10/1998, i PRUSST “Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio” costituiscono l’esperienza più avanzata nel campo della programmazione concertata, anche in riferimento al possibile livello di partecipazione dei soggetti privati. Strumenti a carattere sovracomunale, essi rendono più incisivo il mutamento in atto nel concetto di perimetrazione variabile nelle trasformazioni urbane, mettendo in luce le profonde evoluzioni che interessano la pianificazione (15).

I termini riqualificazione, qualità della vita, rivitalizzazione, sviluppo durevole e sostenibile hanno scandito il percorso di un processo evolutivo che ha creato convergenze sempre maggiori tra nazioni europee. Dall’analisi emerge sempre più evidente un processo di avvicinamento verso comuni metodologie di intervento e prassi procedurali<sup>4</sup>. Ciò per la sempre più incisiva appartenenza culturale all’Unione, ma soprattutto per la stretta similitudine delle problematiche che caratterizzano gli interventi nella città esistente.

### 3. Conclusioni

Per quanto riguarda il caso di Genova, da più parti si afferma che pur essendosi affermato un inquadramento urbanistico generale, è mancato tuttavia un controllo unitario soddisfacente dello sviluppo dei progetti. La riapertura del waterfront di Genova, dopo secoli di separazione della città dal mare, è stato un programma di importanza tale da richiedere effettivamente un continuo miglioramento nel coordinamento dei progetti (10), nella necessità di armonizzare i tempi di esecuzione, la qualità delle realizzazioni e il rispetto e recepimento dei rispettivi ruoli funzionali in continua evoluzione (11).

Il vero interrogativo che oggi ci si pone è come, per quanto è possibile, non interrompere il processo di sviluppo avviato e in che modo poter accompagnare agli obiettivi di crescita quelli di maggiore qualità della vita. Ai diversi livelli, il Comune, l’Autorità Portuale, la Provincia e la Regione si trovano oggi di fronte alla possibilità di esplicitare le proprie idee sui possibili percorsi dello sviluppo per il genovese, attraverso la predisposizione di specifici strumenti pianificatori, che ripresentano la necessità di sinergie condivise sulle scelte cruciali (7).

---

<sup>4</sup> Per quanto concerne le politiche di riqualificazione francese, esse hanno introdotto negli anni ’90 una nuova fase di “*rénovation urbaine*” basato sul concetto di recupero integrato, edilizio e sociale; inoltre, dalla legge di orientamento per la città del 1991, si propone la scala sovra comunale come livello più adatto agli obiettivi di riqualificazione. Inoltre, basti pensare ad iniziative analoghe promosse in Inghilterra (le Simplified Planning Zones ed alla campagna di alienazione del patrimonio pubblico delle aree inutilizzate), in Svezia (l’emanazione del Programma Decennale di Rinnovamento Urbano) e in Olanda (il Programma Pluriennale per il Recupero Urbano).

In merito a questo, significativa è stata la linea culturale scelta dalla Municipalità che, portando avanti quanto proposto dai consulenti coinvolti (Renzo Piano, Richard Rogers, Oriol Bohigas, Amanda Burdens, tra i più noti), ha sintetizzato la politica anti-sprawl attraverso la proposta di un perimetro che rappresenti la relazione fra la città compatta e il territorio verde. La “linea verde” racchiude la “built-up area”, distinguendone il tessuto urbano indifferenziato, le emergenze storiche e o “distretti di trasformazione”, ovvero ambiti in cui ancora molto si dovrà approfondire circa gli utilizzi e le progettazioni. Essi costituiscono possibilità interessanti per il mercato edilizio e rappresentano altresì una precisa indicazione in risposta alle spinte espansionistiche speculative; la conservazione del verde percepito dalla città è possibile grazie proprio ai meccanismi di compensazione che in questo modo sono stati concepiti, un delicato equilibrio tra la scelta della non espansione fuori-città, ma allo stesso tempo la possibilità di investire da parte degli operatori del settore sull’esistente, secondo il motto “costruire sul costruito”, che fonda la politica messa in atto recentemente dall’Amministrazione (2).

Nello specifico, il momento storico ripropone la revisione del Piano Urbanistico Comunale, inserita anche come priorità nelle linee programmatiche del Piano delle Città del Sindaco. Dopo quasi 10 anni dalla sua precedente stesura, il piano va oggi aggiornato in conseguenza di nuove strategie infrastrutturali, rese plausibili dall’inserimento nell’elenco delle opere strategiche su scala nazionale dei rami di raccordo al Corridoio Multimodale 5 (Lisbona-Kiev) e al Progetto TEN-T 24 (Genova-Rotterdam) (16). Inoltre, le esigenze che determinano tale revisione, coinvolgono anche il Piano Regolatore Portuale, per la parte riguardante l’attuazione dell’Affresco e il dovuto raccordo con le infrastrutture di nuova costruzione, che, in ordine alla loro fattibilità, lasciano per ora aperto lo scenario sulle possibili modalità progettuali-operative e di governance mediante cui attualizzarle.

## Bibliografia

- (1) Autorità Portuale di Genova (AP), *Piano, porto, città, l’esperienza di Genova*, Skira, Milano, 1999.
- (2) Badiani B., Tira M., *Urban containment: the Italian approach in the European perspective*, Maggioli editore (RN), 2009.
- (3) Bobbio R., *Complessità di rapporto e iniziative di integrazione fra la città e il porto di Genova*, rivista Portus, n. 10, ottobre 2005, Marsilio, Venezia.
- (4) Bruni F., D’agostino A., Santangelo M.R. (a cura di) *La trasformazione delle aree portuali*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2002.
- (5) Cattani N. (eds), *Cities and networks in Europe, a critical approach of polycentrism*, John Libbey Eurotext, Escher, 2007.
- (6) Delponte I., *Porto-città-retroporto*, rivista Portus, anno 8, n. 16, ottobre 2008.
- (7) Delponte I., *Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione*, Aracne editrice, Lanuvio Roma, dicembre 2008.
- (8) Delponte I., *Lungo la costa e nel tessuto urbano: Genova tra corsi d’acqua e waterfront*, Istant book IV international forum “Mediterranean cities”, Iiriti editore, Reggio Calabria, 2008.
- (9) Di Venosa M., *Porti di città*, Sala editori, Pescara, 2002.
- (10) Hayuth Y., *Port competition and regional port cooperation*, De Dynamiek Van Een Haven. Kapellen, 1993.
- (11) Hoyle S., Pinder D. A., Husain M. S., *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Mursia, 1997.
- (12) Malezieux J., *Les centres siderurgiques des rivages de la mer du nord et leur influence sur l’organisation de l’espace*; Publications de la Sorbonne, Paris, 1981.

- (13) Ombuen S., Ricci M., Segnalini O., *I programmi complessi. Innovazione e piano nell'Europa delle regioni*, Il sole 24 h edizioni, Milano, 2000.
- (14) Ugolini P., *Le politiche di riqualificazione a scala urbana*, rivista Territorio, Milano, 1999
- (15) Ugolini P., *L'esperienza PRUSST - Considerazioni sull'attuale status delle attività*, Collana urbanistica C.U.S.L. – Milano, ottobre 2000
- (16) Ugolini P., *Pianificazione territoriale, portualità e infrastrutture. Il caso savonese*, Franco Angeli, Milano, 2006.