

Genova tra passato e futuro: il ruolo del porto e della Sopraelevata

Andrea Conca

Department of Fluid Machines, Energy Systems and Transportation

University of Genoa

and.conca@gmail.com

Abstract

Ci sono porti che restano per sempre soltanto semplici approdi o ancoraggi, altri che assumono nel tempo notevole importanza, ed altri ancora che divengono veri e propri trampolini per il rilancio delle economie di una nazione o, addirittura, di un continente. Ma quale è il rapporto che si instaura tra porti e città? Non esiste uno standard, ogni città è un caso a sé, ogni città vive in modo diverso e particolare il proprio rapporto con la realtà portuale. Ci sono città che sono cresciute e si sono sviluppate intorno al porto, altre che vivono con esso un rapporto diretto di interdipendenza, e ci sono città che lo ignorano e, talvolta, lo spingono verso i margini.

In questo documento si prende in considerazione la città di Genova e il suo porto, con l'obiettivo di individuare il rapporto che tra essi è intercorso in passato, ed attualmente intercorre. Si vuole descrivere l'evoluzione di tale interazione nel tempo, con particolare interesse per un elemento peculiare della realtà genovese, ossia la “Strada Sopraelevata”, imponente infrastruttura stradale che da sempre ha suscitato critiche e perplessità in ragione, soprattutto, delle esternalità che essa produce.

Key Words: trasporti, porto, città, Genova, Sopraelevata

Report

1. Introduzione

I sistemi di relazione tra porto, città e territorio sono condizionati da una molteplicità di fattori correlati. Le evoluzioni dei processi tecnologici e trasportistici, l'andamento dei mercati, le decisioni degli attori locali, le normative e i regolamenti cittadini, le condizioni storico-culturali e morfologiche dei siti, rappresentano, infatti, solo alcune delle cause che hanno effetti sulla organizzazione delle aree portuali e sui loro rapporti con i contesti circostanti.

Tali tematiche sono al centro di un intenso dibattito multidisciplinare in cui possono distinguersi molteplici prospettive culturali ed operative tramite cui interpretare la città, il porto e le loro reciproche relazioni.

Le iterazioni esistenti tra porto e città non sono pertanto univoche, ne tantomeno frutto di un meccanismo sistematico, bensì definite da condizioni al contorno proprie di un luogo o di una società. Tali condizioni si evolvono continuamente nel tempo.

In virtù di queste considerazioni, e all'interno di questo contesto, si vuole affrontare il concetto della relazione città-porto per Genova, cercando di comprenderne le mutazioni nel tempo, concentrando l'attenzione sulla rete di trasporto urbana e, successivamente, su un elemento della stessa da sempre messo in discussione, ossia la "Strada Sopraelevata".

L'obiettivo è quello di studiare la relazione tra porto e città dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto.

2. Genova: evoluzione storica della città e del porto

Genova nella sua più lontana origine era una colonia greca che fu distrutta dai cartaginesi e poi rifondata dai romani per dotarla di un porto di grande rilevanza strategica e commerciale.

La presenza di un porto ben riparato dal mare e protetto alle spalle da una corona di monti difficilmente valicabili ha fatto la fortuna della città. Questo perché il mare è da sempre una delle principali risorse per la razza umana.

Nel Medioevo, all'epoca delle repubbliche marinare, Genova si spartiva con Venezia, Pisa ed Amalfi il controllo di tutto il Mar Mediterraneo, quindi della maggior parte dei commerci che si svolgevano nel mondo conosciuto. Nei secoli successivi il porto, e conseguentemente la città, hanno conservato il loro ruolo preminente, continuando ad adattarlo alle circostanze che mutavano, anche dopo la scoperta dell'America, l'apertura del Capo di Buona Speranza, il taglio dell'istmo di Suez, fino alla Seconda Guerra Mondiale, quando le tecniche dei trasporti hanno cominciato a cambiare radicalmente, modificando le abitudini delle persone e, conseguentemente, il loro rapporto con le città e con i porti.

A livello urbano la città di Genova è rimasta a lungo raccolta attorno al "Vecchio Molo". Come molte città portuali del Mediterraneo ha continuato a crescere su se stessa, aggiungendo strati su strati che hanno formato concezioni di singolare complessità. Successivamente la città ha iniziato ad espandersi al di là dei suoi originali confini, per archi quasi concentrici delimitati da circonvallazioni. L'espansione ha poi preso un altro andamento: prima nel fondo delle vallate, poi sui pendii tra una vallata e l'altra. Dopo ancora, e soprattutto durante il periodo della rapida crescita demografica avvenuta tra il 1950 e il 1960, l'espansione è dilagata ovunque, fino a coprire tutta la linea di costa e le pendici più scoscese.

La rottura del modello di sviluppo iniziale ha avuto forti ripercussioni sul centro storico, che ha finito inevitabilmente con il perdere la motivazione principale della sua vitalità, ossia la centralità (sia geometrica, che funzionale). Questa decadenza è divenuta precipitosa durante il periodo della grande crescita demografica ed economica, in quanto le attività più importanti si sono spostate altrove, i cittadini hanno iniziato a trasferirsi verso abitazioni forse meno suggestive ma più equipaggiate, il grande volume di traffico automobilistico di attraversamento è stato incanalato su una nuova strada sopraelevata tracciata lungo il confine tra città e porto, accentuando, da un lato, la separazione tra la città e il mare.

Tutto questo ha comportato un deterioramento progressivo del centro storico di Genova da un punto di vista fisico ed ambientale. Il risanamento del centro storico sono obiettivi da sempre perseguiti dalla municipalità genovese, che però non riesce a venirne a capo, se non solo in maniera parziale.

Il porto e la città hanno avuto pertanto andamenti paralleli, con momenti di crisi e di crescita economica tendenzialmente coincidenti. In particolare negli ultimi vent'anni, dopo la crisi degli anni '80, la città di Genova è stata fortemente condizionata da tre eventi: l'Esposizione Internazionale del 1992; il G8 nel 2001; 'Genova Capitale Europea della Cultura' 2004.

Se nel caso del G8 si è trattato di un evento che ha fatto conoscere Genova al mondo (nonostante i relativi episodi di violenza), e nel 2004 di un evento esclusivamente di carattere culturale, l'Expò ha portato un significativo restyling all'interno dell'area portuale genovese, merito di un investimento notevole che ha di fatto radicalmente mutato il waterfront genovese.

I lavori hanno interessato l'area del porto storico, rivitalizzata grazie a un progetto di Renzo Piano. Tale progetto ha interessato anche parte del retrostante centro storico, variando considerevolmente il rapporto esistente tra tale area e il porto, anch'esso riqualificato.

Nella fattispecie il progetto ha avuto il fine di recuperare e riconvertire alcuni degli antichi edifici di pregio, demolendone altri, realizzando il più grande acquario d'Europa e predisponendo tutta l'area, una volta concluso l'evento dell'Expò, a diventare luogo di svago. A differenza di molte altre città portuali infatti, Genova era fisicamente separata dal suo porto (e quindi dal suo mare) da un alto muro interrotto da un limitato numero varchi, costantemente presidiati. Il muro correva sotto la Sopraelevata.

Questo progetto ha, sostanzialmente, trasformato il porto storico di Genova da area a uso portuale a zona urbana a tutti gli effetti, e che portato alla creazione di un vero e proprio "parco urbano portuale" (perlopiù a carattere pedonale) volto a spostare verso mare il baricentro della città, con ricadute positive sia sul processo di recupero del confinante centro storico, sia, soprattutto, sul rapporto esistente tra la città e il mare. La città in sostanza ha potuto iniziare ad interfacciarsi con il suo mare e a creare con esso una iterazione diretta.

Successivamente al 1992 l'opera di recupero delle aree portuali è proseguita, e prosegue tutt'ora, 'restituendo' progressivamente sempre più aree portuali alla città, specializzando altre zone del porto per il trasporto passeggeri e merci, quest'ultimo agevolato dalla contemporanea globalizzazione dei mercati.

3. Il porto di Genova oggi: i traffici e le infrastrutture di trasporto

Attualmente l'area metropolitana genovese è fortemente caratterizzata e influenzata dalla presenza del porto. Esso è, in termini di merci manipolate (quasi 49 milioni di tonnellate nel 2009, fonte Autorità Portuale di Genova) e di ampiezza il maggiore porto commerciale e passeggeri italiano e, insieme a quello francese di Marsiglia e a quelli spagnoli di Barcellona e Valencia, tra i più importanti del Mediterraneo.

Il territorio compreso tra il quartiere di Voltri e quello della Foce è quasi interamente adibito ad usi portuali e, nonostante la recente crisi del mercato (-15% circa di tonnellate e Teu movimentati dal 2007 al 2009 a Genova, fonte Autorità Portuale di Genova), il porto di Genova, con un'estensione complessiva in linea d'aria di circa 15 km, è uno dei più estesi porti d'Europa e del Mondo. Ad oggi le uniche aree urbane affacciate sul mare non adibite a spazi portuali sono quella del porto antico, recentemente convertita e di cui si è parlato nel capitolo precedente, e quella dell'aeroporto, del quale si accennerà in seguito.

Figura 1. Il porto di Genova e i principali quartieri della città



Da questa breve descrizione si evince quale sia la particolare conformazione cittadina, con i monti a nord a bloccare lo sviluppo della città verso l'entroterra e il mare, con il porto "costretto a rubare" ulteriori preziosi spazi al tessuto urbano. In questa situazione già di per sé problematica, le infrastrutture di trasporto si vengono a trovare spesso in situazioni critiche a causa degli elevati flussi di traffico, vista soprattutto la promiscuità di tali flussi sulle medesime arterie: da un lato gli spostamenti urbani (sistematici e non), dall'altro i trasporti terrestri di matrice portuale.

La soluzione di questo problema non è semplice, ne tanto meno immediata.

Una soluzione di tipo hard è la separazione dei flussi, cercando di creare delle infrastrutture dedicate, in modo da convogliare le merci direttamente dal porto verso i caselli autostradali, influenzando così in solo minima parte gli spostamenti di carattere urbano. Questa soluzione si scontra però con la pecunia di spazi già citata più volte e con un costo elevato.

Esistono poi soluzioni di tipo soft, come la gestione coordinata della domanda di trasporto portuale ed urbana, cercando di dirigere prevalentemente la domanda di mobilità portuale verso ore di morbida della mobilità urbana, soprattutto d'estate, in modo da settorializzare il traffico sulle infrastrutture di trasporto stradale esistenti. Un'altra soluzione sarebbe quella di puntare maggiormente sul trasporto di merci su ferro, in ragione della tanto auspicata intermodalità paventata ormai da anni dagli esperti del settore. Queste soluzioni sono decisamente meno onerose della precedente, ma richiedono un grado di collaborazione e gestione, soprattutto di informazioni, che le rendono poco perseguibili.

Il fenomeno della congestione incide pesantemente sul rapporto tra città e porto, soprattutto se fortemente alimentato da mezzi di trasporto di matrice portuale. Il tempo perso in coda, piuttosto che il crescente tasso di inquinamento, ma anche l'impatto visivo, sono elementi che 'allontanano' la città dal porto, poiché si tende a vedere il lato negativo del porto stesso,

percependolo come un problema e non come una occasione di rilancio economico e sociale. Da questo punto di vista la città di Genova, oltre alle attività descritte nel precedente capitolo legate alla riqualificazione di alcune aree portuali, dovrebbe puntare su uno sviluppo sostenibile della mobilità urbana, cercando di ridurre le deleterie iterazioni concrete e tangibili tra la città (rappresentata dagli spostamenti di chi ivi vive o lavora) e il porto, mediante politiche di mobility management integrate, volte alla salvaguardia del territorio, pur ambendo a sfruttare le possibilità che un porto così strategicamente posizionato nell'ambito dei grandi traffici marittimi mondiali fornisce.

In questo contesto merita una menzione anche l'Aeroporto "Cristoforo Colombo", collocato in un'area portuale nella zona ad ovest della città. La presenza dell'aeroporto, viste le sue caratteristiche intrinseche tendenzialmente differenti da quelle del porto, genera una triplice iterazione "città-porto-aeroporto" ancor più complessa, di difficile comprensione, che rende ancor più complicata l'analisi dei rapporti esistenti tra la città e le infrastrutture ad essa connesse.

4. Il rapporto tra città e porto: il caso della Sopraelevata

Dopo aver descritto l'evoluzione del porto di Genova e del suo rapporto con la città retrostante, ed aver affrontato tale argomento in chiave infrastrutturale, sebbene superficialmente, consideriamo una infrastruttura di trasporto in particolare, la Sopraelevata, cercando di definirne il ruolo e le implicazioni connesse nell'ambito del rapporto porto-città.

Figura 2. La zona del porto antico e il tracciato della Sopraelevata, tra città e mare



La Sopraelevata è stata inaugurata il 25 agosto 1965. Essa è stata ideata e progettata per trovare una soluzione al complesso percorso di attraversamento del centro della città genovese, dopo aver constatato come l'orografia della città non consentisse più di smaltire il traffico sull'asse Ponente-Levante semplicemente aggiungendo altre strade convenzionali.

Si tratta di una strada a scorrimento veloce, a due corsie per senso di marcia, lunga 6 km, posta ad un livello elevato rispetto alla sede stradale ordinaria, che congiunge il quartiere della Foce,

dove convergono le connessioni con il Levante, al casello autostradale di Genova Ovest, posto nella parte opposta del centro città.

Il tracciato si sviluppa tra curve e rettilinei ben raccordati ed attraversa, nella sua parte centrale, la zona del porto antico, passando sopra a Piazza Caricamento, resa pedonale negli anni '90 nell'ambito del recupero dell'area.

La Sopraelevata si snoda attraverso il centro della città, fungendo da vero e proprio “elemento divisore” tra la città e il suo porto.

Nella immagine che segue si può notare come il percorso della Sopraelevata si ponga effettivamente come separatore tra l'area del porto storico e la città, in particolare nella sua componente storica.

Figura 3. Il percorso della Sopraelevata e il suo ruolo di 'separazione' tra porto e città



Questa definizione non deve però trarre in inganno, in quanto questa infrastruttura genera una serie di problematiche, di natura prevalentemente ambientale, ma ha risolto notevoli problemi di circolazione urbana e, inoltre, da essa si può godere di una visuale unica della città di Genova, che nessun'altra angolazione possiede. Percorrendo questi sei km infatti si riesce a entrare davvero nel cuore di Genova.

La Sopraelevata è stata però molto criticata negli anni, attribuendole, erroneamente, la colpa di aver distrutto quell'interpenetrazione tra acqua e terra che viene data per tipica di ciascuna città portuale. In realtà la divisione tra città e porto a Genova è esistita per secoli, e parzialmente esiste tuttora, inoltre molto più della Sopraelevata stessa, tagliano via il porto dalla città tutti gli altri elementi, quali cancellate, transenne, palizzate ecc., che talvolta si trovano ai piedi del viadotto.

La Sopraelevata può quindi essere vista in realtà come un “tramite” di tre tipi:

- funzionale tra città e porto, generando collegamenti diretti e protetti, con aree importanti della città e con la linea della metropolitana;
- visivo, come cornice e diaframma di due passaggi che si riflettono uno nell'altro;
- figurativo, che dissipa o compone l'apparente conflitto tra i caratteri formali stabili del fronte urbani e i caratteri formali mutevoli delle attrezzature portuali.

La Sopraelevata in sostanza deve essere vista come un elemento di unione, quale è, e non di separazione, con tutte le sue peculiarità e le sue contraddizioni, in quanto attenua un grave problema di congestione urbano, a fronte di alcune problematiche.

Essa genera infatti ragguardevoli costi esterni: emissioni di inquinanti, inquinamento acustico, incidentalità, impatto visivo, congestioni, emissioni di gas serra (con conseguenti effetti sui cambiamenti climatici). In alcuni casi si tratta di esternalità intrinseche dell'infrastruttura stessa, ma in altri casi, come l'inquinamento dell'aria, la congestione e l'incidentalità, si può dimostrare mediante un modello di emissioni che in sua assenza tali costi esterni sarebbero uguali, se non maggiori (soprattutto per quanto concerne la congestione e il conseguente “tempo perso” da parte degli utenti).

Si tratta in sostanza di rendere virtuosa la Sopraelevata stessa, recuperando anch'essa, come fatto tempo addietro per il porto antico, cercando di elevarne le virtù, riducendone gli effetti negativi, che, semplificando, sono il rumore e l'impatto visivo. Sul rumore si deve agire mediante le normative nazionali e comunitarie, mentre per quanto concerne l'impatto visivo una ipotesi per migliorare l'impatto della Sopraelevata è quella di utilizzare il colore.

L'idea di colorare la sopraelevata, con appositi studi pregressi, potrebbe una volta per tutte ridurre il suo impatto visivo, migliorando notevolmente il suo rapporto con il porto e con la città e, conseguentemente, il rapporto tra di essi.

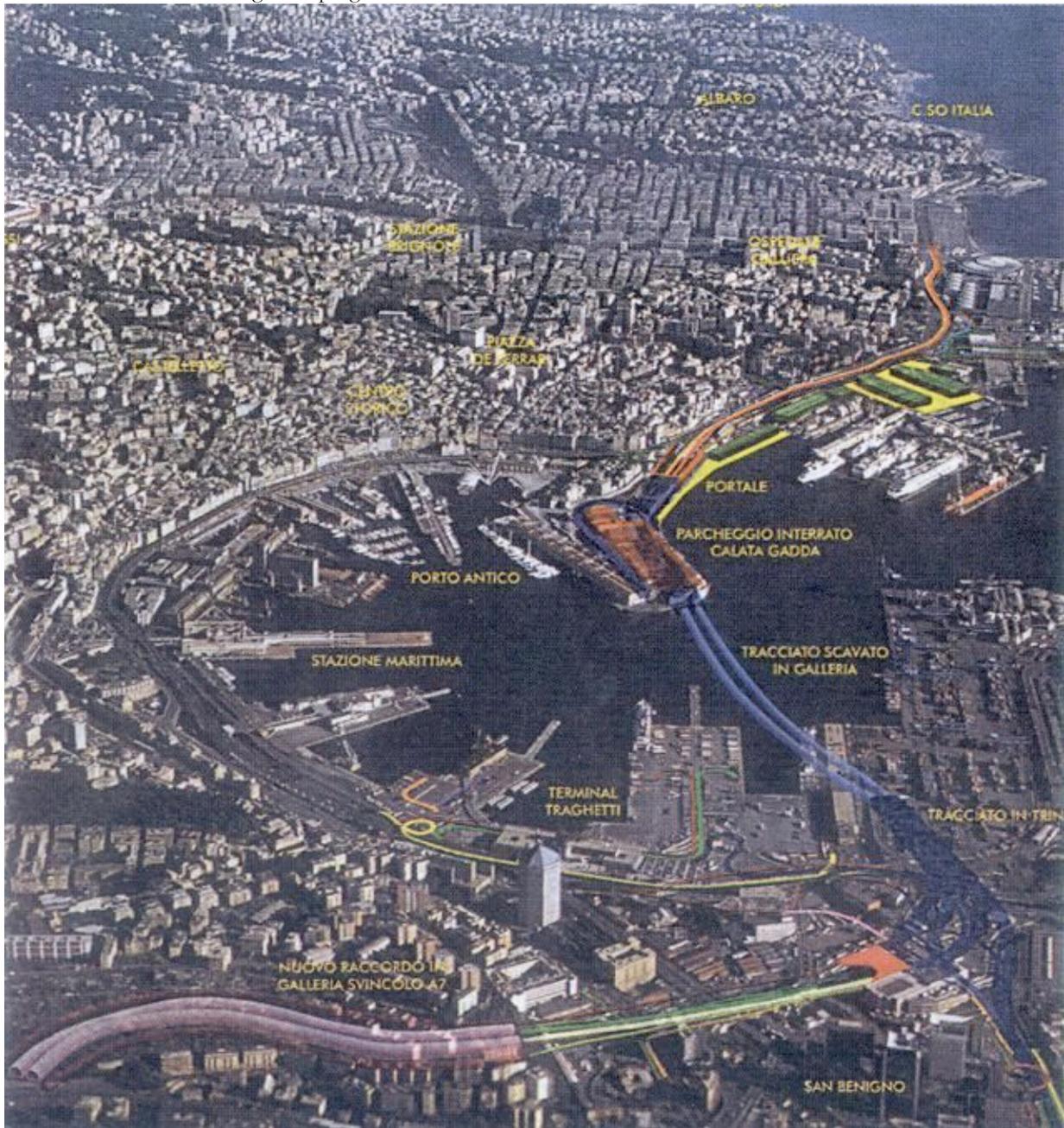
In sostanza la Sopraelevata può e deve fungere da interfaccia tra le relazioni porto-città, ma non deve essere vista come una infrastruttura invadente, ma come un leggero nastro che corre tra mare e città, delimitando fisicamente le attività di uno e dell'altra, ma fungendo da connettore funzionale e sociale tra gli stessi, con il pregio, non da poco, di fornire a chi la percorre una prospettiva di Genova, sia lato mare, sia lato città, di cui in nessun altro modo si può godere.

5. Un accenno al futuro

Da alcuni anni a questa parte esistono numerosi progetti che interessano la città di Genova, più o meno direttamente, ma l'opera che in assoluto influenzerebbe maggiormente il rapporto città-porto è il cosiddetto “Tunnel Sub-Portuale”, opera ideata per migliorare l'efficienza dell'attraversamento del centro città.

In seguito alla messa in esercizio di quest'opera è prevista la demolizione di parte della Sopraelevata, in particolare della tratta che attualmente divide il centro storico dal porto antico. Nella immagine che segue si può notare il tragitto del tunnel e la parte di Sopraelevata che rimarrebbe in esercizio.

Figura 4. progetto del tracciato del Tunnel Sub-Portuale di Genova



Grazie a una simile opera, che ha comunque delle oggettive difficoltà di progettazione e realizzazione, probabilmente il livello di servizio globale del sistema di trasporto urbano volgerebbe verso un miglioramento, e da un lato il rapporto tra porto e città ne trarrebbe beneficio. Ciononostante si ritiene che la Sopraelevata sia divenuta ormai un simbolo per la città di Genova, in particolare un elemento di congiunzione imprescindibile tra il mare e il tessuto urbano, rappresentando per essi un punto di riferimento fermo delle loro reciproche relazioni.

Bibliografia

Black William R., *Sustainable Transportation – Problem and Solutions*. The Guilford Press New York London

Cappelli A., Libardo A., Nocera S., *I trasporti nella città del XXI Secolo*. Aracne Editrice

De Carlo G., *Nelle città del mondo*. Marsilio Saggi

Di Venosa M., *“Tra porto, città e territorio – Ipotesi di ricerca a confronto”*.

Musso E., Ghiara H., *Ports and regional economies*. McGraw-Hill

Atti della Conferenza *“PortoAeroPorto – Quale aeroporto e quale porto per quale città?”* – Genova, 11 Maggio 2010

Atti della Conferenza *“Sustainable development of the european port-city interface”* – Rotterdam 25.28 Giugno 2007

www.porto.genova.it

www.trail.liguria.it