

**RIGENERIAMO  
LE CITTÀ  
GENERIAMO  
IL FUTURO**



---

**MOSTRA - CONVEGNO**  
SULLE POLITICHE DI  
RIGENERAZIONE URBANA  
DELLA REGIONE PUGLIA

---

**Bari, 7-24 marzo 2013**  
Teatro Margherita  
Camera di Commercio

**Bruno Gabrielli**

7 marzo 2013

## 1. Premessa.

L'argomento di questa relazione riguarda una strategia urbana che si è sviluppata fra il 1986 ed il 2006 in una città portuale, Genova, che ha trasformato il rapporto fra la città ed il porto.

Una strategia che ha coinvolto numerosi temi di interesse, che riguardano:

- gli strumenti urbanistici utilizzati;
- i rapporti fra l'autorità del porto e la municipalità;
- la gestione degli interventi e la gestione degli spazi realizzati;
- gli investimenti e gli attori degli investimenti;
- il rapporto fisico fra porto e città storica;
- il metodo degli interventi, che nel caso di Genova è stato quasi interamente quello del recupero del patrimonio esistente;
- il risultato di immagine e di sostanza che è stato conseguito.

Mi fermo qui, ben consapevole, tuttavia, che i temi sarebbero ancora più numerosi. Già trattare quelli che ho enunciato non è cosa semplice; cercherò di fornire un'idea generale, senza poter approfondire tutti i temi.

## 2. Caratteristiche della città. [1,2,3,4,5,6]

Genova è città antica, almeno quanto Roma. Ha un Centro Storico medioevale, una espansione urbana dell'800 di grande interesse, ed anche nel '900 la città ha realizzato parti significative. Il disastro urbano è avvenuto con l'espansione sulle colline nel primo dopoguerra. I decenni '60 e '70 del secolo scorso saranno ricordati anche nel futuro come gli anni bui dell'urbanizzazione selvaggia in Italia. [7,8]

È una città lineare con un centro che coincide con il porto storico, il centro storico e la città ottonevicesca. [9]

Si sviluppa lungo la costa per 33 Km., di cui oltre 26 sono porto, aeroporto, fiera, ecc.. ha la forma di un pi-greco ( $\pi$ ) rovesciato. La costa e le due principali valli.

[10] Il territorio comunale ha una superficie di 24.000 ha, ma solo 7.000 sono urbanizzati. Il resto è montagna. Il Centro Storico è 113 ha: non molto grande ma molto denso, fra i più densi d'Europa.

Oggi Genova conta 620.000 abitanti. Ne aveva 847.000 nel 1967: questa perdita di popolazione costituisce il principale indicatore della crisi industriale della città degli anni '80, che è stata molto forte essendo Genova la sede di industria di Stato e, per di più, industria pesante (acciaierie e cantieri navali), con scarso effetto sulla nascita di industrie medie satelliti.

Le caratteristiche più significative sono:

- 2.1 La mancanza di spazio. [11,12,13] La città è chiusa fra un mare molto profondo ed una montagna molto acclive. L'acclività è una condizione rilevante, perché costituisce una componente primaria dell'immagine della città.
- 2.2 Città artificiale. [14] Conseguenza della mancanza di spazio. Gli spazi e le infrastrutture costruiti artificialmente costituiscono un'altra componente dell'immagine della città.
- 2.3 Città policentrica. [15] La grande Genova è il risultato dell'annessione di 19 comuni storici avvenuta nel 1926 per opera del regime fascista, che metteva così sotto controllo i comuni industriali del ponente e della Valpolcevera, che erano conosciuti come i comuni "rossi".
- 2.4 È una città "divisa". La città operaia a ponente ed in Valpolcevera. La città della vecchia borghesia commerciale al centro, con la "sacca" del Centro Storico, la "nuova" borghesia a levante, mentre la piccola borghesia di impiegati, ferrovieri, insegnanti, è concentrata fra il centro e la Valbisagno.

### **3. Il porto ed il suo sviluppo. [16]**

Il porto nasce nell'ansa naturale del Mandraccio. Per secoli, anche quando Genova è, insieme a Venezia, una Repubblica marinara, e conquista posizioni commerciali nel Mediterraneo, e quando è potenza finanziaria fra la metà del '500 e la metà del '600, il porto è ristretto in questo spazio, perché la parte a ponente è esposta al libeccio e non può essere utilizzata. [17,18]

È solo a partire dal 1875, in coincidenza con la prima grande rivoluzione tecnologica del trasporto merci "*dalla vela al vapore*", che si realizza la nuova diga, che consentirà di utilizzare l'intero bacino di forma rotonda del porto che chiameremo "vecchio".

Dagli inizi del '900 si realizza il bacino di Sampierdarena [19] fino agli anni '30, e poi si inizia la realizzazione dell'aeroporto che assumerà la sua forma nel dopoguerra [20], in concomitanza con la realizzazione dell'area delle acciaierie di Cornigliano, la cui dismissione parziale è assai recente (fine '900).

È a partire dal 1963 che sarà realizzato il nuovo Porto di Voltri, [21] frutto della seconda grande rivoluzione tecnologica, quella dei "*containers*" che consentirà al porto di Genova di giungere ad un movimento di circa un milione e mezzo di TEU. Un traffico che trova un limite severo nella inadeguatezza delle infrastrutture autostradali, stradali e ferroviarie.

### **4. Gli "eventi" alla base del cambiamento.**

La trasformazione del rapporto fra la città ed il porto ha avuto un inizio molto lontano, anche se si realizza solo fra il 1986 ed i 1992 il primo grande intervento.

Nel 1963, nel corso dei lavori per il nuovo piano urbanistico diretti del mio grande maestro, Giovanni Astengo, è con l'analisi della produttività dei moli in termini di quantità di merce movimentata per metro lineare di banchina, che si evidenzia come questa produttività sia quasi

nulla, ormai, nei moli “storici” appartenenti al porto storico. Un membro del gruppo coordinato da Astengo, Robert Auzelle, urbanista molto noto in Francia, propone allora l’idea di trasformare il Porto Antico in spazio urbano. Ma i tempi non sono ancora maturi: sarà Renzo Piano a rilanciare l’idea quando si dovette decidere dove realizzare l’esposizione internazionale assegnata a Genova in occasione del cinquecentesimo anniversario della scoperta dell’America. Come è noto, Genova è la patria di Cristoforo Colombo, ed è per questo che le fu assegnata l’Esposizione Internazionale mentre invece per Siviglia si trattò di Esposizione Universale.

Non riprendo qui il dibattito, che già è stato oggetto di numerose attenzioni, relativo al ruolo degli eventi nel processo di trasformazione della città. Sta di fatto che Genova seppe utilizzare tre eventi: il 1992, il G8 del 2001 e Città Europea della Cultura nel 2004 [22].

Tre eventi, ognuno con scarse risorse di base, ma che sono stati il “*volano*” per mettere in moto, invece, cospicui investimenti pubblici e privati.

## **5. Il Porto Antico e l’Esposizione del 1992.**

Quando Renzo Piano propone il Porto Antico come sede per l’Expo nel 1984, i tempi sono maturi per poter decidere rapidamente un cambiamento epocale, per ciò che concerne i rapporti fra Autorità Portuale, che si era mantenuta fino ad allora molto autonoma e distaccata, ed amministrazione comunale. [23,24]

L’area, su cui erano stati costruiti nel tempo grandi magazzini, e che conteneva anche le palazzine del ‘500 del Portofranco, era proprietà del demanio marittimo, gestito dall’autorità portuale.

La città ebbe quindi la aree, gli edifici, e 600 miliardi di Lire (30 milioni di Euro) per realizzare l’EXPO. Fu affidato a Renzo Piano l’intero progetto e qui occorre rimarcare le *rilevanti caratteristiche* di questa realizzazione.

In primo luogo, la relazione diretta con la città storica [25]. Era dagli inizi del ‘400, con la costruzione delle “Murette” [26], che si era costruita una barriera fisica fra Porto e Città. Quando il Porto Antico si apre, ai genovesi sembra di aver conquistato non solo il mare, ma l’intero “*paesaggio*” portuale, che era visibile solo dalle alture. Un cambiamento di grande impatto nella vita della città.

In secondo luogo, gli edifici sono tutti oggetto di solo recupero. L’Expo vi trova sede utilizzando in particolare i *magazzini del cotone* [27], un edificio lineare di 400 ml. di lunghezza alto 3 piani, caratterizzato da una struttura con colonne di ghisa e travi di collegamento in ghisa, costruito in soli 3 mesi da una ditta inglese nel 1907.

R. Piano, per mantenere l’edificio nella sua “verità” storica, costruisce un edificio parallelo dove trovano sede tutti gli impianti, che, con numerosi collegamenti a ponte, servono l’edificio.

I magazzini del cotone ospitano, nella testata, in Centro Congressi, con un’aula che contiene 1500 persone, e che è divisibile in due, di grande qualità architettonica. Piano costruisce “*ex novo*” solo

l'Acquario, che nell'Expo era la "Nave Italia", con una bella esposizione, e che, trasformata in Acquario, ha un grande successo, tanto che i visitatori sono circa 1,5 milioni/anno.

## **5. Il Porto Antico oggi. [28,29,30,31,32,33,34,35,36]**

Il Porto Antico, definitivamente sistemato con le sue pavimentazioni, piantumazioni di palme, con gli arredi ecc. nel 2001, è oggi il parco del "loisir" degli abitanti del Centro Storico e dell'intera città. Ospita, oltre al Centro Congressi ed all'Acquario, la Città dei Bambini e la Biblioteca dei Bambini (in Italia sono solo due le biblioteche interamente dedicate ai bambini); e inoltre il "*music store*", il *Cineplex*, l'*Arena del Mare*, un Museo nella *Porta Siberia del '500* (esposizione permanente delle opere di un grande artista contemporaneo E. Luzzati), il Museo dell'Antartide, Uffici, Bar, Ristoranti, Negozi ecc.. Infine, il Porto Antico è anche un porto turistico, insieme al Ponte Morosini, posto immediatamente più verso Ponente.

Tutto questo assetto, perfettamente funzionante, frequentato da oltre 3 milioni e mezzo di utenti/anno è il frutto di un'operazione felicemente conclusa.

In primo luogo, tutto il patrimonio (aree, edifici recuperati, ecc.) è stato ceduto dal demanio dello Stato al Comune di Genova.

In secondo luogo, il Comune ha creato una società pubblica (con Camera di Commercio ed Autorità Portuale) per la gestione del complesso.

In terzo luogo, la Società Porto Antico è riuscita a far funzionare il complesso, a renderlo remunerativo, ad assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria con continui miglioramenti.

## **6. L'estensione Ponte Morosini.**

Il capitale privato ha potuto realizzare, dopo il 1992, più a ponente, un Albergo, Abitazioni, Parcheggio e Negozi, Bar, Ristoranti (Ponte Morosini) [37,38]. In questo caso si tratta di nuove costruzioni derivanti da un accordo Comune/Autorità Portuale/Operatore Privato.

## **7. La Darsena.**

L'Attuale configurazione della Darsena [39] è il risultato di continue trasformazioni nel sito che nel '300 era l'Arsenale dei Genovesi. In questo sito hanno continuato ad esistere magazzini portuali denominati "quartieri", intitolati alle Colonie genovesi in Medio Oriente (Famagosta, Galata, Caffo, Metelino, ecc.). La Darsena appartiene al Comune, e pertanto è il Comune che ha realizzato un piano di recupero che ha previsto:

- la nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio che è stata la prima realizzazione, alla fine degli anni '80 [40];
- uno dei magazzini è stato trasformato in abitazioni [41];

- un altro magazzino è stato trasformato per accogliere il nuovo Istituto nautico (2006) [42];
- il magazzino più interessante anche per la sua datazione storica, il Galata, è stato trasformato nel nuovo Museo del Mare e della Navigazione, su progetto di G. Consuegra, in occasione del 2004 (anno della Cultura). Il progetto è stato il risultato di un concorso europeo[43,44];
- in altri magazzini trasformati, trovano sede la casa dell'Arte, la casa della Musica, ecc. altri bar e ristoranti ecc.. Queste ultime sono iniziative private, che sono servite a finanziare gli interventi pubblici [45].

## 8. Ponte Parodi.

È il molo che è al centro del bacino portuale. Era occupato da un enorme silos granario alto 90 ml.. Nel 2000, d'accordo con l'Autorità Portuale, il Comune di Genova ha promosso un concorso internazionale per realizzare su questa parte strategica del Porto quella che è stata chiamata "*una piazza sul Mediterraneo*".

Era previsto un edificio polifunzionale, sede di una stazione crociere, di una sala "*auditorium*" per la musica, di attrezzature sportive, palestre, giochi, aree commerciali, bar, ristoranti, ecc., ma sostanzialmente il programma delle funzioni era parte del bando e costituiva parte dell'*offerta* [46,47,48,49].

La richiesta, per quanto riguardava l'architettura, era suggerita dall'esperienza recente del Guggenheim di Bilbao, e pertanto si chiedeva un'architettura simbolica, capace di creare una nuova identità per la città.

Occorre anche dire che questo progetto rappresentava la conclusione del Waterfront genovese: insieme all'edificio così detto "Hennebique", di cui più avanti verrà detto. Infatti, proseguendo verso ponente, il Porto riprende le sue funzioni, con le stazioni marittime in successione.

Il concorso, concepito in tre fasi, è stato vinto da Ben Van Berkel, architetto olandese oggi ben noto, che ha dato al progetto un'impronta certamente originale e convincente, simulando sostanzialmente una collina (la copertura dell'edificio è interamente praticabile e vi si può salire salendo dall'esterno).

L'edificio è un magma con base modulare che presenta delle aperture con cristalli a forma di diamante, per assicurare, durante la notte, col gioco delle luci colorate, un grande effetto scenografico.

Una volta scelto il progetto, l'amministrazione comunale ha fatto un bando per scegliere l'attuatore. E ciò non può essere privo d'interesse, perché dimostra che chi opera le scelte è la componente pubblica, mentre il privato è chiamato ad attuare, ma non sceglie. È stata scelta una società francese, Altarea, che deve ancora iniziare la realizzazione dell'opera, che è ora fissata nel 2012.

Ecco che, fra tante valutazioni positive sottostanti questa esposizione del percorso che si è realizzato, emerge uno dei problemi più penosi che caratterizzano il “fare” italiano. I tempi della burocrazia.

Se Ponte Parodi non è stato realizzato entro il 2008, come era previsto, è perché l’Autorità Portuale non aveva alcun livello di preparazione per dare l’avvio alla realizzazione. Intendo dire che l’Autorità Portuale, essendo attrezzata per la gestione dell’attività commerciale del Porto, non lo è affatto per gestire progetti, per liberare aree, per trattare con i privati e valutare l’operazione in termini di oneri urbanizzativi, di valori catastali, ecc.: tutte queste competenze sono necessarie per riuscire a superare gli ostacoli e dare corso alle opere.

Ben diverso è stato il comportamento del Comune, assai sollecito nelle pratiche autorizzative e capace di trattare con l’operatore la composizione delle funzioni. Un interlocutore talmente affidabile, al punto che, per dimostrazione del suo interesse alla realizzazione dell’opera nel 2003, fece abbattere il silos, con grande plauso dei cittadini, che assistettero alla demolizione come ad una festa [50,51,52,53].

Perché dunque il Comune era ed è così interessato alla realizzazione del progetto Van Berkel? Un progetto che realizzerà un’opera privata, che verrà gestita da privati operatori.

All’opera è stato affidato un ruolo simbolico, quello della rinascita della città ed un significato identitario: la piazza sul Mediterraneo. Occorre aggiungere che molto ci si aspetta per l’esito funzionale che potrà avere nei confronti dei flussi turistici e del Centro Storico cittadino. In più, alcune destinazioni pubbliche, come l’Auditorium per la musica, costituiscono l’esito di una strategia da tempo programmata dal Comune relativa alle sedi ed attività culturali.

## **9. Il silos Hennebique.**

Il magnifico edificio che si affaccia sul mare, noto come Hennebique [54] dal nome dell’ingegnere francese che inventò l’armatura in C.A. che si realizzò fra le prime nel nostro porto, è un silos granario degli inizi del ‘900. È stato oggetto di numerose idee progettuali, tutte abortite, ed è ora in attesa di destinazione, visto che è dismesso da molti anni.

Proprietà dell’Autorità Portuale, entrato in diversi programmi amministrativi, è ora in attesa di una nuova e definitiva ipotesi, e pertanto la sua destinazione costituirà l’ultimo tassello del *waterfront* genovese.

Una scelta importante per compiere un’opera che è decisiva per la qualità della città.

## **10. Waterfront e città storica.**

Gli eventi di cui si è detto sono stati invero l’occasione per dare realizzazione ed un progetto urbano molto più ampio di quanto non fosse quello del *waterfront*.

La fine dei lavori del Piano della città del Comune di Genova conclusi con la conferenza strategica del gennaio 2002 è coincisa con la messa a punto di un Piano Operativo che era già in atto e che ha interessato principalmente il Centro Storico cittadino.

La scelta di dare priorità al Centro Storico fu riconosciuta come necessaria: il degrado del Centro Storico era visto come un ostacolo insormontabile per l'immagine della città, resa così impossibilitata a mostrare lo "scricigno" dei suoi tesori.

Il Piano Operativo Integrato prevedeva la realizzazione di un centinaio di interventi, secondo uno schema che prevedeva lo sviluppo di sinergie fra un'azione e l'altra [55].

Mentre nel passato in Italia il recupero dei centri storici era affidato all'intervento pubblico nel settore residenziale, Genova ha poi optato per un'azione strategica di integrazione di diversi interventi, tutti facenti parte di un unico grande progetto di recupero e valorizzazione dello spazio pubblico. Il miglioramento dello spazio pubblico, quale garanzia ed incentivo per l'intervento sulle residenze private.

Si è così trattato di nuove pavimentazioni, di illuminazione pubblica, di arredo di strade e piazze per un'espansione rilevante di aree pedonali, con nuovi parcheggi interrati, ecc..

I temi più rilevanti sono stati:

- l'accessibilità al Centro Storico, con il determinante intervento della linea metropolitana urbana sotterranea con la quale si sono realizzate ben 5 stazioni nell'ambito del Centro Storico [56];
- le sedi culturali, in particolare i musei, hanno costituito la spesa più rilevante del programma. Il Comune di Genova gestisce ben 19 musei. I principali sono stati oggetto di completo "restyling" per il 2004, mentre il Museo del Mare, di cui si è detto, è stato una nuova installazione [57,58];
- le facciate dipinte, un tema particolare per Genova, che ha un notevole patrimonio di facciate dipinte, che, a partire dal '400 fino all'800, sono state realizzate ma che, con l'andar del tempo, sono risultate illeggibili. È stato possibile un accordo fra Comune e proprietari per il Restauro di circa un centinaio di facciate (40% Comune, 60% proprietario) [59,60,61,62,63,64].

**L'idea era di incentivare il turismo ma, soprattutto, di rendere Genova attraente per la localizzazione di attività economiche.**

## **11. La Sopraelevata.**

Secondo molti qualificati visitatori di Genova, la presenza della Sopraelevata urbana rappresenta un forte detrattore della attrattività della città. La demolizione delle sopraelevate di Boston è un riferimento ormai lontano nel tempo, ma è al centro del dibattito cittadino. La Sopraelevata, costruita nel 1963, è stata ed è una infrastruttura che ha aiutato il traffico urbano, ma anche ai genovesi risulta essere un vecchio arnese ormai invecchiato che deturpa la straordinaria Ripa Maris medioevale, il Centro Storico ed il suo rapporto con il Porto Antico [65,66,67].

L'amministrazione comunale nel 2003 ha fatto preparare un progetto di *tunnel sottomarino* che risolverebbe il problema del traffico e che darebbe la possibilità o di demolire o di trasformare la



Sopraelevata in qualcos'altro: una passeggiata verde ciclo-pedonale, qualcosa del genere che si è realizzato a New York.

La fattibilità del progetto è stata dimostrata, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista economico. Sotto quest'ultimo punto di vista sarebbe sufficiente un piccolo aumento sul ticket autostradale (circa 1 euro per i transiti con costi superiore ai 10 euro) per pagare l'opera nell'arco di 15 anni.

## **12. Conclusioni.**

Come si è visto, ciò che ha caratterizzato il *waterfront* genovese è il fatto che le aree portuali che sono state date alla città sono in stretta relazione, da un lato, con il Centro Storico cittadino, e, dall'altro lato, con un porto commerciale ancora attivo e funzionante. I *waterfront* di molte città mondiali sono stati trasformati, invece, in quanto le attrezzature portuali sono state spostate altrove, e tutto il porto è stato perciò dismesso.

**Spero di aver fatto emergere il fatto che la strategia per il Porto (con il Piano del Porto del 2001) e quello per la città (con il Piano della città del 2000 ed il Piano Strategico del 2002) sono coincise, e concepite in modo integrato, come strategie complesse.**

Genova ha attuato un processo di rinascita; per meglio dire, ha avviato tale processo in un modo che sembrava irreversibile. In questi ultimi anni il processo sembra essersi arrestato. Ponte Parodi è ancora da iniziare, e nessuna decisione è avvenuta per la Sopraelevata ed il Tunnel sottomarino. Non vi è dubbio che il progetto urbano sia un'azione amministrativa il cui principale presupposto è la *continuità*. Se questa viene a mancare, gli effetti positivi del lavoro fatto poco alla volta svaniscono, e si ritorna indietro.