



architettura civile

Progetti per Genova. Laboratorio per una città in-attesa

Questo lavoro conclude un lungo periodo di lavoro dedicato alle Città-Porto cominciato diversi anni fa presso la Scuola di Architettura Civile a Milano-Bovisa con il Prof. Arch. Vincenzo Donato ed altri. Nell'ambito di quei laboratori di Progettazione urbanistica 1 e 2, organizzati su di una sequenza biennale di lavoro, è stato possibile affrontare temi di grande complessità e allo stesso tempo di approfondita ricerca interdisciplinare. Con l'apporto della Prof. Arch. Alessandra Terenzi e Prof. Arch. Giulia Tacchini, nonché il contributo degli arch. Alessandro Floris e Matia Martinelli, ci siamo occupati di alcune città del Mediterraneo come Istanbul, Alessandria d'Egitto, Trieste, con altrettante Tesi di Laurea e pubblicazioni a stampa. Il programma di lavoro è stato quello di esplorare la particolare natura di queste città, nelle quali si condensano alcuni paradigmi dell'urbanesimo: l'essere nodi di reti di scambio, ovviamente di mare, ma con dei "retroporti" territoriali altrettanto importanti; di essere luoghi d'incontro di culture diversissime, nei quali – anche attraverso vicende drammatiche – si tentano sintesi e si assiste ad importanti innovazioni economiche, sociali e culturali. Inoltre, dal punto di vista della forma-urbis, ciò di cui ci occupiamo (forse) come architetti e urbanisti, le Città-Porto costituiscono straordinari esempi di capacità di adattamento, eclettismo e talvolta di contraddittorietà. Più concretamente, sullo sfondo della ricerca, ci sono stati alcuni interrogativi sulle diverse forme che l'urbanesimo contemporaneo possiede e sta assumendo: tra Zwischenstadt e Postmetropoli, si assiste ad un fenomeno di estensione e omologazione dell'urbano; e più spesso ci si domanda se questi insediamenti

conservino ancora quei caratteri di "urbanità" che hanno storicamente definito i luoghi per eccellenza della nostra civilizzazione. Studiare le Città-Porto, in altre parole, è stato un buon modo per interrogarsi su fenomeniche più ampie e, come detto, paradigmatiche della condizione urbana contemporanea. Nell'AA 2016-2017, ci siamo chiesti se le sperimentazioni progettuali svolte in contesti diversi e lontani, rivolte prevalentemente ad un confronto trasversale, non potessero misurarsi con un contesto italiano e in un certo senso più "vicino" alle trasformazioni in atto nel nostro Paese: la scelta è caduta su Genova. Dunque, la coincidenza con la tragica attualità dell'agosto di quest'anno è del tutto casuale; in merito si vuole soprattutto testimoniare un atteggiamento di rispetto e di prudenza di giudizio, alieno alle polemiche contingenti. Certo è che non si è potuto fare a meno di pensare alla tragica metafora costituita dal crollo del Ponte Morandi. Se è vero che il Ponte è quel manufatto che per definizione unisce... Gli studi e le ricerche in corso raccontavano di una città che, dagli Anni '70 in poi, ha cercato di reagire ad una serie di profonde mutazioni economiche, pagando un prezzo molto alto in termini sociali, ma non riuscendo fino in fondo a ritrovare una nuova propulsiva identità. La grande dismissione siderurgica e della cantieristica navale - la fine della città operaia come si usa dire - ha stravolto la città; mentre l'aver - senza dubbio - saputo cogliere, durante gli Anni '90, l'occasione dei "grandi eventi" (Colombiane, 1992; G8, 2001; Capitale della Cultura 2004), ha prodotto uno sforzo straordinario - si pensi anche al contributo di Renzo Piano per il l'Urban Lab e il suo "affresco" (2007) - che tuttavia resta, per così dire, ancora

sospeso. Oggi, la realtà in trasformazione di Genova mette di fronte - non solo la cultura urbanistica - ad un problema che per l'Italia resta in-affrontabile: quello di saper distinguere tra strategia e tattica, tra scelte strutturali e scelte congiunturali. Così la metafora delle infrastrutture che crollano è quella di non aver per tempo valutato e compreso la portata della sfida che la geopolitica degli scambi imponeva, e tutt'oggi impone: la competizione con il Northern Range non potrà infatti avvenire via mare, ma piuttosto via terra, attraverso la gestione delle rotture di carico e l'efficienza del sistema di distribuzione via terra (ferroviario, prima di tutto, ma anche stradale). Certo occuparsi di infrastrutture è difficile, e talvolta scomodo; necessita di competenze interdisciplinari, obbliga a prendere confidenza con i grandi numeri delle opere complesse; in altre parole, implica una capacità di selezione e visione: saper vedere "ciò che è necessario e sufficiente", come spesso usiamo dire nel Laboratorio. Come si intuisce, questo tema per i progettisti dell'urbanistica, apre la sfida forse più grande e interessante: quella del "paesaggio" che si immagina e si propone; dove "paesaggio" supera la generica definizione di "ambiente", e soprattutto supera la scontata contrapposizione tra "cemento e natura", cercando di costruire un complessivo "progetto" di città". Concludiamo dicendo che l'esperienza accademica ci avrebbe sconsigliato di utilizzare nel titolo di questo fascicolo un gioco di parole; tuttavia, alla fine è parso giusto correre qualche rischio: laboratorio per una città in-attesa, dunque: inattesa, perché sorprendente, contraddittoria, spigolosa e introversa; in-attesa, perché ancora una volta in credito di vere risposte.

RAGGIUNGERE DA LEVANTE IL NODO DI SAN BENIGNO SENZA ATTRAVERSARE LA CITTÀ E LIBERANDO LA SOPRAELEVATA

«La società Spim, che ha recentemente incorporato la Tunnel di Genova Spa (società di scopo al 100% comunale, ndr) procederà ad una rilettura critica del progetto del tunnel sub-portuale».

L'altra novità sono gli investimenti nel "social housing": «Entro fine anno - dice Franciolini - partiranno i lavori per costruire in via Maritano (Val Polcevera, ndr.) un complesso di 50 appartamenti a canone moderato, circa 500 euro al mese, per giovani coppie, studenti, immigrati a basso reddito».

F. Mar., 30 gennaio 2016, The Meditelegraph

TUNNEL SOTTO IL PORTO, GENOVA CI RIPROVA: NUOVO PROGETTO CHE PUÒ SOSTITUIRE LA SOPRAELEVATA

Se infatti resta intatto il cuore dell'operazione, cioè la possibilità di superare il porto passandoci non al di sopra, come avviene con la sopraelevata, ma al di sotto, appunto con un tunnel, cambieranno sia il varco di entrata che quello di uscita.

Si è deciso di ripartire dall'unica certezza: i fondi disponibili per la progettazione

Come sempre, a incidere sulla tenuta di progetti di una simile portata, concorrono due elementi fondamentali: i tempi e i costi. L'unica certezza è che sono ancora disponibili i fondi per completare la progettazione. E da qui si è deciso di ripartire.

M. Minnella, 14 aprile 2016, La Repubblica

GRONDA DI PONENTE, L'APPELLO DEGLI IMPRENDITORI: "ULTERIORI RINVII DANNOSI PER GENOVA"

"Ci sono due esempi concreti dell'impatto della mancata realizzazione. I flussi turistici dei passeggeri di Costa Crociere salgono sui pullman per venire nella nostra città e si trovano a fare code chilometriche, venendo a volte dirottati altrove."

C'è anche la consapevolezza che la Gronda non sarebbe la soluzione di tutti i mali, nei fine settimana estivi le code per il rientro dalle due riviere resterebbero immutate: "Con un'unica infrastruttura non si risolvono i problemi - dice Delle Piane - tanti anni di immobilismo hanno portato a questa situazione di collasso."

E. Mortari, 9 giugno 2016, Liguria business journal

GENOVA AI RAGGI X LE "DOPPIE" PERIFERIE E I QUARTIERI FORTUNATI CON SOLDI, FIGLI E LAVORO

Non esiste una sola periferia come a Milano, Roma, Torino, ma almeno due. La prima è l'ex dormitorio di chi lavorava nell'industria, ora è in pensione ma è rimasto. L'altra periferia è quella classica, con i quartieri dormitorio degli Anni Sessanta nella Valbisagno e con una situazione esplosiva da Sampierdarena alla Valpolcevera, con picchi di disoccupazione. Intanto, tra le famiglie di giovani, si afferma una tendenza: spostarsi a vivere in zone come Bavari, San Quirico, Borzoli ovest:

dove è facile "scollinare" per raggiungere il posto di lavoro, e le case costano molto meno.

L'immigrazione è un problema da risolvere e incide su disagio e qualità della vita, in quartieri come Rivarolo, Sampierdarena, con zone come Campi e Campasso dove il 50 per cento dei giovani è immigrato, o figlio di immigrati. E, ancora, a voler fare una classifica dei quartieri

In zone come Campi e Campasso il 50% dei giovani è immigrato o figlio di immigrati

che più soffrono il disagio sociale, sono quelli che si snodano lungo il basso corso del Polcevera che ricevono migranti ormai pari all'11 per cento della popolazione residente.

W. Valli, 3 luglio 2016, La Repubblica

BUFERA SUL "TERZO VALICO DEI GIOVI": 14 ARRESTI TRA IMPRENDITORI E DIRIGENTI.

AGLI INDAGATI VENGONO CONTESTATI, A VARIO TITOLO, I REATI DI CORRUZIONE, CONCUSSIONE E TURBATIVA D'ASTA. LA LINEA AD ALTA VELOCITÀ VALE 6,2 MILIARDI.

La linea ad alta velocità denominata «Terzo Valico di Giovi» è stata definita di «interesse strategico nazionale»: collegherà Genova a Milano e dovrebbe essere pronta per il 2021. La consegna di una tangente è stata documentata dagli investigatori della Guardia di Finanza all'interno di alcuni uffici del Consorzio Cociv. [...] Lo scambio della «bustarella» avviene tra un dirigente generale del Consorzio e un imprenditore.

Per aggiudicarsi gli appalti dei lavori per il Terzo Valico genovese gli imprenditori non pagavano soltanto tangenti ma offrivano anche prestazioni con escort.

Per aggiudicarsi gli appalti gli imprenditori offrivano anche prestazioni con escort

[...] la gara di appalto dei lavori per la galleria Vecchie Fornaci sarebbe stata assegnata a due società, la Europea 92 e la Cipa spa in cambio di serate con prostitute oltre che mazzette. Un sistema oliato, secondo gli inquirenti, che andava avanti da almeno un anno e mezzo.

Redazione, 26 ottobre 2016, ViviMilano

TERZO VALICO, IL NUOVO PRESIDENTE COCIV ASSICURA: "I CANTIERI ANDRANNO AVANTI"

Il nuovo presidente del Cociv Vittorio Maria Ferrari, appena insediato con il direttore generale Nicola Meistro al vertice del Consorzio, ha dichiarato: "Siamo già al lavoro per garantire la prosecuzione dei lavori, la tutela della sicurezza dei lavoratori e la qualità delle opere in corso di realizzazione nella totale discontinuità manageriale".

Invece secondo il presidente della Regione Piemonte Sergio Chiamparino il consorzio per i lavori del terzo valico andrebbe commissariato. [Dice Chiamparino] "Ritengo dunque sia utile -afferma quindi il presidente della Regione Piemonte- che, nel più breve tempo

Il presidente della Regione Piemonte: "Il consorzio andrebbe commissariato"

possibile, si prenda in seria considerazione l'ipotesi del commissariamento del consorzio che ha la titolarità dei lavori, in modo da evitare che un'opera così essenziale per lo

sviluppo di questa parte dell'Italia si incagli a tempo indefinito".

Redazione, 29 ottobre 2016, Repubblica.it

ALESSANDRIA, PROTESTA DEI NO TERZO VALICO, LA POLIZIA CARICA I MANIFESTANTI

Tensioni ad Alessandria tra No Tav Terzo Valico e le forze dell'ordine. Un centinaio di manifestanti ha bloccato gli accessi al Centogrigio Sport Village, dove è in programma un incontro con la cittadinanza sui 60 milioni di euro di finanziamenti connessi al Terzo Valico.

Grandi opere, intercettazioni: "Ho trovato zio Paperone con tutta la Banda Bassotti" Sullo scandalo del Terzo Valico è intervenuto anche il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, che, ribadendo "l'importanza del Terzo Valico ai fini della

Intercettazioni: "Ho trovato zio Paperone con tutta la Banda Bassotti"

costruzione di una piattaforma logistica strategica e competitiva con le grandi aree del Nord Europa", ha aggiunto: "Gli episodi che sono al centro delle inchieste della magistratura di Genova e Roma che hanno portato all'arresto alti dirigenti impegnati nell'opera rischiano di determinare ritardi e incertezze pericolose per i tempi di realizzazione dell'opera stessa. [...] Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti convochi al più presto un tavolo con tutte le Istituzioni coinvolte nella realizzazione del Terzo Valico, lo stesso General Contractor e Anac per garantire che quest'opera strategica non subisca alcun ritardo e che i cantieri possano proseguire in sicurezza e nel rispetto della legalità."

Redazione, 29 ottobre 2016, Repubblica.it

DARSENА DELLA FIERA ULTIMA BATTAGLIA DEI MOLI FRA NAUTICA E TORRE PILOTI

Il nocciolo del problema è tutto qui, in una società che gestirà ciò che resta della Fiera, in particolar modo il suo boccone più appetitoso, la darsena nautica che con il progetto del Blueprint di Renzo Piano torna a far vivere tutto l'anno la fiera nautica. Ma qui si arriva anche all'elemento critico della vicenda, perché l'architetto nel suo disegno del nuovo waterfront di levante è partito da un'opera dall'alto valore simbolico, come la nuova torre dei piloti, che resta però fondamentalmente un'opera necessaria e urgente. Non si pensa a un altare laico per celebrare una tragedia vittima della follia umana, con una nave senza governo che retrocede fino a toccare una Torre sguarnita della minima protezione e l'abbatte, provocando la morte di nove persone. Da qui, e non poteva essere diversamente, è partito il lavoro di

Confindustria e Camera di Commercio invitano a riflettere su collocazione e dimensioni. Piano non pare disponibile

Piano, che quella torre ha disegnato una prima volta, cambiato dopo aver acquisito i pareri di tutti quanti i soggetti coinvolti nell'attività e nel controllo della sicurezza del porto, e poi regalato alla città.

Bisogna però tornare alla Torre che riceve il via libera in conferenza dei servizi e arriva al giudizio del comitato portuale alla fine di novembre, a pochi giorni dal commiato del commissario dell'authority, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. Il commissario presenta la delibera ma prima di metterla in voto

IL FUTURO DELLA SOPRAELEVATA, TRA TUNNEL, IDEE E MALAPOLITICA

La gente la ama e la odia, la politica cambia idea ad ogni nuovo governo. C'è chi la vorrebbe demolire, chi trasformare il un giardino pensile o in un parco archeologico. Aspettando Renzo Piano...

"Per ora sono solo idee, appunto, suggestioni, per dare futuro ad un'opera che può diventare una straordinaria attrazione per la città, sfruttandone l'impatto scenografico e la collocazione strategica" ha spiegato

l'Architetto Rinaldo Luccardini.

Per ora solo idee, suggestioni, per un'opera dall'impatto scenografico e una collocazione strategica

Il primo a sollevare la questione, nel 2004, era stato Renzo Piano con un visionario "affresco" che ipotizzava di far passare di qui la linea di una futura monorotaia. Dieci anni dopo l'ago della bussola si è

spostato sulla pedonalizzazione al centro del concorso di idee promosso dagli Amici della Sopraelevata per rilanciare la vocazione turistica del Waterfront.

Le parole d'ordine sono sempre le stesse: alleggerire, ammorbidire, snellire le forme, aprire il centro storico a nuovi tagli di luce ed ombra.

I progetti ci sono, la macchina burocratica si è messa in moto, i genovesi ora cominciano a crederci. Augurandosi di non dover attendere altri vent'anni.

L. Tosa, 5 aprile 2015, GenovaPost

GENOVA - IL BLUEPRINT È ANCHE L'OCCASIONE PER RIESUMARE UN ETERNO INCOMPIUTO, QUEL TUNNEL SOTTOMARINO DI GENOVA CHE DOVREBBE CONSENTIRE DI

capisce che l'esito sarà negativo. Finirebbe in minoranza e sfiduciato. Non ne fa però una questione di poltrona, che lascerà comunque fra una manciata di giorni con enorme sollievo per potersi totalmente dedicare al suo incarico di direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di Porto di Genova (cosa che non ha mai abbandonato in quest'anno da commissario).

La Regione spiega di aver ricevuto le carte su un pronunciamento tanto delicato solo da pochi giorni e l'asse imprenditoriale formato da Confindustria e Camera di Commercio invitano a una ulteriore riflessione sulla collocazione e sulle dimensioni. Non uno stravolgimento, ma un invito a riflettere ancora. Ovvio che ora se ne occuperà il nuovo presidente dell'authority Paolo Emilio Signorini, ma un nuovo progetto non potrebbe essere risolto in poche settimane, chiederebbe un nuovo iter e soprattutto la disponibilità di Piano a una rimodulazione della Torre. E l'architetto, da questo punto di vista, non pare disponibile. M. Minnella, 1 dicembre 2016, Repubblica.it

TORRE PILOTI VERSO LA REALIZZAZIONE, SIGNORINI: "SPERIAMO SIA PRONTA NEL 2019"

Potrebbe essere completata entro il 2019 la torre Piloti del Porto di Genova, l'importante infrastruttura che, dopo il crollo, era stata riprogettata dall'architetto Renzo Piano e donata alla città.

Ad annunciarlo, a margine dell'insediamento del tavolo di partenariato dell'authority di sistema portuale del mar Ligure Occidentale, il presidente Paolo Emilio Signorini. «La torre piloti era andata al Comitato portuale ultimo - ha ricordato Signorini - ma non era stata approvata. Noi la porteremo all'approvazione del prossimo comitato, che si terrà Lunedì mattina. Una volta approvata la pratica i prossimi passaggi saranno quelli di sviluppare il progetto esecutivo e poi fare l'appalto dei lavori speriamo di concludere tutto, anche la realizzazione, entro il 2019».

F. Cerignale, 7 aprile 2017, Genova 24

IL VICESINDACO DI GENOVA SUL BLUEPRINT: TROPPO RIGIDO E IRREALIZZABILE

Vicesindaco: "Il Blueprint nasce come una risposta mediatica per aumentare il gradimento della città"

Il gradimento della città. È sbagliato! Gli abitanti dei quartieri intorno all'area di concorso non sono interessati affinché Piano gli disegni un canale navigabile, invece le attività delle riparazioni navali hanno realmente necessità di spazio

La mancanza di risorse è stata la ragione per cui è stato fatto un concorso di idee e non un concorso internazionale di architettura... «È quello che avrei preferito io! Il presupposto del concorso internazionale era non avere il Blueprint, o meglio non con limiti così stretti. La ragione dei miei contrasti con Piano era proprio sulla rigidità del suo disegno».

E. Piccardo, 19 aprile 2017, Il giornale dell'architettura

GENOVA NON È PRONTA PER IL BLUEPRINT DI RENZO PIANO

(...) è stato indetto a luglio 2016 il primo concorso d'idee relativo al comparto del quartiere fieristico: un'area spesso al centro del dibattito cittadino sia per lo stato di degrado in cui versa gran parte delle strutture della Fiera, fra le quali il bellissimo palasport o Padiglione S realizzato negli anni '60, sia per il discusso cantiere su progetto di Jean Nouvel

La giuria del concorso non ha laureato alcun vincitore

che ha portato nel 2009 all'inaugurazione del Padiglione blu. L'ambito risulta il più complesso fra quelli individuati nel piano generale in quanto proprio qui sono concentrati i diritti edificatori recuperati dalla demolizione dei fabbricati esistenti; un totale di 48.300 mq di cui 11.300 a destinazione residenziale, 25.000 a terziario e 12.000 a commercio; a questi vanno aggiunti i 30.800 mq da sviluppare all'interno del palasport esistente. Tutto il programma dei 79.100 mq doveva rientrare nel perimetro d'intervento prefissato dal Blueprint, all'interno del quale erano specificate anche le aree di concentrazione edificatoria e le altezze massime consentite.

Restano però ancora irrisolte alcune questioni determinanti. Quali operatori finanzieranno la realizzazione del progetto? Sarà possibile "imporre" a questi eventuali operatori un progetto architettonico? In una città in decremento demografico, dove i cartelli "vendesi" sono ormai parte della segnaletica urbana, come potrà essere assorbita dal mercato una quota di residenziale/terziario così consistente? A complicare la situazione si deve aggiungere l'esito della competizione dettato dalla giuria, composta da Giuseppe Capocchin, Richard Burdett, Carlo Berio, Stefano Russo e Pasquale Labianca, che non ha laureato alcun vincitore: dieci finalisti ex aequo per un dibattito ancora aperto.

Nel caso del Blueprint, l'ambizioso progetto di RPBW rischia, invece, di rimanere offuscato dai problemi di una quotidianità difficile, dal momento che la popolazione urbana è troppo distratta dai disagi della mancata manutenzione e dal senso di abbandono che ha pervaso molte aree della città. Quando anche quest'altra Genova sarà allineata alla Superba che guarda al proprio futuro con soluzioni innovative, i progetti non rimarranno idee sulla carta ma diverranno finalmente tavole esecutive, come molti blueprint.

R. Michinelli, 19 aprile 2017, Il giornale dell'architettura

GENOVA, SI VOTA TRA 45 GIORNI MA NESSUN BIG HA PRESENTATO IL PROGRAMMA

Solo Merella ha pronto il documento, per gli altri campagna a colpi di Slogan.

Le altre idee di Merella sono riferite ad una serie di eventi «in grado di rilanciare e amplificare l'immagine di Genova. L'utilizzo della sopraelevata come grande parco lineare urbano a seguito della costruzione del tunnel sub portuale, un festival permanente dell'Economia del mare, un Gran Premio di Formula E (la Formula 1 di auto elettriche) con la creazione di un circuito cittadino».

M. Pucciarelli, 25 aprile 2017, Repubblica.it

TOTI: «ALL'HENNEBIQUE IL NOSTRO PALAZZO DEL MARE»

Al piano terra il mercato del pesce «stile Barcellona», quelli superiori dedicati invece agli uffici «dell'Autorità portuale e dell'assessorato ai porti e logistica della Regione e, se dovesse vincere Bucci, anche del Comune». Giovanni Toti ridisegna il waterfront genovese: prende una penna e

su un foglio di carta bianca traccia la linea: «Partiamo da Levante: entro giugno, con il presidente Signorini, vogliamo definire la privatizzazione di Ente Bacini». Poi Toti prosegue seguendo il profilo del porto antico e arriva al silos Hennebique: «Qui sorgerà il "Palazzo del Mare": gli uffici pubblici del nostro territorio dedicati alla blue economy potrebbero trovare casa dentro quella struttura che oggi cade a pezzi».

S. Gallotti, 09 maggio 2017, The Medi Telegraph

BLUEPRINT, I CANDIDATI: «PIANO RIVEDA IL PROGETTO». SOLO CRIVELLO DIFENDE IL DISEGNO

Genova - Blueprint, anno zero o quasi. Il prossimo sindaco, chiunque egli sia, si troverà alle prese con un progetto rimasto ancora ai disegni di Renzo Piano e che in tre anni non si è tradotto in nessun intervento edilizio. E nonostante la firma dell'Archistar, anche i candidati sindaco hanno espresso molte riserve sul Disegno blu. C'è chi è sostanzialmente contrario e lo ha fatto presente ieri sera al confronto pubblico organizzato dal Comitato Sì Blueprint: Marika Cassimatis e Marco Mori. Chi ne propone una revisione complessiva per eliminarne i vincoli eccessivi o per renderlo più "partecipato" come

I candidati sul progetto: chi è contrario, chi vuole limitare i vincoli e renderlo partecipato, chi valuterà altri progetti

Paolo Putti, Arcangelo Merella o Marco Bucci. E il solo Gianni Crivello che tiene la linea dell'amministrazione attuale: avanti con il progetto così com'è (nonostante il fallimento della gara di architettura) per la parte di infrastrutturazione - da pagare con i soldi del governo - e ricerca di un socio privato. All'incontro non ha partecipato il grillino Luca Pironcini, ma la posizione del candidato del Movimento cinque stelle era stata già espressa: «Giusta l'idea di riqualificare la zona fieristica e il fronte mare sino alla Lanterna, ma vogliamo poter valutare altri progetti».

Il paradosso è che in linea di principio tutti i candidati riconoscono la «bellezza» del Disegno blu. Ma poi cominciano a distinguere: per Marika Cassimatis «Genova non è in una fase in cui si può permettere di investire in un fronte mare senza un disegno complessivo di città», per Marco Mori «Si può fare ma solo con un intervento forte di spesa pubblica al di fuori dei vincoli del patto di stabilità». Per «Chiamami Genova» «è calato dall'alto e senza un dialogo con le realtà interessate».

Anche chi lo vede con maggior favore, come Arcangelo Merella, ipotizza correttivi: «Assurdo pensare a 40mila metri quadrati di residenze e sono contrario all'abbassamento del tratto finale della Sopraelevata». Per Marco Bucci, che il Blueprint lo sostiene, «il canale previsto da Piano dal Porto antico al Palasport rischia di avere acqua stagnante, io lo sostituirei con la passeggiata a mare che vogliamo fare dalla Lanterna a Capolungo». In difesa gioca Crivello: «Il progetto è buono perché prevede meno cemento di quello che c'è e il Comune ha previsto dei vincoli anche sul commerciale, non ci saranno ipermercati», ma anche lui si dice disposto a ridiscutere con Piano, «non avrei problemi, mica mi sculaccia».

E. Rossi, 23 maggio 2017, Il Secolo XIX

GENOVA: IL BLUEPRINT DI RENZO PIANO, IL SUPERBACINO E TUTTI I PROGETTI FINITI NEL DIMENTICATOIO

Alcune indicazioni del Blueprint di Piano lasciano dubbiosi su come ad esempio mantenere 400mila metri quadrati di cantieri di riparazione navale che potrebbero forse trovare una collocazione migliore altrove, sempre a Genova. E, ancora, l'abnorme incremento (80mila metri quadrati) della terraferma redenta tramite il tombamento sia di un bacino, sia del porticciolo Duca degli Abruzzi. Con il modesto rispetto per il Palasport, è il padiglione più grande della Fiera progettato dagli ingegneri Finzi, Sironi e Pagani assieme all'architetto Martinoia: una struttura all'avanguardia mondiale per tipologia strutturale, schemi statici e metodi costruttivi; e che rimane un esempio saliente dell'uso del cemento armato per le tensostrutture, senza rompere la visione del mare. Ciò che lascia perplessi, però, è la fine ingloriosa del concorso di idee, Blueprint competition, che il Comune di Genova aprì lo scorso anno al mondo dell'architettura. E rimase senza vincitori, un no-contest imbarazzante. Un gruppo di architetti mi ha scritto: «Il fatto che nessuno abbia raggiunto la soglia fatidica di punteggio racconta molto di un bando. Era richiesta una densità inspiegabilmente alta, talmente alta da risultare quasi un refuso e rendere praticamente impossibile un intervento sensato. Dopo qualche ragionamento, idee e prove, abbiamo desistito, altra alternativa all'andare fuori bando».

R. Rosso, 13 giugno 2017, Il Fatto Quotidiano

IL BLUEPRINT CAMBIA, IL SINDACO: «MODIFICHE AL PIANO PER IL FRONTE MARE»

Genova - Blueprint si cambia. Addio agli appartamenti con vista mare, avanti con il progetto di un centro tecnico per la nautica da diporto, che apre nuovi scenari anche sugli attori che potrebbero entrare in campo per realizzarlo. Il sindaco Marco Bucci lo aveva dichiarato in campagna elettorale e ieri lo ha annunciato ufficialmente a palazzo Tursi,

Blueprint si cambia, addio alle residenze

durante la conferenza stampa di presentazione della prossima edizione del Salone Nautico: «Rivedremo le linee guida del Blueprint, dopo di che si passerà alla progettazione e alle gare per la realizzazione dei progetti, probabilmente suddividendo l'area in lotti». Nella lista di Bucci non c'è spazio per le residenze, previste, invece, dal disegno di Piano e, in quantità maggiore, dal bando del concorso indetto un anno fa da Comune e Spim per le aree incluse fra l'ex Nira e piazzale Kennedy. «Non sono nelle linee guida» ha ribadito ieri Bucci a chi gli chiedeva appunto delle residenze. E si tratta di una novità di non poco conto, perché si cancella, evidentemente, una delle potenziali fonti di reddito dell'operazione Blueprint e perché le residenze avevano rappresentato uno degli elementi più discussi del bando di concorso, visto che molti partecipanti avevano contestato la previsione, giudicata eccessiva, di 40 mila metri quadri di superficie residenziale a fronte degli 11.300 previsti dal Disegno Blu che Piano aveva consegnato nel 2015 alle istituzioni locali.

A. Coluccia, 21 luglio 2017, Il Secolo XIX

MARCO BUCCI, AVANTI TUTTA SUL BLUE PRINT.

L'architetto si augurava di tradurre il progetto in realtà in un arco di tempo ragionevole. Da allora, da quel settembre 2013, sono cambiati tutti i protagonisti pubblici, ma il progetto è sempre rimasto sulla carta.



Non che abbia avuto avversari dichiarati o nascosti, come avvenne per il suo precedente disegno portuale, l'Affresco. L'impressione è piuttosto quella di una condivisione dichiarata, ma in assenza di strumenti pianificatori in grado di tradurre il disegno in cantieri. Da qui, allora, si riparte. E così è stato ieri a Vesima, nella sede del **Renzo Piano Building Workshop**, con questo "confronto di idee" (così è stato indicato nella nota firmata dal Comune di Genova) sul futuro del waterfront genovese tra l'architetto Renzo Piano, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell'Autorità portuale del Mar ligure occidentale Paolo Signorini. Per ora resta la **soddisfazione del sindaco Marco Bucci** al termine dell'incontro di Punta Nave. «Stiamo ragionando su un progetto che interesserà anche le nuove generazioni e che darà un volto nuovo al fronte mare di Genova — dice al termine del confronto con Piano — Oggi ci siamo resi conto di avere una visione comune sul futuro dell'area. Ringrazio Renzo Piano per essersi reso disponibile e per aver permesso di proseguire il percorso che ci porterà alla realizzazione del **nuovo waterfront di levante del porto di Genova**».

M. Minella, 5 agosto 2017, la Repubblica Genova

GRONDA DI PONENTE, 5 CANTIERI IN CITTÀ. IL PRIMO A CORNIGLIANO, POI VOLTRI

Genova - Sarà Cornigliano a ospitare la prima area di cantiere della Gronda di ponente quando, **tra il 2019 e il 2020** secondo le ultime previsioni, **inizieranno i lavori** per realizzare la nuova infrastruttura autostradale. Ma, mentre si attendono gli ultimi atti di **Governo italiano e Commissione europea** per dare l'avvio alla progettazione esecutiva dell'opera, il tam tam delle indiscrezioni riferisce anche di un cauto interesse di **Autostrade per l'Italia (Aspi)** per il progetto del tunnel sotto il porto di Genova se, come sembra, verrà rilanciato dalle amministrazioni locali. La progettazione esecutiva della Gronda richiederà circa un anno di lavoro e che, quindi, se inizierà quest'anno si concluderà nel 2018. Sono previste **cinque aree di cantiere**: a Cornigliano, Voltri, Bolzaneto, Genova Est e Torbella e la prima ad essere insediata sarà Opera Mare a Cornigliano. Dopo un confronto serrato con gli enti locali, è stato

Via libera nel 2019, previste 5 aree di cantiere per 4,5 miliardi di euro

definitivamente risolto, con qualche modifica al progetto iniziale del cantiere della Gronda, il problema della "convivenza" con il nuovo depuratore dell'area centrale genovese che sarà costruito in una porzione delle aree ex Ilva a Cornigliano. Il progetto prevede il raddoppio dell' A10 nel tratto di attraversamento del territorio genovese, con un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia; l'intervento riguarda **oltre 34 chilometri di rete e 52 chilometri di gallerie** e, oltre al raddoppio del tratto urbano dell'A10, sono previsti anche interventi di potenziamento dell'A7 e dell'A12 e dei

relativi collegamenti, interconnessione della Gronda con A10-A12 ad est e con A10-A26 ad ovest, oltre al nodo di San Benigno per il collegamento fra il casello autostradale di Genova ovest e il porto. È confermata la previsione di una durata dei **lavori di circa 10 anni** dall'apertura dei cantieri, il che significa che se si comincerà nel 2019 i cantieri si chiuderanno nel 2029-2030. Il costo è salito, com'è noto, a **4,5 miliardi di euro** rispetto ai **3,5 previsti** fino a qualche

Ultimi accordi con Bruxelles, nel 2019 lavori per 10 miliardi

tempo fa e l'aumento è stato motivato dalla società con l'adeguamento dei prezzi, con le modifiche che sono state introdotte nel progetto per rispettare le prescrizioni e con le nuove scelte tecnologiche adottate per migliorare la sicurezza e ridurre l'impatto ambientale. Quanto all'impatto dell'investimento sostenuto da Autostrade sui pedaggi autostradali, l'intesa fra Governo italiano e Commissione europea sulla proroga della concessione, prevederebbe che, in cambio dei 4 anni in più concesso ad Aspi per realizzare la Gronda, Autostrade applichi rincari, su tutta la rete nazionale, che non superiori dello 0,5% l'inflazione.

A. Coluccia, 7 agosto 2017, Il Secolo XIX

GRONDA, C'È IL VIA LIBERA DECISIVO: VIA AI COLLOQUI PER GLI ESPROPRI

Genova - **La firma c'è, ma non si dice.** Il decreto che dichiara la Gronda di ponente "opera di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza" e sancisce l'approvazione del progetto definitivo è stato firmato lo scorso sette settembre dal **Ministero delle Infrastrutture e trasporti**. Tanto che nelle ultime settimane si sono già tenute tre riunioni tra i 93 espropriati dal tracciato della Gronda, i rappresentanti di Autostrade, Comune e Regione.

Gli **espropri** degli immobili, dopo più di dieci anni, ora diventano **una possibilità concreta**, da affrontare nel prossimo futuro. Una volta definita la partita degli indennizzi, che si annuncia tutt'altro che facile, **si passerà alla progettazione esecutiva** e al bando di gara per appaltare i lavori che, secondo le ultime previsioni di Autostrade, potrebbero iniziare nel corso del 2019. E dureranno almeno sette anni. Ma sia in Regione che in Comune ci sono bocche cucite e massimo riserbo perché si attende l'annuncio ufficiale del ministero, probabilmente durante il Salone nautico.

Il ministro Graziano Delrio è stato di parola: a maggio, nel forum della logistica del Nord Ovest a palazzo San Giorgio e in un evento elettorale a fianco a Gianni Crivello lo aveva preannunciato: «Entro l'estate daremo il via libera definitivo, dopo l'**ultima negoziazione con Bruxelles** sulle modalità di finanziamento. In arrivo c'è quindi un cantiere, non più un progetto» aveva detto allora.

Ma il momento decisivo è stato appunto la negoziazione con Bruxelles e con la commissaria Ue Margrethe Vestager. In

quella sede il ministro ha strappato l'ok della Commissione ad una deroga ad hoc per Autostrade per l'Italia: quattro anni di proroga della concessione (in scadenza nel 2038) che in termini economici valgono quasi **10 miliardi di euro**. Con l'obiettivo di "spalmare" i costi faraonici della grande opera su più anni e non pesare in maniera abnorme sui pedaggi (secondo la prima stima si rischiavano aumenti del 15-20% su tutta la rete).

Aspi aveva chiesto, in realtà, una proroga più lunga - prima di 12 poi di 7 anni - ma dovrà accontentarsi, visto che si tratta comunque di una deroga perché, secondo le norme europee in vigore già da tempo, le nuove concessioni dovrebbero essere assegnate solo tramite gara.

A. Coluccia, E. Rossi, 20 settembre 2017, Il Secolo XIX

BUCCI: «NO AL PETROLCHIMICO SOTTO ALLA LANTERNA. GRONDA? LA VORREI SUBITO»

(...) Ma il sindaco di Genova, questa mattina, si è espresso anche sul progetto di **Gronda di ponente**. «Gli uffici del Comune di Genova sono **pronti a partire più in fretta possibile** per la realizzazione della Gronda autostradale di Ponente, **un'opera che vorrei subito**. Sentiremo cosa ci dirà il ministro Delrio domani, per ora non ho ancora ricevuto comunicazioni ufficiali». Domani il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio è atteso a Genova per l'inaugurazione del cinquantasettesimo Salone Nautico Internazionale.

Redazione, 20 settembre 2017, Il Secolo XIX

GRONDA, IL CASO DEGLI ESPROPRI: GLI ALLOGGI PAGATI IL PREZZO DI QUANDO IL MERCATO ERA AL TOP

L'ultima firma del ministro **Graziano Delrio**, come annunciato ieri dal Secolo XIX, ha sbloccato la Gronda, dando il **via libera alle pratiche di esproprio** previste da anni e congelate insieme al progetto. Il decreto che la dichiara "opera di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza" e sancisce l'approvazione definitiva è agli atti dal 9 settembre e Delrio, oggi al Nautico come special guest, non potrà eludere l'argomento. Ma fino a ieri non avevano certezze nemmeno i 91 candidati all'esproprio (l'elenco completo delle vie interessate è qui sotto) le cui proprietà saranno ripagate complessivamente con **26 milioni 700 mila euro** e spiccioli. Tanto o poco, è difficile dirlo. E però c'è un punto fermo che fa sì che tra gli espropriati non pochi si sfreghino le mani. Il protocollo d'intesa a cui fanno riferimento tutti i documenti che si sono susseguiti in questi anni, infatti, indica una data precisa

Espropri: il valore degli immobili parametrato al 2008

per parametrare il valore dei fabbricati e dei terreni oggetto di esproprio: il 2008, prima della grande bolla immobiliare. E, per molti, quella che sembrava una ghiagliottina sospesa

sul capo potrebbe invece rivelarsi l'affare della vita. Al controvalore della proprietà "congelato" ai livelli pre-crisi, inoltre, si aggiungeranno 43.000 euro per ciascun soggetto, privato o impresa (a condizione, nel secondo caso, che rimanga sul territorio regionale e si impegni a proseguire l'attività per almeno cinque anni) destinati a coprire le spese di trasloco.

B. Viani, 21 settembre 2017, Il Secolo XIX

GRONDA DI PONENTE, L'ANNUNCIO DI DELRIO: "I PRIMI CANTIERI ALL'INIZIO DEL 2018"

«Come avevo promesso ai genovesi qualche mese fa abbiamo **concluso l'iter della Gronda**: è la più grande opera che verrà fatta in Italia, vale più di **4 miliardi e 700 milioni**, e aumenterà moltissimo il potenziale competitivo e logistico del porto e di tutta la Liguria». Lo ha annunciato il ministro per le infrastrutture Graziano Delrio a margine del salone nautico di Genova. «E' davvero una notizia che dice di un **impegno mantenuto** — ha aggiunto il ministero — ho avuto un accordo con la commissaria Westager di ridefinizione di tutto il perimetro autostradale italiano. Dentro questo accordo c'è la certezza della

Inizio Gronda nel 2018 e altri cantieri, Genova esce dall'isolamento

G r o n d a .
A b b i a m o già inviato a **Bruxelles** tutti i documenti ma abbiamo già il preaccordo e siamo assolutamente certi che l'istruttoria sarà positiva. E abbiamo approvato pochi giorni fa il progetto definitivo e la dichiarazione di pubblica utilità". Delrio ha anche spiegato che **"nel 2018 avrete i primi cantieri"**. Oltre alla gronda poi "abbiamo un grandissimo progetto di investimento infrastrutturale che riguarda la Liguria e non solo, ma solo in Liguria abbiamo più di 2 miliardi e mezzo di lavori programmati. C'è un'attenzione molto forte a tutti i corridoi merci. Rfi ha ricevuto in questi ultimi 3 anni 30 milioni di euro rispetto ai 5 ricevuti nei 3 anni precedenti. Parte di questi soldi sono per il potenziamento e l'adeguamento dei grandi corridoi merci, dei grandi corridoi europei, quindi abbiamo messo in campo per questo territorio uno **sforzo infrastrutturale** se considerate anche il quadruplicamento da Voltri a Brignole, la Genova-Ventimiglia e il collegamento con l'aeroporto credo che davvero questa regione stia **uscendo dall'isolamento** grazie a questi investimenti".
Redazione, 21 settembre 2017, Genova 24

TERZO VALICO, GENOVA AGGANCIA L'EUROPA

"Terzo valico è l'unica infrastruttura che può permettere a Genova di arrivare al centro dell'Europa con le merci sbarcate nel porto." Paolo Odone, presidente della Camera di commercio di Genova, va dritto al cuore del problema: "con il Terzo valico sarà più facile spedire i container **oltre le Alpi**, un'operazione che per molte imprese italiane non è mai risultata agevole. Il Terzo valico consentirà al porto di Genova di

Il Terzo Valico per sbarcare in Europa

fare concorrenza ai grandi porti del Nord Europa (Rotterdam, Anversa) e alle imprese esportatrici del Nord-Ovest di ampliare i rispettivi mercati di sbocco, esaltando la vocazione logistica della macroregione.”
M. Morino, 10 agosto 2017, Il sole 24 ore

TERZO VALICO, TORNA L'INCUBO DELL'AMIANTO

L'allarme amianto blocca di nuovo gli scavi del Terzo Valico, rischiando di allungare i tempi e gonfiare i costi. È insomma evidente che se l'ordine di grandezza sono centinaia di migliaia di metri cubi, la ripercussione economica rischia di non essere proprio secondaria.
M. Indice, 24 settembre 2017, Il secolo XIX

TERZO VALICO, C'È LA DATA: «ORA SAPPIAMO QUANDO SARÀ PRONTO!»

“Il Terzo Valico sarà pronto nel 2022”: lo ha dichiarato il commissario governativo Iolanda Romano. “Sono sei mesi di ritardo rispetto a quanto avevo annunciato un anno fa - ha detto Romano -, ma nel frattempo sono stati recuperati due anni - ha proseguito - E l'allarme amianto nel cantiere di Cravasco, nel Comune di Campomorone, non comporterà spese più elevate e neppure un ritardo ulteriore”.

Redazione, 2 ottobre 2017, GenovaPost

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA A GENOVA, BILANCIO SU DEGRADO E SICUREZZA NELLE PERIFERIE

“Ci siamo subito resi conto che il centro storico è una sorta di periferia, problematica, nel cuore della città” - ha spiegato Causin - “abbiamo notato presidi di criminalità organizzata e di prostituzione inaccettabili in una città italiana nel 2017.”

“Riteniamo fondamentale che lo spopolamento cui è andato incontro il centro storico venga contrastato, proprio per impedire il proliferare di degrado e illegalità, e le misure di carattere fiscale possono aiutare.”

A. Barsanti, 12 settembre 2017, GenovaToday

BUCCI: «RENZO PIANO STA LAVORANDO ALLA NUOVA PASSEGGIATA A MARE DI GENOVA»

Piano, ha detto Bucci sta lavorando a «una nuova passeggiata dalla Lanterna fino a Nervi che si chiamerà corso Italia» e ingloberà l'attuale passeggiata che va dalla Foce a Boccadasse che porta lo stesso nome e attraverserà le aree della fiera ricomprese nel Blue Print. Proprio a proposito di Blue Print il sindaco ha detto di aver chiesto a Piano di trovare un nuovo nome. «Il progetto va avanti con alcune modifiche - ha concluso il sindaco - e presto pubblicheremo la manifestazione di interesse».

Redazione, 12 settembre 2017, Il secolo XIX

BUCCI-PIANO, SINTONIA SULLA NUOVA DARSENA: “COSÌ DAREMO PIÙ SPAZIO AGLI EVENTI IN FIERA”

“Il Waterfront di Levante sarà il nuovo nome del progetto Blue Print, abbiamo

già stabilito il percorso della passeggiata di Corso Italia, abbiamo visto le aree dedicate alle riparazioni navali che dovranno essere non inquinanti per tutelare i cittadini della zona e stiamo studiando un'area per il diporto” così il sindaco di Genova Marco Bucci alla rubrica di Primocanale ‘Il sindaco risponde’ parla dell'incontro avuto con l'architetto Renzo Piano. “Vogliamo espandere l'area delle Fiere - prosegue il primo cittadino -,

Da Blue Print a Waterfront di Levante

quindi ristrutturerebbe anche il padiglione D, qui al piano terra ci sarà un allargamento dell'area destinata all'esposizione. E anche il padiglione S, quello del palazzetto, potrà avere un uso fieristico se necessario. Ricordiamo poi che avere una nuova Darsena sarà una cosa eccezionale per Genova. La ultizzeremo moltissimo per fiere dedicate al mare e non solo”.

Redazione, 19 settembre 2017, Primocanale

BUCCI E PIANO, ACCELERATA SUL NUOVO WATERFRONT. DOPO IL PRANZO AL LAVORO SU PROGETTI E DISEGNI

Incontro in tarda mattinata, pranzo veloce e sul tavolo tante idee per Genova. Il Blueprint, come era già trapelato, non si chiamerà più così, ma si parlerà di waterfront di Levante, di Nuova darsena (il porticciolo della Fiera) e corso Italia, la lunga passeggiata a mare che unirà la Lanterna a Nervi. Promessa elettorale, uno dei punti del programma che Bucci aveva presentato ai suoi elettori insieme alla trasformazione dell'Hennebique in una cittadella del mare. Se sul waterfront l'amministrazione comunale ha deciso di ripartire tenendo pigiato il pedale dell'acceleratore, il grande silo, invece, resterà ancora sullo sfondo.

A. Costante, 19 settembre 2017, Il secolo XIX

IL BLUEPRINT CAMBIA NOME, SARÀ IL WATERFRONT DI LEVANTE

Blueprint addio, il nuovo nome sarà Waterfront di Levante. L'annuncio arriva dal sindaco di Genova Marco Bucci dal Salone Nautico durante

la cerimonia di inaugurazione della piazza del vento, opera nata da un'ispirazione dell'architetto Renzo Piano e realizzata dallo studio Obr di Paolo Brescia e Tommaso Principi, all'interno degli spazi della Fiera. “Con Piano ci sentiamo e ci vediamo spesso, praticamente una volta alla settimana - spiega Bucci - Abbiamo deciso che il nuovo nome sarà waterfront di levante che fotografa meglio l'area di intervento su cui abbiamo concentrato la nostra attenzione”. Nel nuovo progetto l'allungamento della passeggiata di corso Italia fino all'interno dell'area portuale, una nuova darsena che resterà aperta tutto l'anno, con spazi attrezzati per gli equipaggi delle imbarcazioni che restano in città, e ancora negozi e alberghi. “I tempi saranno brevi e potremo usufruire di risorse pubbliche e private” ha aggiunto il sindaco.
M. Minella, 22 settembre 2017, Repubblica.it

L'IIT S'INGRANDISCE CON CENTER FOR HUMAN TECHNOLOGIES E INCUBATORE

Nascono al Polo Scientifico e Tecnologico degli Erzelli il Center for Human Technologies dell'Istituto Italiano di Tecnologia e l'incubatore tecnologico. Regione Liguria, tramite la società

finanziaria in house Filse, ha siglato oggi i due documenti necessari: l'atto di acquisto degli spazi da Genova High Tech e, a seguire, il contratto di locazione con l'Iit. Il nuovo polo si svilupperà su 6.000 metri quadrati: 4.500 metri quadrati saranno destinati al nuovo centro di ricerca dell'Iit, mentre sui restanti 1.500 sorgerà il nuovo incubatore tecnologico di Erzelli dedicato alle start up e gestito da Iit, Filse e Invitalia. La Regione, per l'operazione ha conferito a Filse oltre 15 milioni che erano stati trasferiti da Invitalia. Il Center for Human Technologies (Cht) è la nuova infrastruttura di ricerca dell'Iit, che si occuperà dello sviluppo di tecnologie dedicate all'essere umano che possano aumentare l'aspettativa di vita e migliorarne la qualità. Regione Liguria ha inoltre messo a disposizione, sul fondo strategico gestito da Filse, ulteriori 400.000 euro per la progettazione delle soluzioni di logistica di collegamento con gli Erzelli (cabinovia). Si inserisce anche il nuovo incubatore oggetto dell'accordo che permetterà di estendere ed ottimizzare le opportunità di avvio e sviluppo di nuove start up con particolare riguardo a quelle altamente tecnologiche collegate alle attività del Cht e dello stesso Iit, ma aperto anche all'insediamento di iniziative imprenditoriali esterne a tale ecosistema di ricerca.

Redazione, 11 ottobre 2017, Il secolo XIX

ERZELLI, ARRIVA LA FIRMA PER IL TRASFERIMENTO DEL POLO UNIVERSITARIO DI INGEGNERIA.

Sarà operativa entro il 2024 la nuova sede del Polo universitario di Ingegneria della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova presso il Parco Scientifico e Tecnologico degli Erzelli. La sede sorgerà su un'area di 60mila metri quadrati: l'area sarà ceduta da Genova High Tech all'Università degli Studi di Genova per circa 21 milioni di euro. I lavori inizieranno entro la seconda metà del 2019 e termineranno nel 2023. I fondi pubblici ad oggi disponibili per la realizzazione dell'opera ammontano a 187 milioni di euro tra governo ed enti locali. È quanto previsto dal nuovo Accordo di Programma siglato questa sera a Roma presso il ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca. L'accordo prevede anche la realizzazione di una serie di infrastrutture, tra cui la funicolare di collegamento Aeroporto-ferrovia-Erzelli per la quale Regione Liguria ha già messo a disposizione 400mila euro a valere sul Fondo Strategico gestito da Filse, e la fermata ferroviaria di Aeroporto-Erzelli per la quale Rfi ha già sviluppato la progettazione definitiva.

Redazione, 24 ottobre 2017, Genova24

PIÙ COMMERCIO, MENO VINCOLI RIPARTELASFIDADEL'HENNEBIQUE

Riparte la sfida dell'Hennebique, l'enorme silos granario di inizio Novecento che giace inutilizzato da oltre 40 anni ed è stato oggetto di infinite ipotesi, mai neanche vagamente decollate. A gettare le fondamenta per un puzzle un po' meno indigesto per dei potenziali investitori è stata una riunione che, ieri in Regione, ha visto sedersi attorno a un tavolo, oltre all'ente guidato da Giovanni Toti, il Comune di Genova, l'Autorità

Meno vincoli e più superficie commerciale

portuale e la Soprintendenza. I vari bandi sono andati a vuoto negli anni, l'ultimo dei quali pubblicato dall'Autorità portuale nel 2013 e andato deserto. Secondo il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini uno dei limiti forti è stata la presenza di un vincolo architettonico generico e per questo rigido. In pratica, si vorrebbe arrivare a specificare cosa dell'edificio non può essere

toccato per nessuna ragione e cosa potrebbe essere modificato per rendere possibile la riqualificazione. L'altra partita importante è quella urbanistica.

E da questo punto di vista il Comune, ieri, si è impegnato a fare una riflessione, dopo che già la giunta precedente aveva ritoccato i criteri, alleggerendo in particolare la quota di servizi pubblici, arrivata a toccare il 51% della superficie di intervento. La soglia era già stata abbassata al 30% ma non sarebbe neanche questo un paletto imm modificabile.
R. Sculli, 08 novembre 2017, Il secolo XIX

LA NUOVA VITA DEL WATERFRONT DI GENOVA

Mentre tutti aspettano di conoscere i dettagli della nuova vita del waterfront di Levante, Renzo Piano si concentra sulla bellezza di Genova, sui suoi tagli di luce, sul mare che strega. Crea nuove isole e le collega da un ponte mobile sul porticciolo Duca degli Abruzzi riservato alle attività industriali, così da liberare per la viabilità ordinaria la strada che corre sotto alla Sopraelevata. Rispetto al passato, non sono cambiati solo gli amministratori, ma anche gli interventi su una delle porzioni di città più pregiate, a cominciare dal porticciolo Duca degli Abruzzi. Niente più tombamento, ma un allargamento delle banchine ai lati per fare spazi alle attività a terra dei bacini di carenaggio da una parte e delle riparazioni navali dall'altra. Ad attraversare tutto il waterfront di levante, poi, ecco una strada pedonale che partendo dalla Foce arriverà fino a Porta Siberia, con l'acqua che arriverà a bagnare, come un tempo, anche le Mura di Malapaga.

Basta con il Blueprint, sono passati due anni e ora bisogna andare avanti

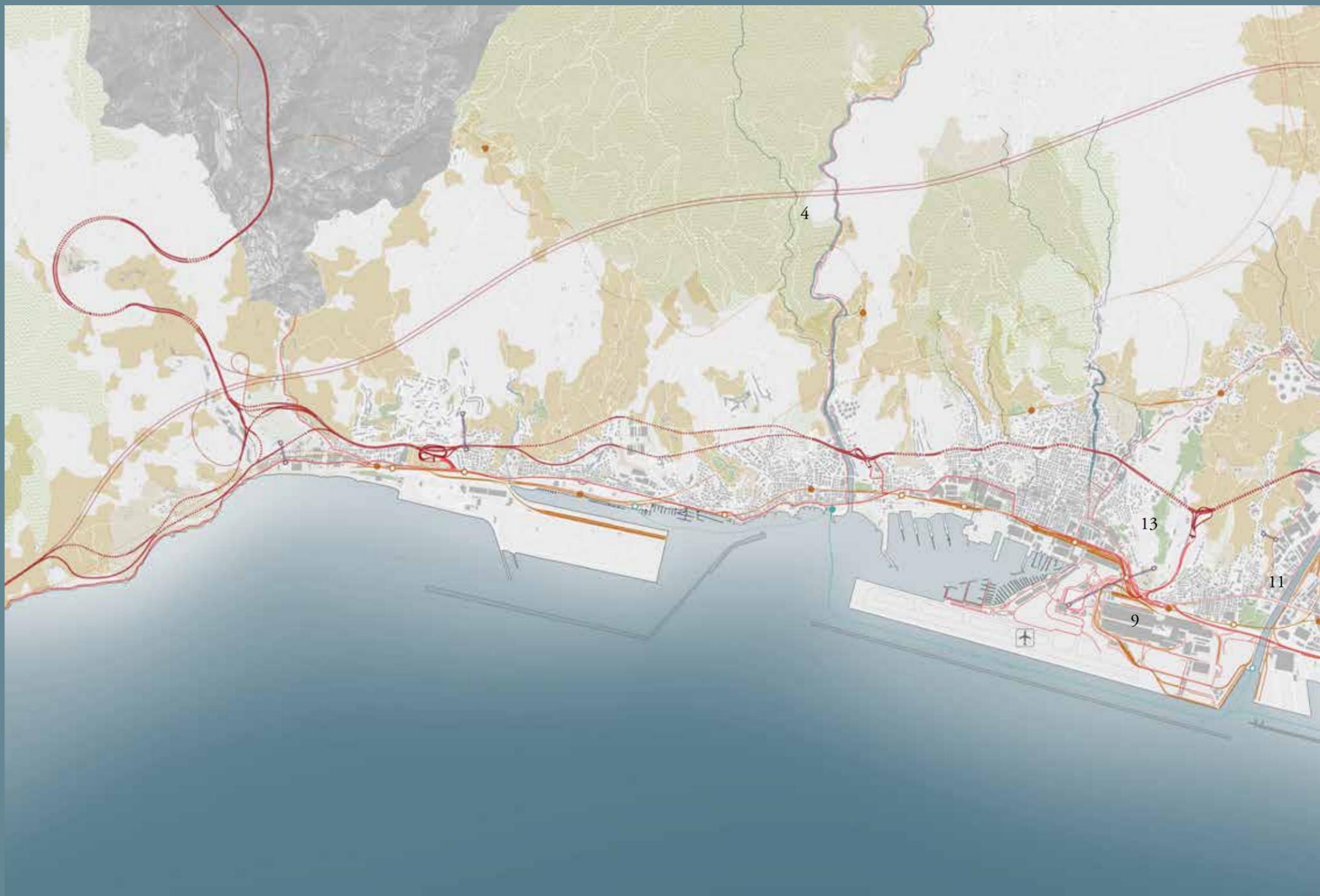
Nuovo disegno anche per l'area della Fiera, con la Torre Piloti che dovrà recuperare il tempo perduto, e l'acqua che correrà attorno al Padiglione B e, per metà, anche al Palasport. Ci saranno più ormeggi e più spazio quindi per la nautica. Tutti i circoli nautici che oggi si affacciano sul Duca degli Abruzzi avranno a disposizione anche una sede secondaria nella darsena della Fiera. E scavalcato il Bisagno, ecco la nuova vita di piazzale Kennedy, una grande area verde che al piano sotterraneo avrà un grande parcheggio.

M. Minnella, 01 novembre 2017, Repubblica.it

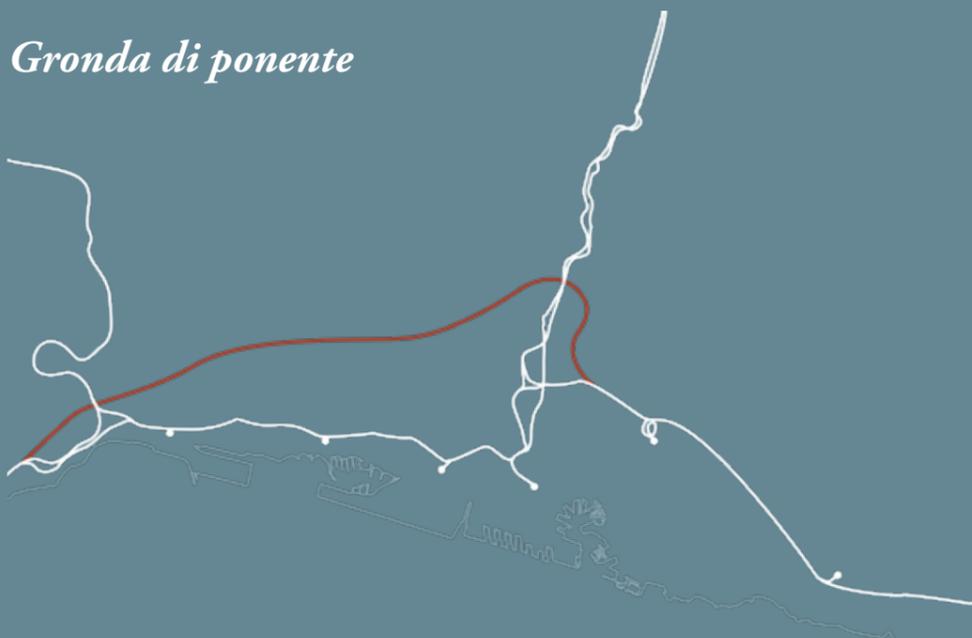
Genova in questi anni sta accogliendo la sfida di consolidare quella che da un punto di vista economico, sociale e culturale, è una realtà da tempo problematica. Evolversi affrontando le opportunità e sfide proprie del 21° secolo, come globalizzazione, migrazioni, mutamenti economici e sociali, può avvenire solamente «mettendo in gioco contemporaneamente il peso irreversibile della storia, l'invadenza e l'inerzia della città passata e presente e una visione della città futura ambiziosa ma non irrealizzabile, flessibile ma ancorata a valori di convivenza urbana facilmente comunicabili, riconoscibile nella sua unicità ma in grado di evolvere continuamente» (Genova Oggi, Genova Domani, Genova Urban Lab 2011). Riscoprendo e valorizzando i caratteri originali del contesto genovese, promuovendo l'idea di una città metropolitana, multipolare integrata, che sia sostenuta da una mobilità interna adeguata, è possibile far sfumare la

distinzione tra centro e periferia, consolidare le funzioni pregiate di ogni municipio e raggiungere una diffusa qualità urbana. Nel difficile tentativo di gestire il perenne conflitto tra sviluppo economico e tutela del rapporto col mare Genova ha costantemente visto cambiare la propria linea di costa. Le ultime modifiche del porto hanno riguardato, verso Ponente, i tombamenti del bacino di Sampierdarena e la conseguente sottrazione di spazi al mare su cui si affaccia l'ex quartiere industriale, mentre, verso Levante, il progetto del Waterfront di di Renzo Piano tenta di recuperare il rapporto tra la città e il porto attraverso un processo inverso, di restituzione di mare alla città. L'orografia di Genova, configurandosi con la caratteristica conformazione a "pi-greca rovesciata", costituita dall'arco di costa e dalle due valli principali che vi convergono delimitando il centro storico, limita da

sempre il potenziale strategico della posizione baricentrica rispetto al Mediterraneo del porto di Genova, compromettendo collegamenti infrastrutturali che potrebbero avere una risonanza a livello continentale. L'accessibilità rimane quindi indiscutibilmente la chiave per rilanciare, sul lato terra, l'integrazione di Genova all'interno del contesto europeo e, sul lato mare, l'attrattività dello scalo ligure rispetto agli altri porti mediterranei (e non solo). Secondo il commissario governativo Iolanda Romano, il Terzo valico sarà pronto nel 2022. Si tratta dell'unica infrastruttura che può permettere a Genova di arrivare al centro dell'Europa con le merci sbarcate nel porto e che consentirà al porto di Genova di fare concorrenza ai grandi porti del Nord Europa (Rotterdam, Anversa) e alle imprese esportatrici del Nord-Ovest di ampliare i rispettivi mercati di sbocco,



Gronda di ponente



Valico dei Giovi



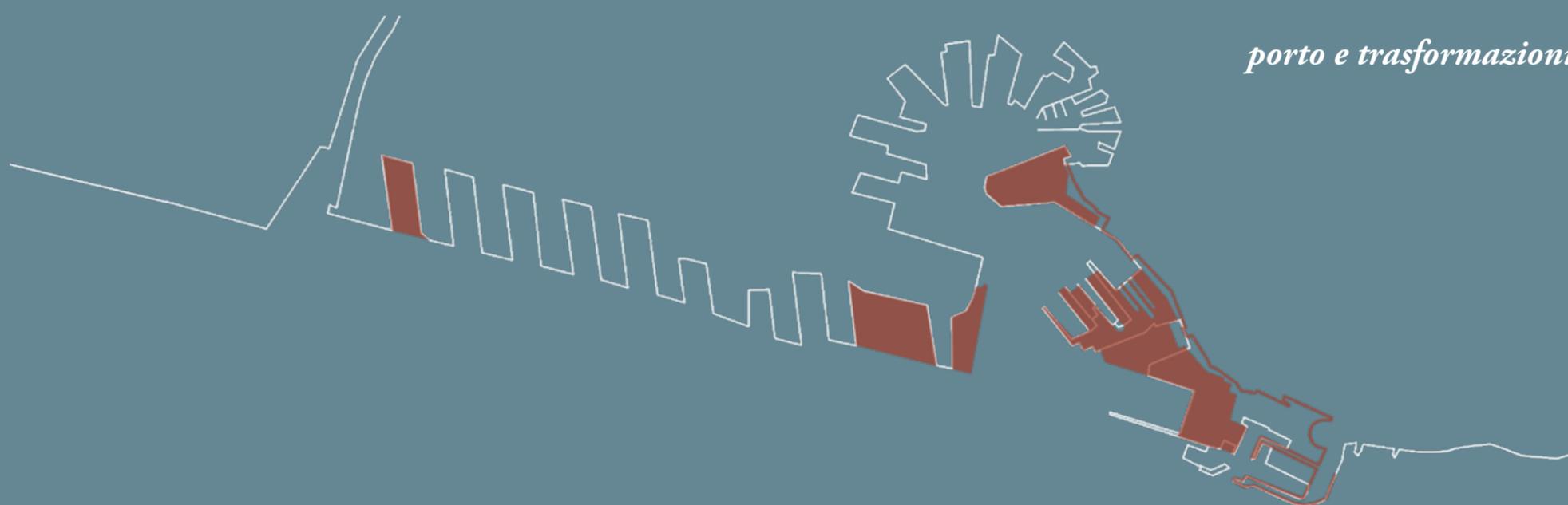
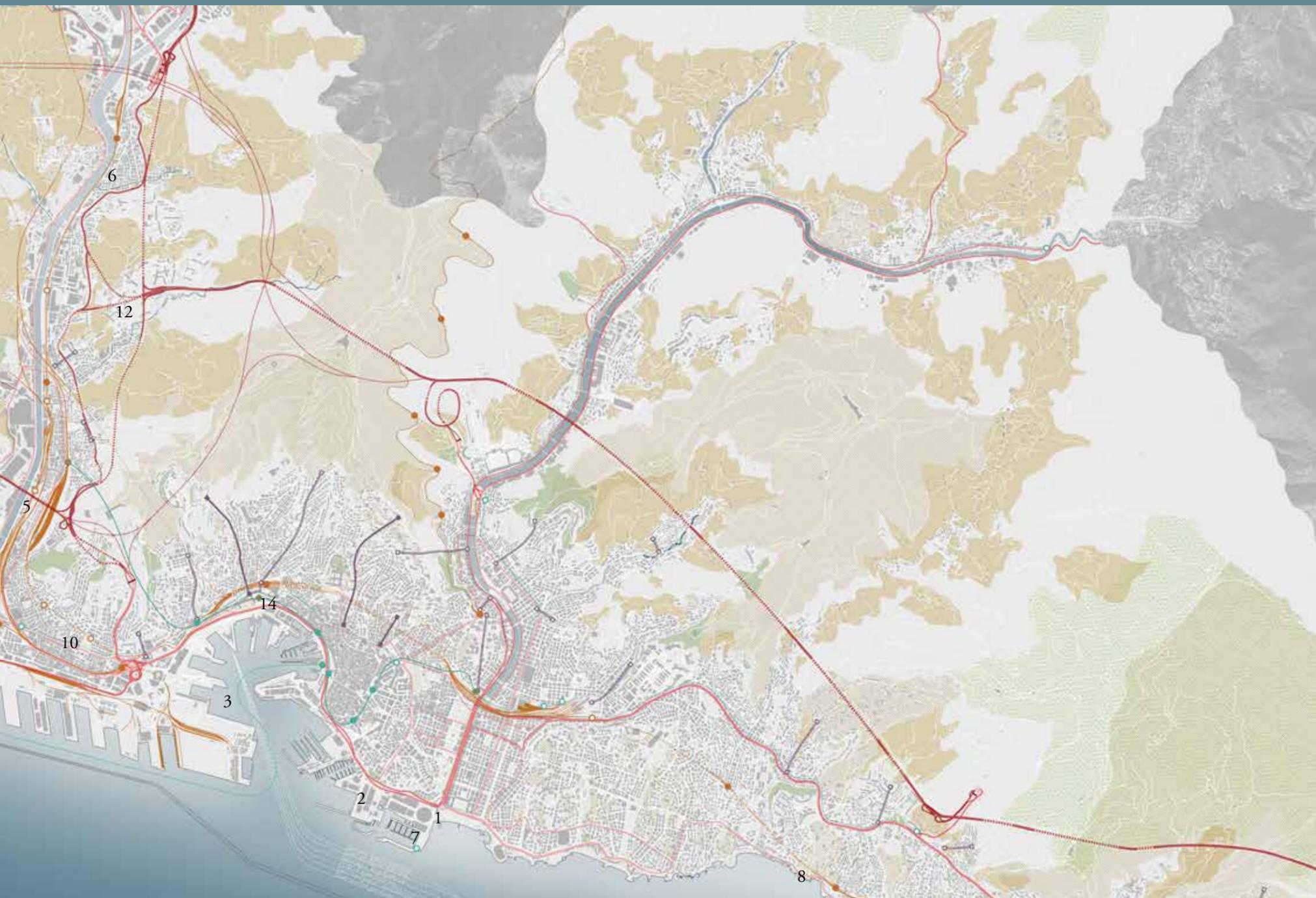
esaltando la vocazione logistica della macroregione. Anche l'altrettanto faraonico progetto infrastrutturale della Gronda di Ponente sembra aver finalmente superato le problematiche che da tempo ne rallentavano il corso. Dopo lunghe trattative con Bruxelles il ministro Graziano Delrio ha ottenuto l'approvazione del progetto definitivo e la dichiarazione di pubblica utilità per quella che è la più grande opera che verrà fatta in Italia (4 miliardi e 700 milioni). Avviate le pratiche di esproprio, i cantieri cominceranno già nel 2018. Oltre a risolvere il problema dei flussi turistici dei passeggeri di Costa Crociere che salgono sui pullman appena sbarcati, la Gronda, lavorando in sintonia con il Terzo Valico, aumenterà il potenziale competitivo e logistico del porto e di tutta la Liguria. Ulteriori investimenti (almeno 2 miliardi e mezzo di lavori programmati) potenzieranno l'adeguamento

e l'efficacia logistica di questo nuovo sistema infrastrutturale e dei suoi corridoi merci. Per quanto riguarda il tunnel sub-portuale, che dando la possibilità di superare il porto passandoci al di sotto, consente di connettere direttamente il nodo di San Benigno con i flussi di Levante, i fondi per il completamento della sua progettazione sono ancora disponibili. Altrettanto incerto il futuro dell'infrastruttura intrinsecamente legata: la amata e odiata Sopraelevata, soggetta a proposte che ne contemplavano un suo riutilizzo, come giardino pensile o parco archeologico, o come sede lineare per una avveniristica monorotaia, sembra comunque aver preso, grazie al concorso promosso dagli Amici della Sopraelevata, una direzione progettuale definita, che prevede la sua pedonalizzazione e quindi un suo coinvolgimento nel rilancio della vocazione turistica del Waterfront.

Proprio "Waterfront di Levante" sarà il nuovo nome del progetto Blueprint. Dopo essere rimasto su carta per anni, generato grandi dibattiti riguardo le sue linee guida e la sua rigidità e dopo aver fallito nel suo concorso di idee (privo di vincitori), l'iniziativa concepita da Renzo Piano e ora sostenuta dal sindaco Marco Bucci prova a rilanciarsi con un nome che fotografi meglio l'area di intervento su cui si concentra il progetto. L'allungamento della passeggiata di corso Italia fino all'interno dell'area portuale, la nuova darsena, aperta tutto l'anno e con spazi attrezzati per gli equipaggi delle imbarcazioni che restano in città, i negozi e gli alberghi previsti donano al nuovo progetto una spinta maggiormente operativa, che lascia sperare che il Waterfront di Levante si realizzerà (almeno secondo le ultime dichiarazioni del sindaco) in tempi brevi.

Temi e luoghi urbani

1. Sopraelevata
2. Blueprint
3. Tunnel subportuale
4. Gronda di Ponente
5. Periferie
6. Terzo Valico dei Giovi
7. Torre piloti
8. Waterfront di Levante
9. Ilva
10. Ingresso
11. Ingresso
12. Ingresso
13. Erzelli - Parco tecnologico
14. Silos granaio Hennebique



porto e trasformazioni

1. La città in contrazione

La città post industriale in Europa

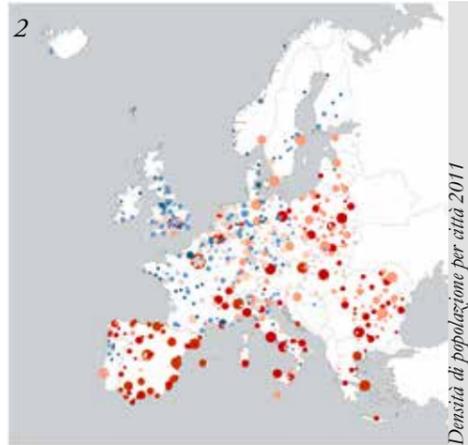
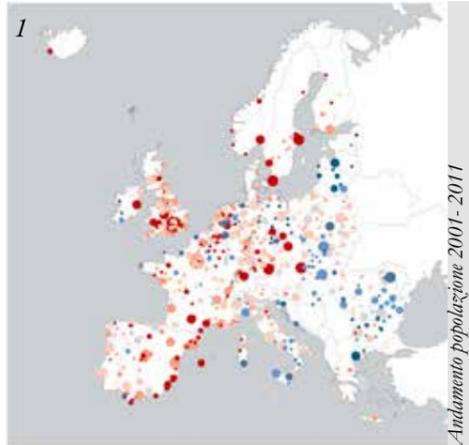
Le *shrinking cities* sono città in continua contrazione demografica, fenomeno causato dal passaggio dalla società industriale a quella post-industriale. Questo ha fatto sì che centri urbani altamente industrializzati venissero abbandonati o che intere parti di città, dedicate alla produzione, perdessero il loro ruolo all'interno della città stessa.

A livello mondiale, ma più nello specifico in Europa, la crisi petrolifera del 1973 genera un effetto domino che investe dapprima l'economia e successivamente l'aspetto demografico, causando degli scompensi nella grande crescita urbana post seconda

guerra mondiale, caratterizzata dalla intensa produzione industriale. L'abbandono delle attività produttive e l'esternalizzazione degli impianti di produzione hanno fatto sì che, all'interno delle città, non avvenisse solamente una brusca frenata a livello demografico, ma che producesse anche l'abbandono e l'impovertimento di singole parti di città come in Europa Occidentale, oppure di intere città, come è avvenuto nei paesi dell'Europa Orientale.

Infatti, mentre tra il 1961 e il 1991 la percentuale di popolazione urbana è passata dal 65% al 71%, negli ultimi due decenni

questo dato è cresciuto solo dell'1%. Le città, inoltre, al 1961 rappresentavano il 37% della popolazione crescendo di 7 punti al 1981 restando però inalterata negli anni successivi, mentre la popolazione delle periferie ha continuato a crescere. Questo è accaduto, tra il 2000 e il 2011, specialmente nelle città del nord e del centro Europa nelle quali si sono collocate le sedi delle imprese multinazionali, che hanno avuto la capacità di attrarre la popolazione proveniente da zone rurali della stessa area geografica o da altre città europee che si è quindi insediata in larga parte nelle zone esterne delle città.



L'andamento demografico del Nord Ovest

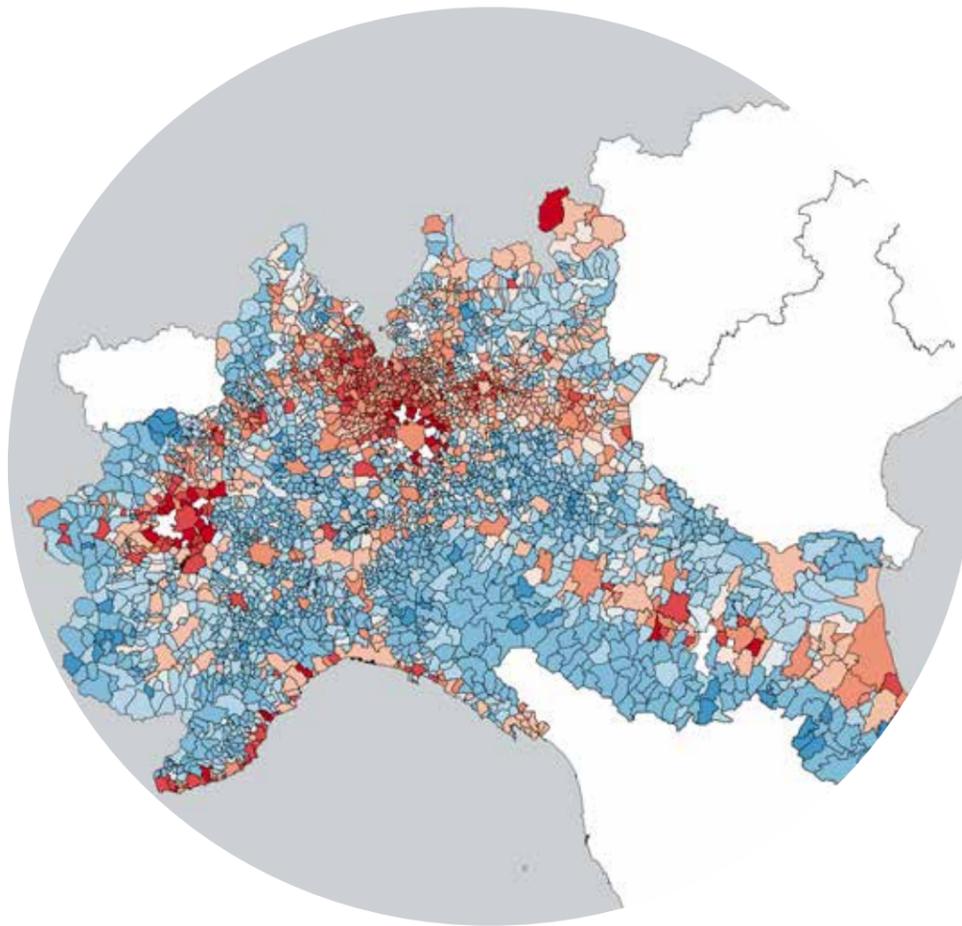
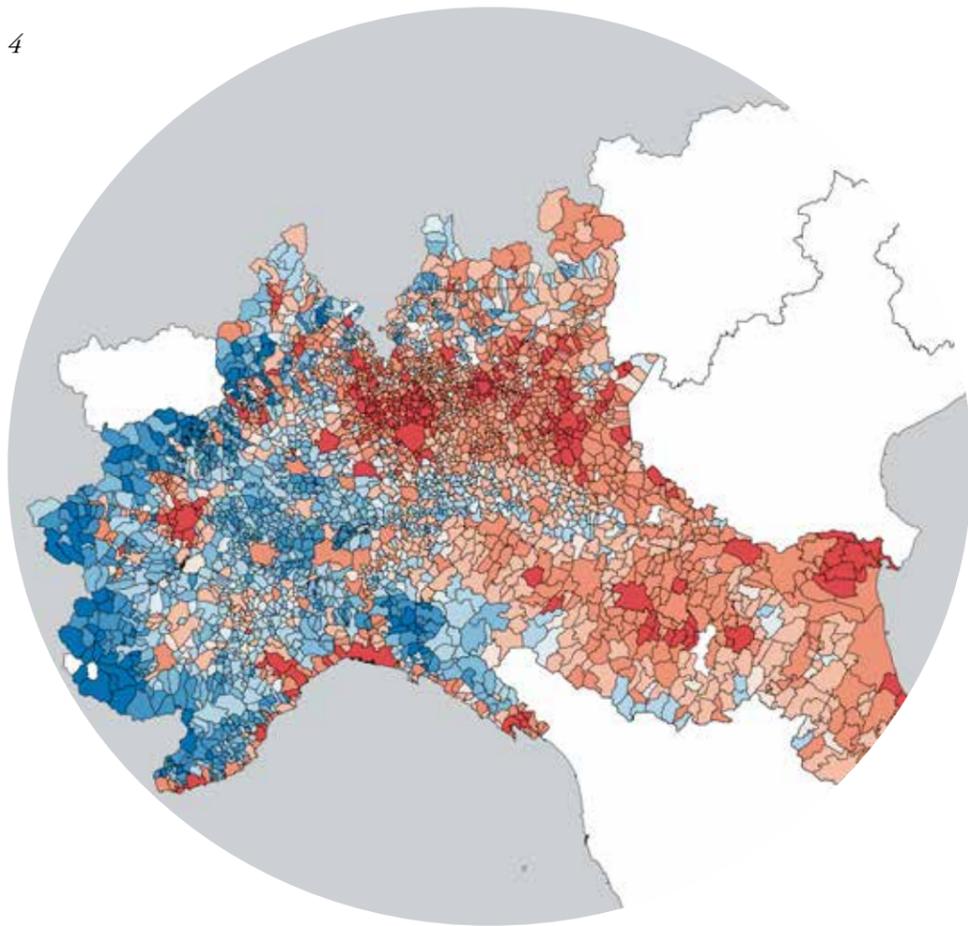
Il triangolo industriale formato da Milano, Genova e Torino, dall'unità d'Italia in poi è sempre stato trainante a livello demografico ed economico. L'avvento della produzione industriale muta completamente il sistema urbano di queste grandi città a causa dell'enorme flusso di popolazione proveniente dal sud e dalle campagne. Dal 1881 al 1951, nonostante le due guerre mondiali, la popolazione cresce sia in queste città che a Bologna, registrando a Milano un +72%. Genova passa da 289.234 abitanti a 688.447. Questo sviluppo demografico è stato possibile grazie all'offerta di lavoro

delle città industriali, dove stavano nascendo o si stavano consolidando grandi imprese che domineranno il mercato del lavoro nei successivi anni come ad esempio l'Ansaldo a Genova nata nel 1853. In questi anni, del cosiddetto miracolo economico, si pensava che questa continua crescita potesse portare le città del triangolo industriale a formare una megalopoli capace di competere con quelle internazionali. Tra il 1951 e il 1971, nonostante l'economia continui a crescere, l'afflusso di popolazione si arresta rimanendo però in positivo. Milano passa al +36%, Torino rimane sul +62%, Genova, invece,

con gli 816.872 abitanti del 1971 raggiunge il massimo livello di popolazione con un +19% rispetto al 1951.

La crisi energetica del 1973 scuote il sistema urbano, la crescita demografica già in calo negli anni precedenti, si arresta e tra il 1971 al 2001 entra in crisi. Milano nel 2001 registra una perdita di 475.789 abitanti, mentre Genova segna un calo del 25%.

Nel 2016 la contrazione demografica si arresta a Milano, Torino e Bologna e si assiste ad una timida ripresa. Genova invece registra un ulteriore calo del 4% attestandosi a 586.655 abitanti.



Vent'anni dopo l'unificazione, l'Italia avvia la sua rivoluzione industriale in ritardo rispetto agli altri paesi europei. Questo fenomeno causa una forte ondata migratoria verso i grandi centri urbani del nord del paese che ospitavano le prime industrie, a prevalenza tessili. Le guerre mondiali, specialmente la prima, accentuarono questo processo di migrazione e di industrializzazione, con l'affermarsi dell'industria metallurgica. Tra queste due soglie storiche, nasce il triangolo industriale Milano, Torino, Genova.

1881-1951
variazione di popolazione: +58%
popolazione al 1881: 289.234
popolazione al 1951: 688.447

Nell'arco di tempo compreso tra queste due date si sono verificati nella struttura sociale dell'Italia profondi mutamenti, il più macroscopico dei quali è stato l'imponente esodo dall'occupazione nel settore agricolo verso altre attività occupazionali. Chi prima lavorava come contadino, ora vive in città e lavora in fabbrica o nel settore terziario. Il boom economico segna questo lasso temporale e in questa fase in tutti e quattro i capoluoghi di regione continua l'incremento della popolazione residente, arrivando a toccare nel 1971 il massimo storico mai registrato.

1951-1971
variazione di popolazione: +19%
popolazione al 1951: 688.447
popolazione al 1971: 816.872

La contrazione produttiva

La grave crisi economica che ha caratterizzato gli anni dal 1971 al 1991 e che continua tutt'oggi, non ha frenato completamente né il potere economico né l'attrattività a livello occupazionale di Genova che con la sua provincia rappresenta il 55% del valore aggiunto della regione Liguria e il 5% di quello del Nord Ovest, segnando un +14% tra il 1995 e il 2004, percentuale maggiore di 2 punti rispetto all'area Nord Ovest.

La deindustrializzazione e la esternalizzazione delle industrie iniziate con la crisi petrolifera degli anni '70, intervenuta a Genova prima rispetto alle altre grandi città industriali, muta l'organizzazione del lavoro cittadino. Se infatti fino al 1971 il settore secondario dominava il mercato e forniva un gran numero di posti di lavoro ai genovesi e agli immigrati, ora questa attività contribuisce solo per il 16,8% alla ricchezza prodotta in città, dato minore nei confronti dell'area del Nord Ovest, dove pesa per il 28,7%.

Questa contrazione va a aumentare l'enorme numero di lavoratori persi nel reparto manifatturiero, che dal 1991 al 2001 ha perso 50.000 unità a causa della cessazione di 200 imprese. Al crollo del settore secondario si contrappone la forte crescita di quello terziario.

La città cambia pelle e si riorganizza dando

maggior importanza al settore dei servizi.

Questi al 2001, infatti, pesano sulla ricchezza prodotta a Genova in maniera maggiore rispetto all'area del Nord Ovest, con un 80% contro un 64,7%.

Tutti i settori del lavoro a Genova segnano dati negativi nel periodo tra il 1991 e il 2001 tranne quello del settore terziario dove, invece, il numero degli addetti cresce di 10.000 unità e si ha un +20% del numero delle imprese. Il rapporto tra gli impiegati nel settore secondario e quelli impiegati nella produzione di servizi è di 2 a 1 in favore del settore terziario.

Significativo è anche il dato delle dimensioni minime di impresa. Mentre in Italia il dato riguardante gli impiegati nell'industria e nel reparto manifatturiero cresce, a Genova il primo passa da 11 a 5 impiegati mentre il secondo da 16 a 8. L'indicatore riguardante il numero di imprese attive mostra come quello riguardante il settore terziario sia quattro volte superiore a quello delle imprese specializzate nell'industria e nove volte superiore rispetto al numero di imprese manifatturiere.

L'andamento a due facce dell'economia genovese è segnato dal crollo dell'industria di grandi dimensioni, che non rappresenta più l'unico elemento trainante per la città e non è più la valvola di sfogo per il mercato del lavoro, ormai più incentrato su lavori che riflettano il livello di istruzione raggiunto dai giovani.

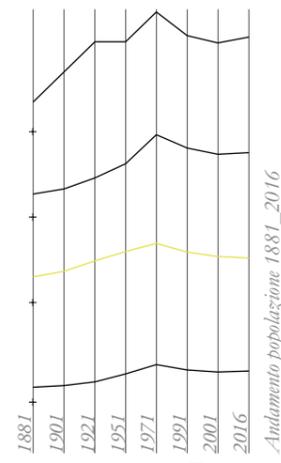
Contrapposto a questo declino della grande industria si ha un significativo sviluppo delle imprese di piccole dimensioni, che vede inoltre superare la prima per ricchezza prodotta nel decennio 1991-2001: la grande industria passa infatti dal 42% al 34,5% mentre la piccola impresa passa dal 47,5% al 57%, aumento maggiore rispetto a quello del Nord Ovest che passa dal 45% al 48,5%.

MILANO
1.345.851

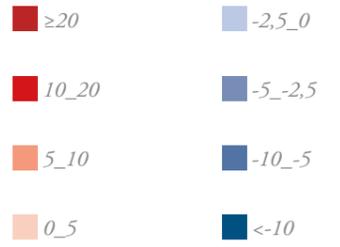
TORINO
890.529

GENOVA
586.655

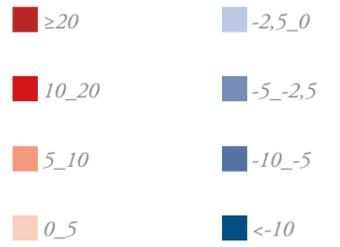
BOLOGNA
386.663



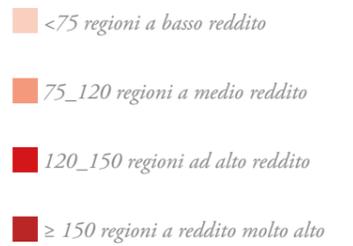
carta 1: valori cambiamento totale (%)



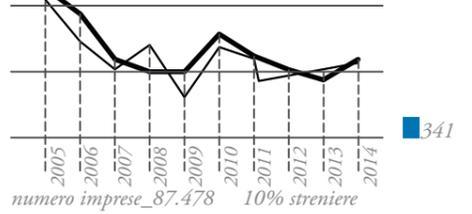
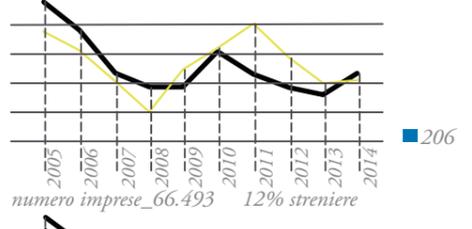
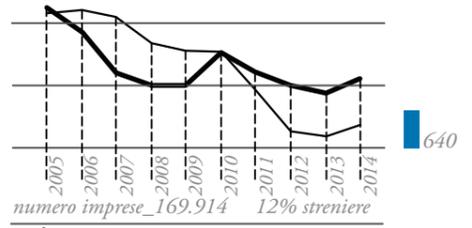
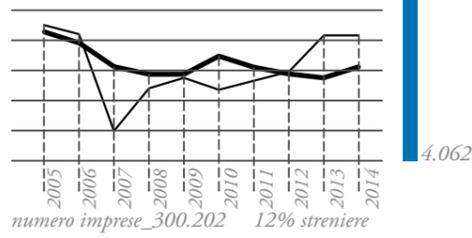
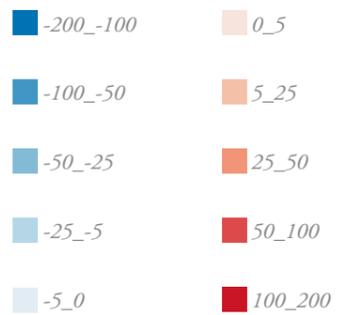
carta 2: rapporto abitanti/km²



carta 3: valori per fasce di reddito

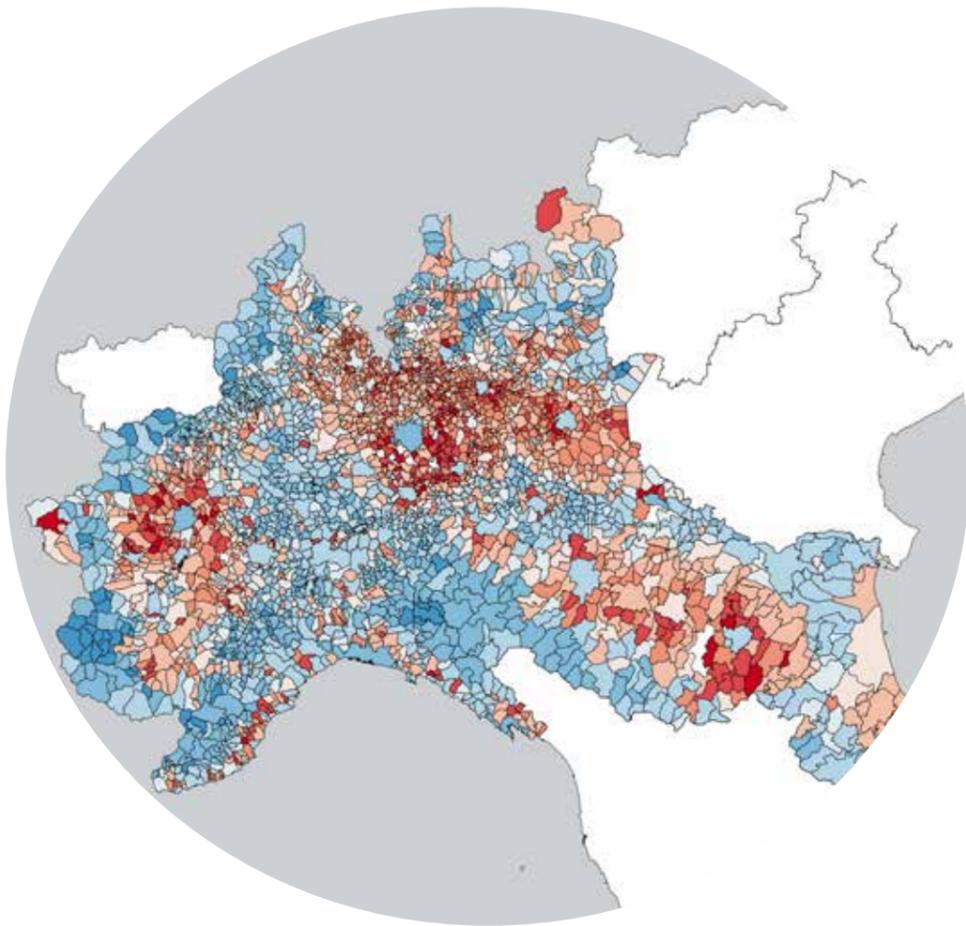


carte 4: andamento demografico (%)



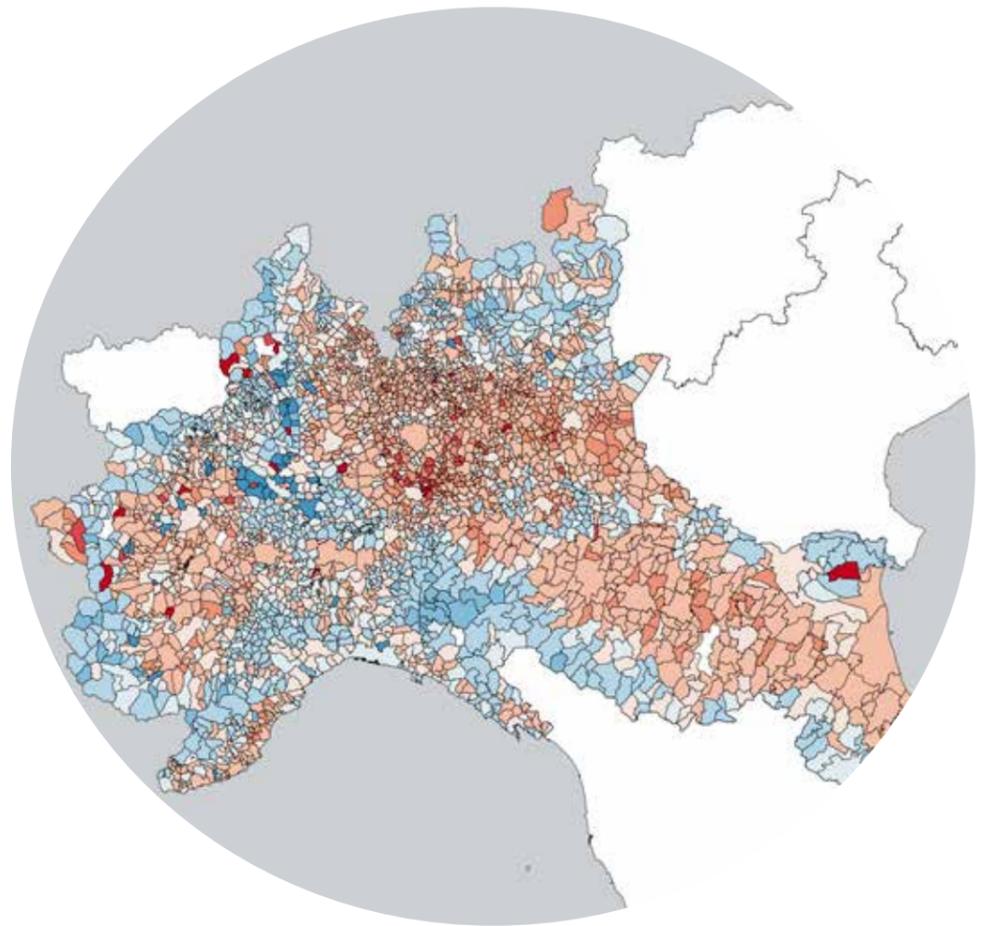
Andamento imprese e numero imprese multinazionali

Legenda



Il 1971 segna la fine del boom economico e l'inizio della crisi petrolifera che mette in ginocchio le grandi imprese che fino ad allora avevano dominato i mercati. La crisi a scala mondiale, genera un effetto domino, colpendo prima il mondo del lavoro, che vedrà un netto calo degli impieghi, e poi i residenti, che non avendo più un lavoro non potranno più permettersi di vivere in città. Tutto questo fa sì che per la prima volta le quattro grandi città del nord ovest registrino una contrazione demografica tale da riportare il numero di residenti quasi ai livelli del 1951.

1971_2001
variazione di popolazione: -25%
popolazione al 1971: 816.872
popolazione al 2001: 610.307



In questo periodo la contrazione demografica all'interno di Milano, Torino e Bologna si arresta e seppur con una ripresa minima avviene una inversione di rotta rispetto al trentennio precedente. Genova invece, anche se in maniera minore, continua a perdere popolazione, favorendo invece lo sviluppo dei centri che circondano la città ligure. A livello economico, invece, continua la crisi, diminuisce ancora il numero delle imprese e degli impiegati, con l'unica eccezione del 2009/2010 che al contrario segna una ripresa. La crisi a livello economico tocca il suo massimo nel 2013, segnando da lì in poi una lieve ripresa.

2001_2016
variazione di popolazione: -4%
popolazione al 2001: 610.307
popolazione al 2016: 586.665

Mappa demografica tematica: la presenza straniera a Genova

In uno scenario demografico critico, che negli ultimi decenni ha visto la popolazione genovese diminuire e invecchiare costantemente, la presenza straniera si è dimostrata un fattore prezioso per la stabilità demografica della città. Tuttavia, seppure nei primissimi anni del duemila si è assistito ad un forte incremento di stranieri (dai 21.370 del 2004 ai 50.415 del 2011), negli ultimi cinque anni il loro numero ha cessato di crescere, attestandosi su valori stabili (54.678 nel 2017). Il flusso di stranieri in arrivo ha quindi di recente perso la precedente capacità di bilanciare un saldo naturale che da decenni si attesta su valori pericolosamente negativi (-4.170 nel 2017). Il progressivo radicamento degli abitanti stranieri ha dato così origine a comunità che, seppur connotate da forti caratteri identitari, risultano attualmente poco inclini ad una crescita numerica e al coinvolgimento dei connazionali rimasti nei propri paesi di origine. Complici l'insufficienza delle condizioni abitative e delle possibilità occupazionali, ovvero gli stessi problemi che affliggono da anni gli autoctoni. Questa mappa mostra in maniera schematica come si distribuiscono gli stranieri (in rosso) nelle aree più centrali di Genova. Con il loro arrivo, il quadro demografico

genovese ha subito delle modifiche che ne hanno ulteriormente accentuato il carattere storicamente frammentario. La percentuale di stranieri a Genova (9,2%) infatti, essendo di poco superiore a quella nazionale (8,3%), rimane un dato significativo solamente a livello locale: a partire dalla mappa vengono individuati i tre scenari urbani che meglio esemplificano la sostanziale diversità dei contesti demografici che compongono Genova.

Prè-Molo-Maddalena

Situato nel centro storico, a ridosso dell'area portuale più antica è il quartiere che presenta la più alta concentrazione di stranieri. Il degrado che da molti decenni affligge questa parte del centro storico, e la conseguente progressiva riduzione delle abitazioni, ha favorito l'insediamento di un gran numero di stranieri specialmente nei primi anni del duemila. A Prè costituiscono oggi il 31,6% della popolazione totale del quartiere.

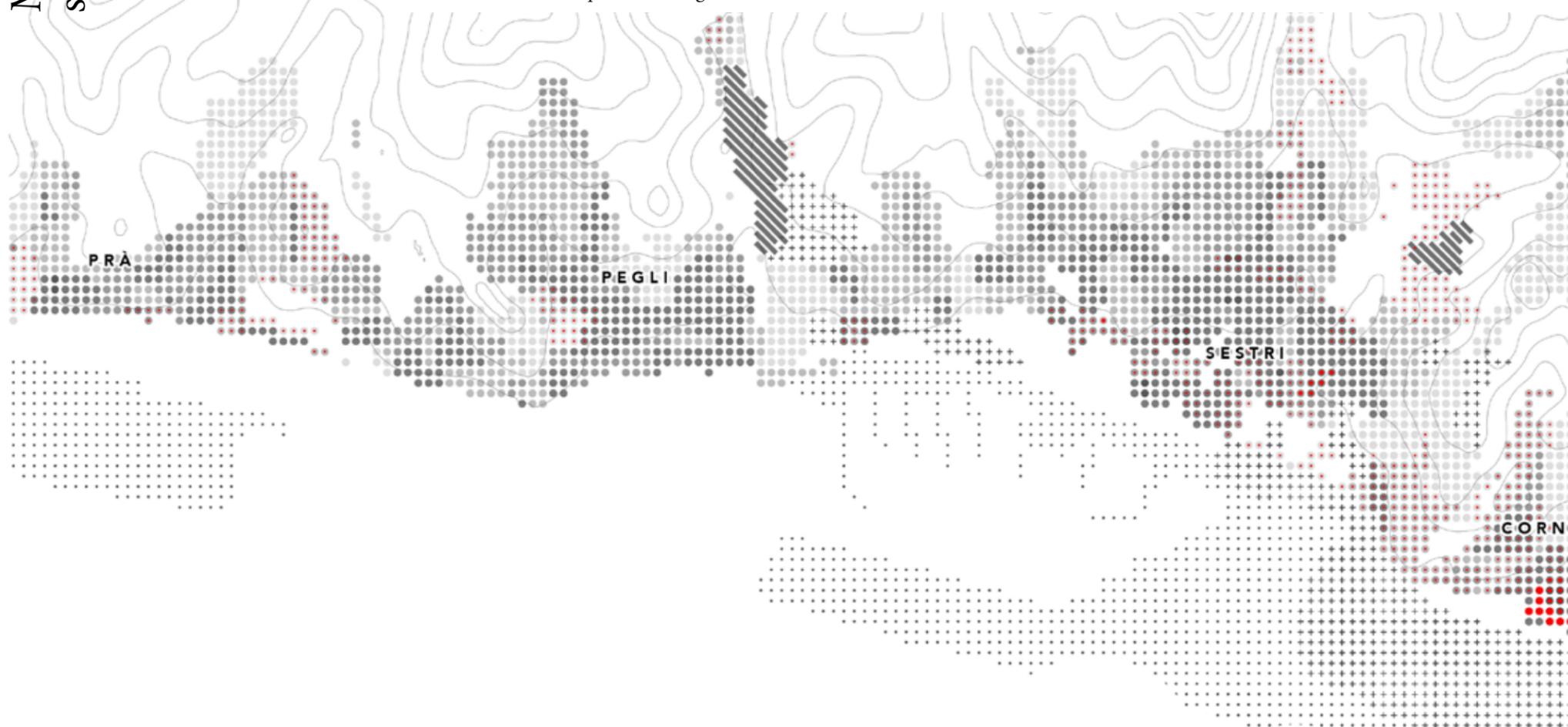
Sampierdarena

Ex quartiere industriale, al suo interno è molto radicata la comunità equadoriana (l'etnia più diffusa a Genova). Nel periodo tra il 2001 e il 2006 l'arrivo di sudamericani è stato così consistente da riuscire a invertire

il declino demografico della ex-circoscrizione iniziato negli anni '60, provocando un aumento di popolazione pari al 3,5%, ben più alto del valore cittadino (+0,9%). Come nel caso del centro storico la percentuale di stranieri (20,7%) risulta problematica, incidendo su disagio e qualità della vita. Come nella vicina Rivarolo a Sampierdarena il 50% dei giovani è immigrato, o figlio di immigrati.

Marassi

Nel quartiere simbolo dell'espansione collinare, iniziata alla fine dell'ottocento e proseguita con straordinari picchi nel dopoguerra, la presenza straniera (9,3%) è perfettamente in linea con la media cittadina (9,2%). Quello che una volta era il quartiere dormitorio nato per ospitare la classe operaia che lavorava nelle industrie situate vicino al porto, nonostante abbia attraversato fin da subito una fase difficile, data dall'isolamento dal tessuto urbano e dalla mancanza di strutture e servizi, presenta oggi un tessuto sociale piuttosto stabile (anche se dall'elevato indice di vecchiaia), che non fornisce particolari attrattive per gli stranieri che scelgono di abitare a Genova.



I tre casi

Insieme alle percentuali di stranieri vengono evidenziati i valori relativi a indice di vecchiaia, numero medio di componenti familiari e tasso di disoccupazione (243, 2,03, 8,6%, i rispettivi valori genovesi). Oltre ad essere in generale importanti indicatori per la "salute" demografica di una città o, come in questo caso, di una parte di essa, mettono in luce, soprattutto nei quartieri a concentrazione più elevata come Prè, il forte impatto che le comunità di stranieri di prima generazione hanno esercitato sulla popolazione genovese.

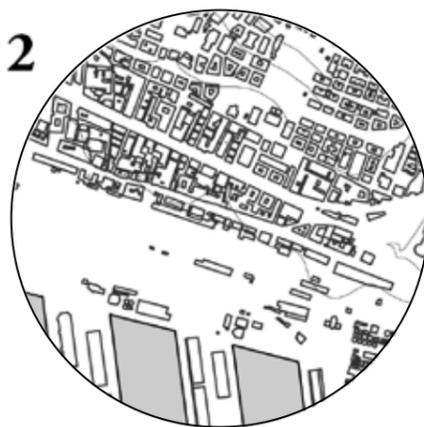


PRÈ-MOLO-MADDALENA

23.513 abitanti, di cui **22,9%** stranieri



154 indice di vecchiaia, 1,65 componenti famiglia, 10,8% tasso disoccupazione



SAMPIERDARENA

44.346 abitanti, di cui **20,7%** stranieri



226 indice di vecchiaia, 1,82 componenti famiglia, 9,1% tasso disoccupazione



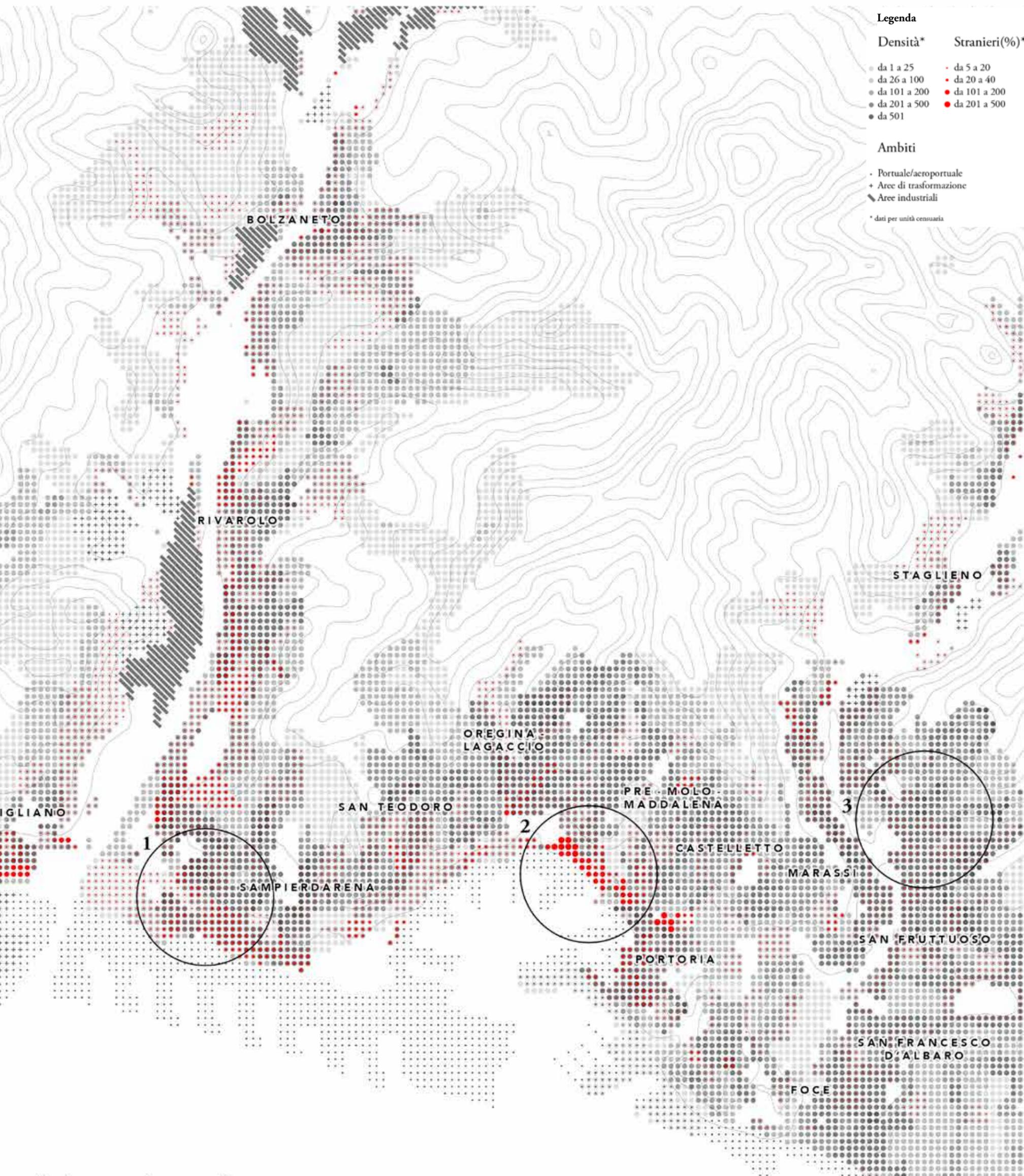
MARASSI

46.000 abitanti, di cui **9,3%** stranieri

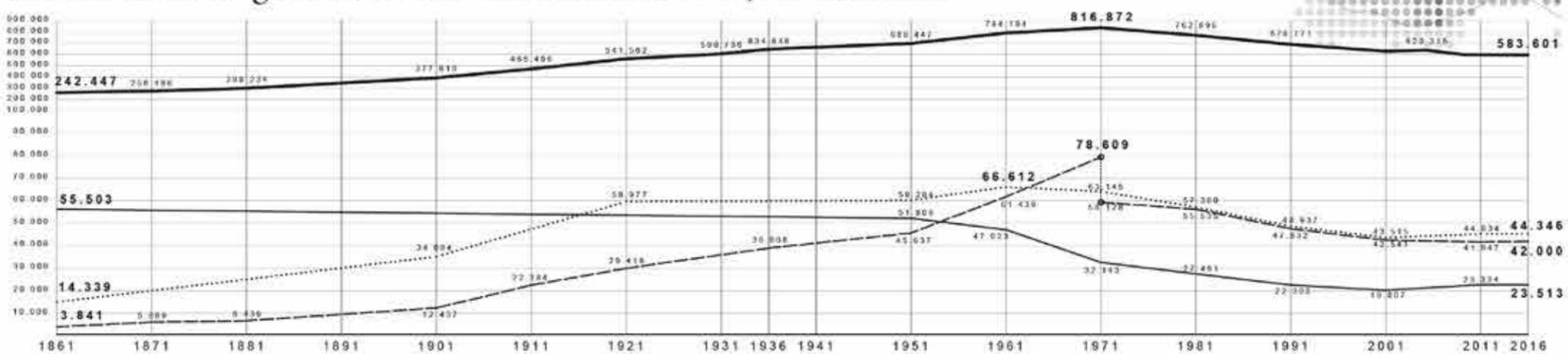


311 indice di vecchiaia, 1,93 componenti famiglia, 8,9% tasso disoccupazione





Andamento demografico (- Genova, - - Prè-Molo-Maddalena, ... Sampierdarena, -- Marassi)





La debolezza di Genova è congenita; la città e i suoi sobborghi non possono vivere senza fare ricorso al mondo esterno. Agli uni devono chiedere pesce, grano, sale, vino; agli altri cibi sotto sale, legna da ardere, carbone, zucchero. D'altra parte, a Genova, tutto è acrobazia, fabbrica, ma per gli altri; naviga, ma per gli altri; investe, ma presso altri. Una geografia costrittiva li condanna ad andare alla ventura.

(...)
Genova ha cambiato rotta più volte, sempre accettando la necessaria metamorfosi. Ha organizzato, per riserserselo, un universo esterno, e l'ha abbandonato quando è diventato inabitabile o inutilizzabile; ne ha immaginato e costruito un altro - alla fine del secolo XV, per esempio, ha lasciato l'oriente per l'occidente il mare nero per l'atlantico; nel secolo XIX ha contribuito a proprio vantaggio all'unità d'Italia: è il destino di Genova, corpo fragile, sismografo ultrasensibile che registra ogni vibrazione del vasto mondo. Mostro di intelligenza, e talvolta di durezza, Genova è condannata a impadronirsi del mondo, o a non esistere.

(...)
La politica dei mercanti genovesi si presentava come variabile e discontinua, ma elastica e capace di adattarsi come ogni politica capitalista che si rispetti. Nel secolo XV si insedia sul cammino dell'oro tra l'africa del Nord e la Sicilia; nel secolo XVI fa propria attraverso la Spagna una parte dell'argento delle miniere americane; nel secolo XVII torna ad aumentare lo sfruttamento commerciale per mezzo di esportazioni di manufatti. In tutte le epoche inoltre pratica la banca e la finanza secondo le circostanze del momento.

Ma la riconversione o piuttosto le riconversioni successive del capitalismo locale non hanno ricondotto Genova al centro dell'economia mondo. Sulla scena internazionale il suo secolo si è concluso prima del 1627.

Fernand Braudel, 1982

La ricerca storica rappresenta uno degli strumenti fondamentali per la comprensione del manufatto urbano, per identificare le risposte che la città ha dato in termini urbani rispetto agli eventi che ne hanno influenzato l'evoluzione storica. L'obiettivo è quello di un'analisi critica e selettiva di quei fatti urbani la cui esistenza è testimone della relazione tra l'evento, come momento di discontinuità storica. La scelta degli archi temporali, di cui si è voluta dare immagine, non è dettata da una scansione temporale costante ma dalla selezione di eventi significativi che hanno determinato una trasformazione urbana strutturale e il cui significato è espresso oggi in episodi urbani.

Genova, isolata rispetto ai principali centri urbani, ha concentrato gran parte della sua attività verso il mare legandosi indissolubilmente al suo porto. Questa vocazione marittima e commerciale ha determinato un legame funzionale tra la città e il suo porto e, di conseguenza, i principali cambi strutturali nelle rotte (dominio dell'Atlantico sul Mediterraneo dopo la scoperta delle Americhe) e nelle tecniche di navigazione (passaggio vela vapore), si ripercuotessero sulle strutture portuali e, di conseguenza, sulla città.

L'evoluzione del porto, da "purtus" romano a grande terminal internazionale, porta con sé quasi due millenni di trasformazioni urbane, economiche e sociali.

Con interventi a scala crescente, il porto-emporio del periodo medievale diviene, nel '900, il grande scalo di rifornimento del triangolo industriale, fino a proiettarsi oggi, verso l'ambizione di divenire la "porta sud" di accesso all'Europa.

Così, la crescita demografica, lo sviluppo industriale e infrastrutturale, necessario per sostenere il processo di espansione dei tessuti urbani, emergono come questioni strettamente connesse alla dimensione portuale: talvolta in un rapporto di conflitto, talvolta generatori di criticità.

Tuttavia, anche nella varietà delle risposte date, è possibile riferirsi ad un numero limitato di temi che caratterizzano l'evoluzione storica delle città di Genova e per cui alcuni episodi diventano particolarmente rappresentativi.

Partendo da questo presupposto, l'analisi storica svolta trova la sua sintesi in un "collage" dei principali episodi, caratterizzanti la Genova contemporanea, considerati sia in chiave storica, sia nel loro ruolo all'interno dell'attuale morfologia della città. Questa conoscenza assume una notevole rilevanza anche in chiave progettuale in quanto la costruzione di un "ritratto della città", fondato sugli aspetti precedentemente esposti stabilisce un punto di partenza per l'individuazione del tema su cui il progetto vuole intervenire.

Al tempo, la conoscenza storica delle permanenze fornisce un esempio dei modus operandi attuati nel passato, testimoniando le soluzioni e gli errori di cui inevitabilmente processi decisionali si fanno portatori nel momento il cui in essi convergono esigenze di rinnovamento, questioni politiche ed interessi economici.

La ripa e la "città compiuta"

Al III secolo d.C. Genova si presenta già come un centro medio, caratterizzato da un "purtus", limitato al solo ricovero naturale delle imbarcazioni presente sotto la collina di castello, utilizzato per lo sbarco delle truppe romane dirette verso la Gallia e per i commerci verso la Grecia e la Sicilia.

In epoca paleocristiana, e fino al 1000 circa, la città risulta disposta a tracciati ellissoidali intorno al castello ed a pianificazione ortogonale nell'area nord.

L'assetto urbano medievale è caratterizzato verso mare dalla "Ripa maris" (1133-34), un manufatto sviluppato su due componenti edilizie a maglia molto stretta, sovrapposte in corrispondenza della cmosa costiera, porticate al pian terreno. Il risultato è una vera e propria infrastruttura commerciale e marittima di 900 metri di lunghezza,



XII-XVI sec.
 La ripa e la "città compiuta"

trovano posto gli "emboli", luoghi in cui trovavano posto gli empori mercanti. (Carlo Cuneo, 1842) Luogo di scambi e barriera di protezione dalla risacca marina, l'opera assume valore architettonico e urbano, caratterizza la città per chi arriva dal mare e definisce un limite fisico allo scavalco edilizio verso la costa. Il sistema viario del tessuto retrostante presenta pochi "tracciati determinati": gran parte dei percorsi si perdono in un labirinto di fondaci e magazzini (stationes). Se da un lato l'intera scena urbana dimostra la familiarità dei genovesi con la cultura islamica, dall'altro essa è specchio del clima civile di disputa continua e della necessità di difesa dai conflitti interni. (Poleggi, 1981)

Da porta Soprana al Castelletto e discendendo lungo il crinale fino a Santa Marta, sorgono le mura del 1158, risposta al clima di tensione sollevato dal Barbarossa nella penisola ed alla necessità di dare maggiore protezione all'espansione nucleo urbano.

Questi elementi, influiscono notevolmente sulla struttura urbana alto-medievale: le mura fissano i punti attraverso cui passano i nuovi tracciati viabilistici che andranno ad accrescere la vita del manufatto storico nelle parti nord e sud, mentre la Ripa diviene elemento urbano portante, mutando progressivamente l'intero sistema di percorsi interni in direzione dell'attuale piazza caricamento. Durante tutto il secolo XII, e gran parte del XIII, tutte le strutture portuali erano ancora costruite in legno (salvo il molo e i due fari), a partire dal secolo XIV, anche a causa dell'aumento di dimensione delle navi galere, iniziano i lavori per la costruzione di calate in muratura, dotate di scalinate di accesso e ormeggi. Il molo, dichiarato Opera Pia, subisce un'estensione nel 1248 (fino ad arrivare nel 1537 a 450 m).

In contemporanea procede l'edificazione di magazzini dell'olio, dei legumi e del pesce, mentre le Darsene e l'Arsenale vengono ultimati sul finire del XIII secolo.

La quasi totale edificazione dell'area cinta, richiede la costruzione di nuove mura nel XIV secolo. Tra il 1320-27 si realizza il tratto che dal capo di Carignano, partendo da Levante, arriva all'innesto con i baluardi di Santa Caterina e di Castelletto. Tra il 1347 e il 1350 si completa il giro verso ponente, fino alla porta di San Tommaso.

Tutta l'opera si presenta più come un'opera antemurale, necessaria a dare protezione agli insediamenti suburbani quali, ad esempio, i complessi ecclesiastici, attratti a Genova durante il secolo precedente dal suo ruolo di testa di ponte per le fondazioni d'oltremare, le residenze di villa, gli impianti manifatturieri. All'interno della città la crescita demografica viene riassorbita attraverso modificazioni progressive del tessuto esistente, mediante sopralti e rifusioni dei corpi edilizi.

Il nucleo medievale non presenta, a parte la piazza antistante S. Lorenzo, vere e proprie piazze pubbliche, Genova è molto più incline a costituire gli spazi collettivi all'interno degli aggregati, determinati in base alle relazioni tra le diverse famiglie.

si provvede alla sistemazione degli edifici pubblici come il palazzo del Comune e quello del Podestà, alle spalle di quell'ideale triangolo occupato dai maggiori "alberghi": cioè fuori da quella zona occupata dai consorzi di famiglie nobili legate tra loro da vincoli di sangue ed interesse. (Poleggi, 1981)

Strada Nuova e strada Balbi

Nei due secoli intercorsi tra la costruzione della nuova cinta muraria e il suo ammodernamento, la città, non sente l'esigenza di espandersi nel territorio suburbano. Le aree comprese tra le mura nuove e le mura vecchie erano in massima parte non edificate e costituivano le riserve verdi della città.

Anche se la protezione data dal nuovo perimetro garantisce la possibilità di nuovi insediamenti, per altri due secoli, l'insufficiente programmazione viabilistica



1460
 50.000 abitanti



XVII sec.
Strada Nuova e strada Balbi

di transito, determina esclusivamente insediamenti religiosi e manifatturieri. Espressione del radicamento della popolazione nel nucleo medievale è la realizzazione di strada Nuova, in cui la scelta del sito considera unicamente la sua contiguità con il tessuto edilizio consolidato. Il primo tratto, tra il giardino di Luca Grimaldi e la piazza del Fonte Moroso si compone di otto lotti, mentre i palazzi dei Grimaldi a ponente verranno raccordati al secondo tratto nel giugno 1551.

Episodio analogo, almeno dal punto di vista spaziale, è quello di strada Balbi che da piazza dell'Annunziata si allunga verso l'antico borgo di Prè.

Strada Nuova e Strada Balbi rappresentano la risposta in termini urbani al cambiamento della società genovese rinascimentale. La nobiltà si allontana gradualmente dal commercio, e quindi dal centro, per dedicarsi alla finanza, di conseguenza la necessità di spazi di rappresentanza non trova più il suo modello nelle "case dei mercanti" con affaccio sui tracciati principali del centro ma in tracciati rettilinei su cui insistono i nuovi palazzi nobiliari. Il tipo quindi evolve dalla "strada mercantile", percorso forte del centro storico in direzione della Ripa, alla "strada rinascimentale", primo accenno di soluzione al problema della viabilità passante tra ponente e levante.

Le Mura Nuove, decretate nel 1626 sotto l'incalzare dei Savoia e completate nel 1636, per una lunghezza complessiva di 12.650 metri, corrono dal capo di faro della Lanterna al capo orientale di Carignano, lungo i crinali delle principali alture che circondano la città, un triangolo di cui il monte Peralto rappresenta il vertice nord. (Poleggi, 1981) Sul piano urbanistico la nuova cinta, oltre a razionalizzare il sistema di antichi percorsi che uscivano dall'area dei "mille passi", assicura maggiore protezione ai sobborghi più recenti dell'ultima città medievale all'avvento della polvere da sparo e delle armi da fuoco.

Nel 1636 si decide di dare soluzione definitiva alla questione della difesa dello specchio portuale dalla traversa di libeccio. Il prolungamento del molo presso la lanterna, fino ad una lunghezza di 375 metri circa, permette nel 1640 di proteggere il porto da una forte tempesta e successivamente di realizzare nuovi ancoraggi, il molo Nuovo e la realizzazione dei magazzini di porto franco.

Interventi urbani nell'ottocento

Alla metà del secolo XVII, fatta eccezione per le ville, i monasteri e gli impianti manifatturieri suburbani, la città rimane compresa all'interno delle mura trecentesche. Dopo la peste del 1656-57 si rileva una nuova crescita demografica che si traduce nelle richieste al Comune di attuare sopraelevazioni sugli edifici esistenti e nell'alterazione del rapporto tra spazi costruiti e non, soprattutto nelle zone popolari.

I danni causati dai bombardamenti di Luigi XVI del 1684 aprono la possibilità ad interventi più organici nelle zone più colpite di Ravecca e di Colle che, tuttavia, non vanno a misurarsi con i principali problemi urbanistici di un manufatto congestionato in se stesso. Unica eccezione è quella di strada Nuovissima (oggi via Cairoli), intervento completato solo nel 1780 che cerca di dare una parziale risposta alla questione della viabilità passante, da ponente a levante, in una città in cui il sistema viario è ancora quello proiettato verso la ripa.

Dopo la breve parentesi francese, con l'annessione al Regno di Sardegna, viene meno il ruolo difensivo delle mura che per secoli aveva costretto la città in se stessa, aprendo un secolo di trasformazioni che restituiranno il volto della Genova Ottocentesca. Nel 1835 viene affrontato in maniera unitaria il problema della strada di attraversamento carreggiabile che partendo dalla dogana, sfondando il centro per via san Lorenzo, arrivava con la costruzione di via



XVII sec.
Interventi urbani nell'800

XX Settembre a porta Arco. Nel 1825 Carlo Barabino, architetto del Comune stila il "piano per aumentare le abitazioni fuori dalla città": una serie di interventi di espansione urbana sulle colline, nella zona di Albaro e della Foce insieme ad alcuni interventi sulla viabilità urbana.

Gran parte degli interventi trovano soluzione solo dopo la metà del secolo con il "piano Resasco" e quello della "piana orientale del Bisagno" che, tuttavia, con alcune variazioni seguiranno le indicazioni barabiniane.

Nella piana del Bisagno si procede ad una pianificazione a maglie ortogonali, mentre l'espansione sulle colline invece viene gestita mediante l'utilizzo di rettifili (Via Assarotti, via Caffaro ecc) raccordati in quota da una circonvallazione. (Poleggi, 1981)

Inoltre l'apertura del varco di via Raibetta dà la possibilità di una circonvallazione a mare, che da Brignole raggiunge piazza Caricamento per poi proseguire verso ponente.

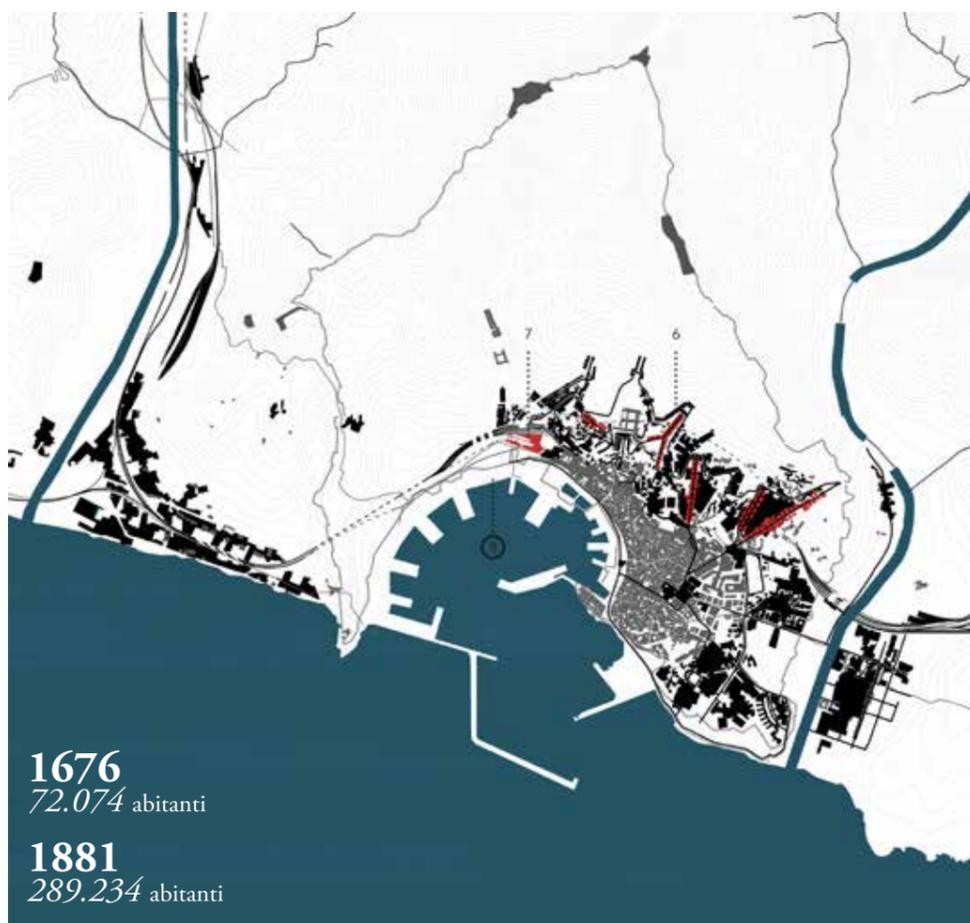
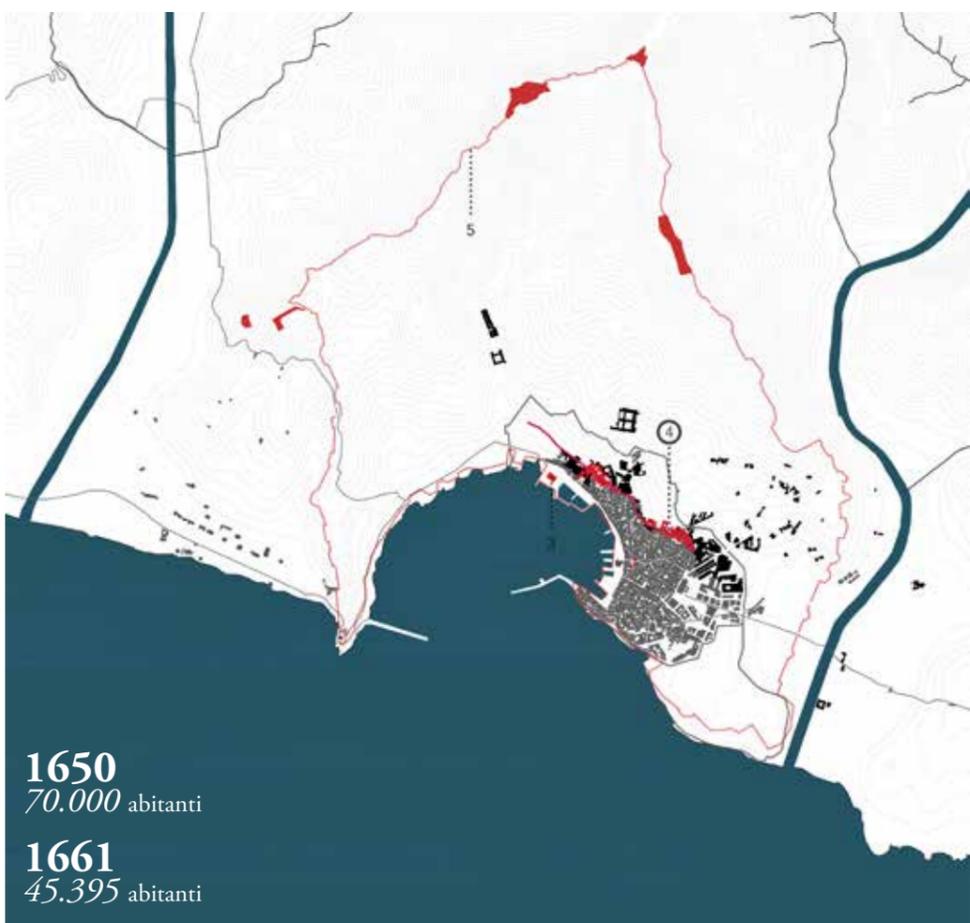
L'avvento della ferrovia e il porto a Sampierdarena

Nel 1853 giunge a Genova la ferrovia: scendendo dalla val Polcevera, attraverso la via dei Giovi, transitando da Sampierdarena e facendo capo alla piazza Principe, determina immediati benefici per la nascente industria metalmeccanica di ponente.

Anche piazza Caricamento e i moli vengono dotati di binari, ma nonostante ciò, solo dopo l'apertura di Suez e del Gottardo si creano le condizioni per l'inserimento del porto in un sistema internazionale di trasporto terra-mare. Oltre alla realizzazione del parco ferroviario a servizio delle calate, l'aggiornamento tecnologico dell'arco portuale avviene in un primo momento con il prolungamento del molo Nuovo e della Darsena nel 1856 e nel 1854, e successivamente con il progetto Parodi, con il nuovo imbocco a levante e le nuove e più ampie calate al di là della nuova

Darsena. L'insediamento extraurbano, prima della rivoluzione industriale, in particolare il ponente e la val Polcevera, è caratterizzato da impianti manifatturieri di antica tradizione, attivi soprattutto nell'industria tessile, nella cantieristica e nella produzione della carta. L'aspetto produttivo è da sempre legato all'orografia dei luoghi e alle risorse, in cui i dislivelli e la disponibilità di arenile determinano la scelta degli spazi di insediamento delle fabbriche e di conseguenza per la formazione di piccoli nuclei e borghi legati alle attività produttive. In seguito, con la nascita dell'industria pesante di ponente e l'Ansaldo che si configura come azienda di testa nella meccanica e nella cantieristica, comincia una massiccia espansione dell'armatura insediativa delle aree suburbane. Concentrata principalmente nel ponente (Sampierdarena e Voltri) e nella val Polcevera, l'espansione porta presto ad un problema di conflitto tra centri abitati e tessuto produttivo, ma anche tra attività industriali e spazi balneari, da decenni impegnati per il settore turistico. La crescita di Sampierdarena, che verso la fine degli anni '70 guadagna il nome di "Manchester d'Italia", è seguita verso la fine del secolo dal definitivo orientamento in senso produttivo di Voltri, fatto che si traduce in un forte incremento della popolazione nei decenni a cavallo tra il 1800 e il 1900.

Il piano regolatore del 1890 sancisce un incremento dell'edificazione tra la ferrovia e il nucleo storico. A causa del crescente sviluppo, in pochi anni si assiste alla congestione delle aree abitative che, sommata alla situazione di promiscuità tra residenza e industria, apre alla necessità di una nuova fase espansiva con il Piano Regolatore del 1920 in cui, sull'esempio genovese si pianifica un'espansione collinare, regolata da radiali facenti capo ad una circonvallazione. Del 1919 è il progetto, di Canepa e Gamba, di costruzione e sviluppo di un "porto del ponente" tra Sampierdarena





Tra XIX e XX sec

L'avvento della ferrovia e il porto a Sampierdarena

e Voltri, con obiettivo primario l'integrazione dei temi "città" e "porto", una visione metropolitana sorretta da una concezione politica fondata sull'autonomia delle realtà amministrative locali. Nel 1926 la decisione del governo fascista di annessione dei contermini a Genova, spezza la tradizione di autonomia dei Comuni limitrofi aprendo ad un'accentramento di tutte le decisioni riguardanti le periferie nella "città vecchia". Si realizza la via di Francia e lo sbancamento del colle di San Benigno per un miglior collegamento con la città.

In un'ottica di potenziamento delle connessioni con Milano e Torino nel 1932 viene data disposizione per la costruzione della "Camionale", oggi A7. Nel 1935 viene aperto il primo tratto, da Genova a Serravalle, a sostituzione della strada napoleonica che valicava presso il passo dei Giovi. Nello spazio liberato dallo sbancamento del colle si sviluppa, una volta ultimata la camionale, il nodo di San Benigno, così da mettere a sistema la nuova strada di collegamento con l'entroterra padano: la litoranea a Sampierdarena ed il porto.

Nel 1933 dopo diverse proposte cominciano dunque i lavori per la realizzazione dell'ampliamento del bacino XVIII Ottobre e il cosiddetto "porto dell'impero" con i moli portanti i nomi Etiopia, Eritrea, Somalia, Libia e successivamente alla guerra il ponte Canepa e Ronco. (Poleggi, 1981)

Dalla Grande Genova alla riqualificazione della città vecchia

Alla fine del conflitto i magazzini, i mezzi meccanici, le banchine ed i bacini di carenaggio risultano in gran parte inutilizzabili.

La ricostruzione, a parte alcuni ampliamenti di Molo Giano, del Ponte dei Mille e del Molo Nino Ronco, è incentrata più sul miglioramento infrastrutturale che sulla modifica dell'assetto pre-bellico.

In particolare si lascia molto spazio al

miglioramento delle attrezzature di deposito e movimentazione del bacino di Sampierdarena e, in misura minore, del porto vecchio.

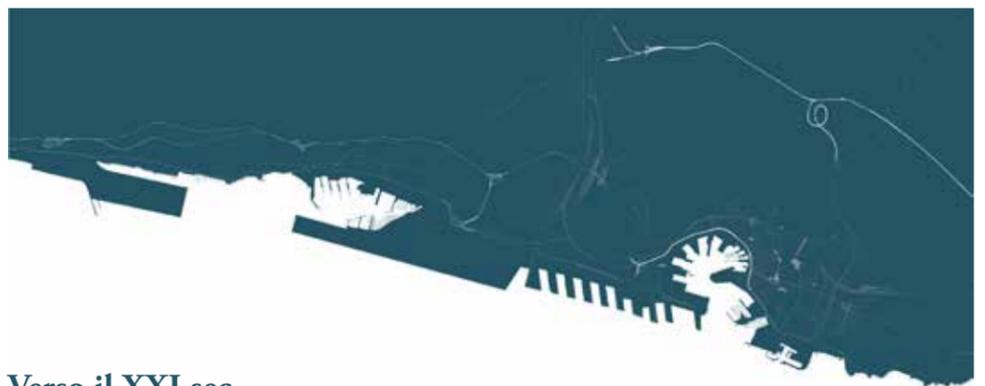
Nel centro storico, dopo gli interventi di demolizione e risanamento dei piani del '37 e del '59, vede attuazione nel 1972 l'insediamento delle facoltà universitarie nelle zone di san Donato e san Silvestro sancisce l'inizio di una politica di recupero della città antica.

Nel 1962 si costruisce l'aeroporto: sbancando la collina degli Erzelli si procede alla costruzione di una grande piattaforma sporgente dalla linea di costa, ospitante la pista e l'aerostazione.

A partire dagli anni '60, con la svolta degli impianti ciclo integrale, l'industria rinforza la sua presenza sulla costa, soprattutto in ambito siderurgico e petrolchimico. L'Italsider a Cornigliano, situata sulla piattaforma realizzata per l'aeroporto, come la realizzazione del porto petroli sono casi emblematici di quell'industria in cambiamento in cui le materie prime vengono acquistate a migliaia di chilometri di distanza ed i trasporti necessitano di essere gestiti direttamente dalle aziende.

Inoltre l'avvento del container porta con sé un ulteriore rinnovamento delle navi e delle infrastrutture. Lo sviluppo del gigantismo navale, da un lato implica la necessità di un numero maggiore di metri lineari di banchina, allo stesso tempo richiede dei grandi piazzali di deposito a ridosso del porto, una revisione dell'organizzazione dell'intera macchina portuale e le infrastrutture necessarie per un'intermodalità efficiente.

Nel caso specifico di Genova, data la scarsa disponibilità di spazi, si aprono due fronti: da un lato si comincia a discutere sulla possibilità della realizzazione di un terminal container a Voltri (che verrà ultimato solo nel 1983) consolidando la politica di espansione del porto sottraendo spazio al mare. Dall'altra si realizza l'opzione Rivalta



Verso il XXI sec.

Dalla Grande Genova alla riqualificazione

Scrivia, definendo così un deposito oltre-appennino in cui stoccare le merci dirette soprattutto a Milano e Torino. Tuttavia la gestione privata dello scalo lascia chiusa la possibilità di realizzare un adeguato cordone infrastrutturale con l'apertura di un "terzo valico".

Il problema persistente della viabilità passante, accentuatosi con il potenziamento dell'autostrada Milano Genova, viene affrontato nel 1965 con la realizzazione della "strada sopraelevata" che costeggia l'arco portuale per una lunghezza di 5km.

La nuova arteria urbana costituisce un allacciamento tra il nodo di San Benigno e la Foce, su cui si innesta direttamente l'autostrada Genova-Serravalle. In questo modo si cerca di dare soluzione all'inadeguatezza delle strade esistenti all'assorbimento del traffico urbano ed extra-urbano

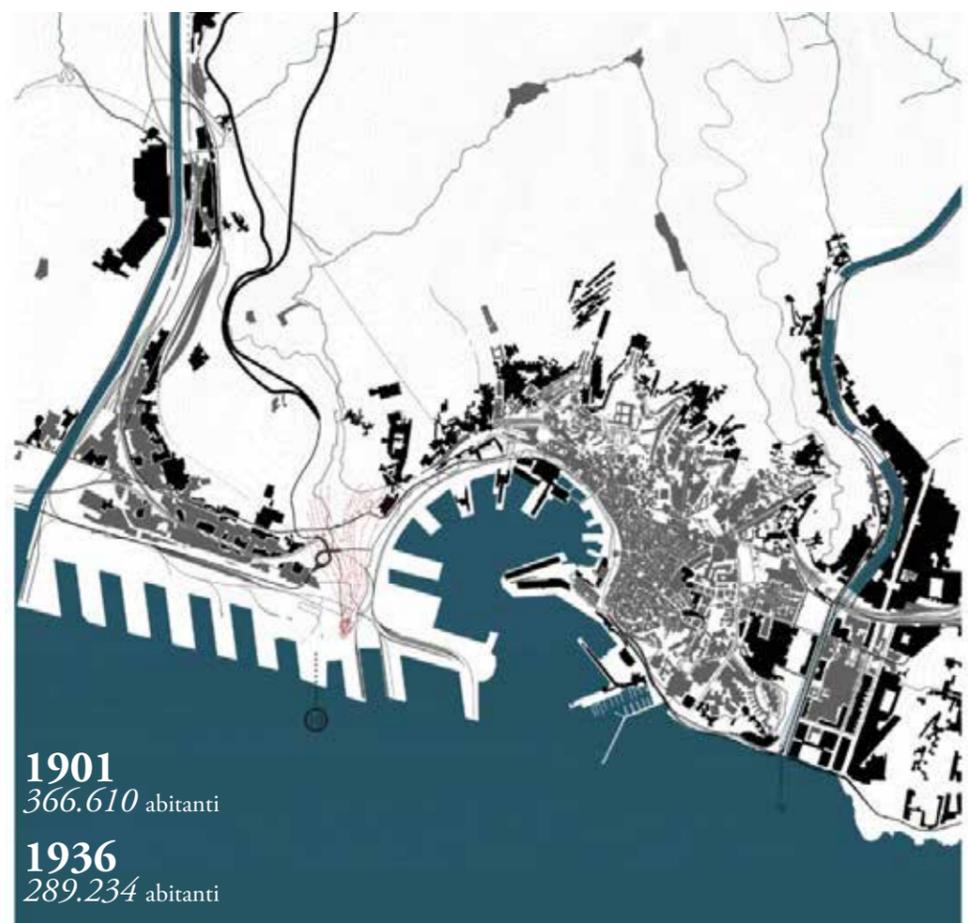
La crescente necessità di collegamento tra l'Oltreaappennino e il porto nell'ambito dello sviluppo del triangolo industriale, insieme allo sviluppo infrastrutturale italiano del dopoguerra, porta ad un rafforzamento dei collegamenti stradali sia verso nord che tra ponente e levante. Nel 1967 viene ultimato l'ultimo tratto della A10 Genova-Ventimiglia, con il ponte Morandi che scavalca il Polcevera. Nello stesso anno viene realizzato il tronco genovese della A12 che ad opera compiuta andrà a collegare Genova con Livorno. (Macciò-Migliorino, 1986)

Gli interventi correlati all'Expo del 1992, riqualificazione e manutenzione urbana, rifacimento di numerose facciate su vie e poli architettonici principali, rinnovamento dello spazio pubblico sono stati realizzati contestualmente a modifiche che dell'assetto viario, conferendo un nuovo ruolo alle polarità urbane. A partire dal '92 quindi, le scelte politiche hanno intrapreso un processo di riappropriazione delle aree portuali in via di dismissione; il libero accesso alle aree portuali ha comportato l'eliminazione del

regime autonomo dei moli e delle banchine, della dogana e delle barriere fisiche che delimitavano gli spazi portuali; oltre all'abbattimento o la trasformazione di tutti i manufatti di servizio alle attività tipicamente portuali con l'inserimento di edifici legati alla cultura.

Nuovi interventi vengono successivamente eseguiti in occasione del Vertice G8 del 2001, portando all'ulteriore revisione della situazione del Centro storico e del waterfront cittadino mediante il restauro dell'antica stazione marittima, la realizzazione della passeggiata alla Lanterna che, dal terminal traghetti conduce ad uno dei simboli della città e la costruzione della "Bolla" di Renzo Piano, e contribuendo a mettere in atto processi di reversibilità delle tendenze al degrado o al sottoutilizzo di molte parti dell'area dell'Expo.

Dagli anni Novanta ai primi anni Duemila quindi il binomio Waterfront-Centro storico ha caratterizzato tutte le più consistenti scelte di politica urbana proseguendo l'inversione di tendenza iniziata negli anni settanta che puntava ad una riconsiderazione delle possibilità offerte dal nucleo storico genovese, in parallelo alle decisioni infrastrutturali su grande scala collegate alla macchina portuale.



Il legame tra forma urbis e scelta del sito appare evidente analizzando il caso delle città porto del Mediterraneo dove, quasi sempre, la forma urbis si associa alla necessità di esprimere una nodalità del fronte-mare, che apre alle direttrici di traffico. Esiste un forte contrasto genetico tra i porti mediterranei e quelli del mare del Nord: una differenza geografica, ossia una fondamentale differenza della condizione geomorfologica e delle caratteristiche del sito. Alla compattezza normalmente configurata per i porti mediterranei, fa da contrappunto una molteplicità di tipologie dei porti dei mari del Nord, dal canale della Manica al Baltico - porti estroflessi e porti interni, policentrismi portuali posti lungo reti deltaiche e porti estuario molto spinti dentro il territorio continentale. L'orografia delle coste mediterranee non solo ha condizionato il tracciato e le direttrici d'insediamento ma, imponendo confini fisici all'espansione urbana, ha indirizzato e favorito la specializzazione dei tessuti e ha spinto le realtà urbane a rivolgersi verso il mare. Rivolgendosi all'immaginario storico Genova, Napoli, Marsiglia sono città che l'iconografia esalta nella loro compattezza. I cartografi ci presentano queste città viste da mare, organismi che sembrano volgere

le spalle al proprio entroterra e vivere aprendosi alle direttrici della liquida pianura. Grazie a questo necessario sguardo verso l'esterno, da sempre Genova, città porto del mediterraneo, si è alimentata di storie e architetture importate da altri mondi: la diversificazione dei tipi, le contaminazioni e i prestiti culturali, i graduali slittamenti stilistici hanno prodotto un paesaggio urbano peculiare. Il dinamismo, la capacità di penetrazione ed esplorazione, dimostrata dai mercanti genovesi, la molteplicità delle rotte, il movimento calamitato dall'infrastruttura portuale hanno fatto di questa sponda mediterranea un incrocio di genti di passaggio, di merci, caricate, scaricate, di costumi, abitudini. Genova, con le due riviere di ponente e di levante, stretta tra i monti ed il fronte portuale, da sempre si sforza per conquistare uno spazio estremamente ridotto e difficile. L'accostamento delle soglie storiche rivela come, partendo dai nuclei storici affacciati sul mare, l'abitato si sia andato attestando prevalentemente, ma non esclusivamente, lungo la linea di costa, per addentrarsi seguendo il fondo delle due valli che chiudono e concludono Genova: il Polcevera a ovest, il Bisagno a est. Viste dal mare, come le ritrae l'iconografia storica, sono tre città:

al centro, tra le Mura nuove, la città storica, con i suoi musei, le sue università, il porto vecchio; a destra, lungo la valle del Bisagno, le prime espansioni pianificate fuori mura, dove si distribuiscono le funzioni avanzate, e dove, in origine, fu l'esilio delle funzioni scomode (manicomio, carceri.); a sinistra, dietro il fronte del porto industriale, i grandi spazi dell'industria di base, che si nutre e nutre delle sue merci sui moli, che mette in moto le navi e, risalendo la valle, ha consolidato e urbanizzato i margini fluviali del Polcevera.

Nella città storica, sopralzi e accorpamenti rappresentano gli strumenti attraverso cui il manufatto si compone, come continua espressione dell'organizzazione politica, economica e sociale del periodo, fatto determinante di una morfologia urbana in grado, di mantenere per secoli, il rapporto con il porto, adattandosi e fornendo spazi e servizi per lo stoccaggio e la gestione delle merci.

Nel centro, l'intero assetto risulta impostato sul sistema della Ripa, con conseguente sviluppo delle tipologie abitative basate sulla "strada mercantile". La costruzione delle prime "strade rinascimentali" conferma definitivamente la struttura del centro, costituendo i primi episodi di crescita urbana



1. Incisione della Ripa vista dal mare. sec XIV
2. Strada Nuova sec XV
3. Concestione nel bacino portuale. sec XIX
4. La costruzione del "porto dell'impero". sec XX

esterna al nucleo consolidato. Esse però rappresentano anche la naturale evoluzione tipologica di una Genova che si apre ad un'economia non più basata esclusivamente sul commercio.

Nel 1800, con la demolizione delle mura, avviene la rottura del perimetro consolidato della città. Il modello rinascimentale di espansione, rappresentato da Strada Nuova, passa dall'essere la "fascia limite" tra la città e le mura (e quindi tra città e campagna), a momento di contatto tra il centro storico ed espansione ottocentesca, in modo analogo per certi versi, a quello in cui in altre città (ad esempio Milano) i tracciati delle mura divengono percorsi viabilistici da cui si sviluppa l'espansione successiva.

Il piano Barabino, infatti, si basa sulla ripetizione di alcune matrici viabilistiche su cui si innestano edifici in linea, di fatto confermando, i caratteri morfologici di una città obbligata al confronto le proprie necessità con il territorio. Il piano di espansione ottocentesco inoltre risulta interessante nel confronto tra Genova e le espansioni di quei comuni limitrofi che nel frattempo diventano espressione dello sviluppo industriale e della crescita demografica proletaria. Se da un lato, nella costruzione della "città borghese"

permangono alcune invarianti della città antica, dall'altro i piani di Sampierdarena e Voltri tendono a riprendere alcune matrici tipologiche di insediamento sull'esempio genovese. Interessante è notare come antichi insediamenti di ville ed impianti industriali si configurano come "nuclei" di queste aree, divenendo elementi portanti di una struttura urbana che si sviluppa adattandosi ad antichi tracciati agricoli e nuove infrastrutture.

Lo "stroncamento" del piano Canepa-Gamba e la successiva costruzione del "Porto dell'impero" (che per mancanza di una visione unitaria aprirà nel giro di pochi decenni a nuovi dibattiti sull'espansione portuale) pongono in subordine i comuni del ponente insieme alle loro caratteristiche specifiche ed identitarie. L'unione di tutti i comuni nella "Grande Genova", rappresenta il principio di un diffuso disinteresse urbanistico verso i problemi delle periferie genovesi.

Il declino della pianificazione della città di ponente, unito alla costruzione del nuovo porto a Sampierdarena va dunque ad accentuare la situazione di conflitto abitato-industria-porto, dando inizio ad alcune delle grandi criticità che Genova si trova oggi a dover affrontare. La morfologia complessiva della città di Genova, osservata allo stato attuale, porta i caratteri di un particolare

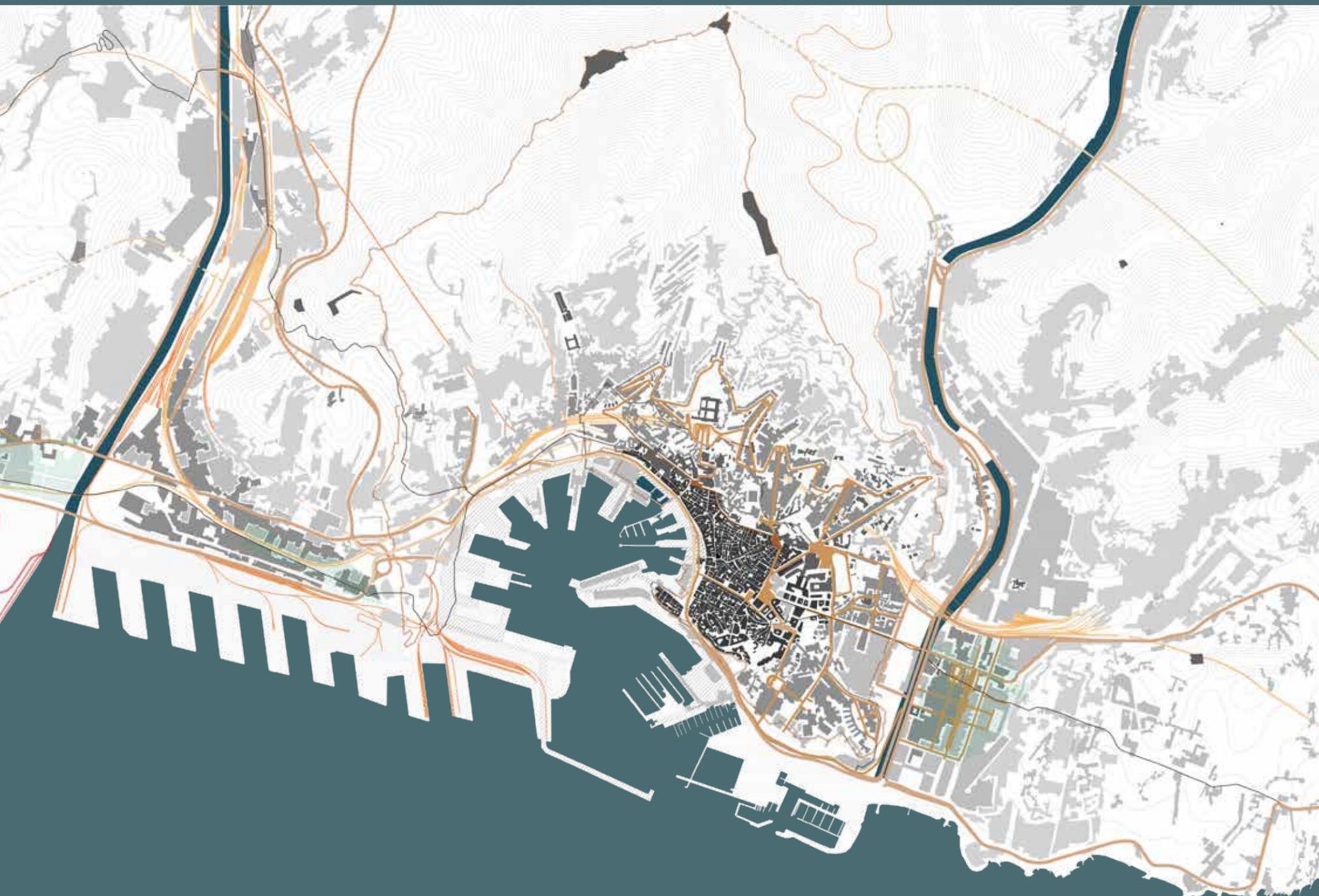
momento storico in cui la pluralità dei nuclei indipendenti, disposti lungo la fascia costiera viene riunita (nei fatti più a livello amministrativo che urbanistico) nella "Grande Genova", a cui poi si aggiungerà lo sviluppo del Polcevera, generatore di quella sorta di impianto a "T rovesciata" che ne caratterizza la forma rilevabile nella contemporaneità.

Genova risulta una città come somma delle parti: sia come unione più politica che urbanistica di diversi comuni, ma anche come convivenza tra porto e città.

Pertanto, una lettura critica e completa della forma urbana richiederebbe la definizione di un modello che tenga conto, in primo luogo, dello sviluppo distinto delle parti ed, in secondo luogo, delle soluzioni messe in atto per la costituzione di un sistema in grado di gestire gli scambi tra i diversi ambiti urbani. Dati i differenti gradi di sviluppo dei nuclei nelle diverse sezioni storiche sarebbe possibile facilitare l'analisi considerando la formazione della città antica come preminente rispetto alle altre fino alla prima rivoluzione industriale, momento in cui si configura l'armatura insediativa della costa, in seguito allo sviluppo dell'industria di ponente. In questo secondo presupposto andrebbe inserito un fattore determinante

nello sviluppo urbano degli ultimi secoli: lo sviluppo portuale dalla scala locale a quella globale. L'analisi "per parti" della città, a partire dalle espansioni ottocentesche, implica necessariamente l'estrapolazione analitica delle matrici tipologiche su cui l'espansione si fonda, utile ad individuare i nodi, le discontinuità e gli elementi generatori della morfologia urbana.

Un'analisi dei diversi piani urbanistici che si sono succeduti, con particolare attenzione al piano Canepa-Gamba, considerato come "progetto ricco di significati e fortemente innovatore rispetto al dibattito allora in corso" (Poleggi), potrebbe inserirsi tra gli spunti progettuali su cui riflettere per la messa in campo di soluzioni riguardanti il rapporto tra la città di Genova e il suo porto.



L'Affresco di Renzo Piano

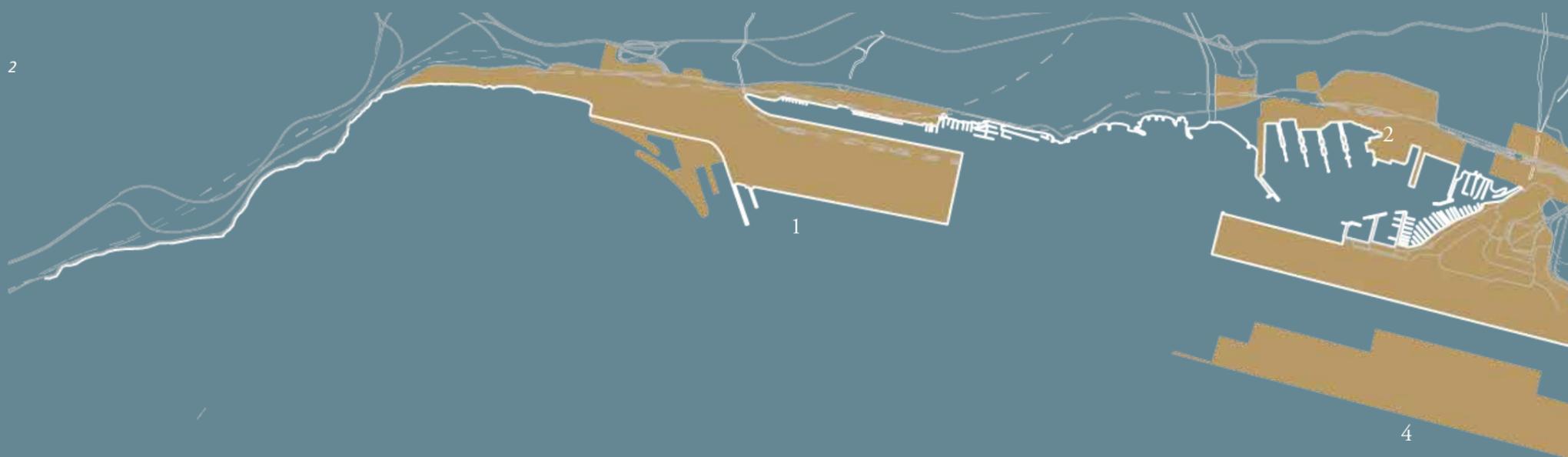
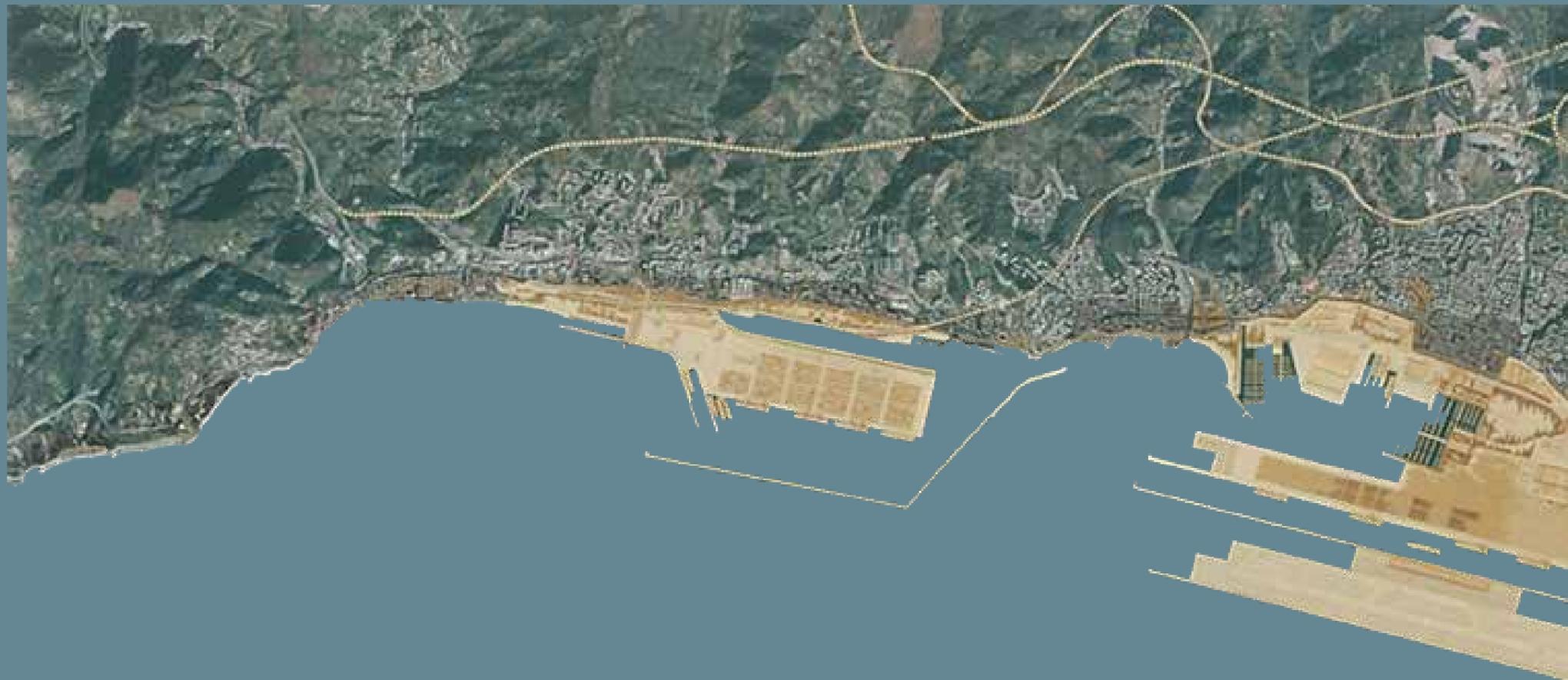
Nel 2004, durante gli eventi di "GeNova", Renzo Piano, architetto genovese, presenta il suo Affresco, che definisce "un'utopia realizzabile". Il disegno presenta una visione complessiva e strategica, e mira a uno sviluppo armonico tra la Città e il Porto. Come dice il nome stesso, è solo una visione. Il disegno di Piano prevede una serie di interventi, il più importante dei quali consiste nel **trasferimento dell'aeroporto** su un'isola artificiale situata di fronte alla città. Oggi la struttura aeroportuale si trova a ridosso del mare e crea problemi al traffico marittimo; il suo spostamento permetterebbe il riutilizzo degli spazi per l'attività portuale. Si riuscirebbe, in questo modo, a raddoppiare la superficie delle banchine, realizzando un porto in linea adatto alle manovre delle più moderne navi porta container. L'Affresco prevede numerosi altri interventi, che mirano a ridisegnare totalmente il rapporto

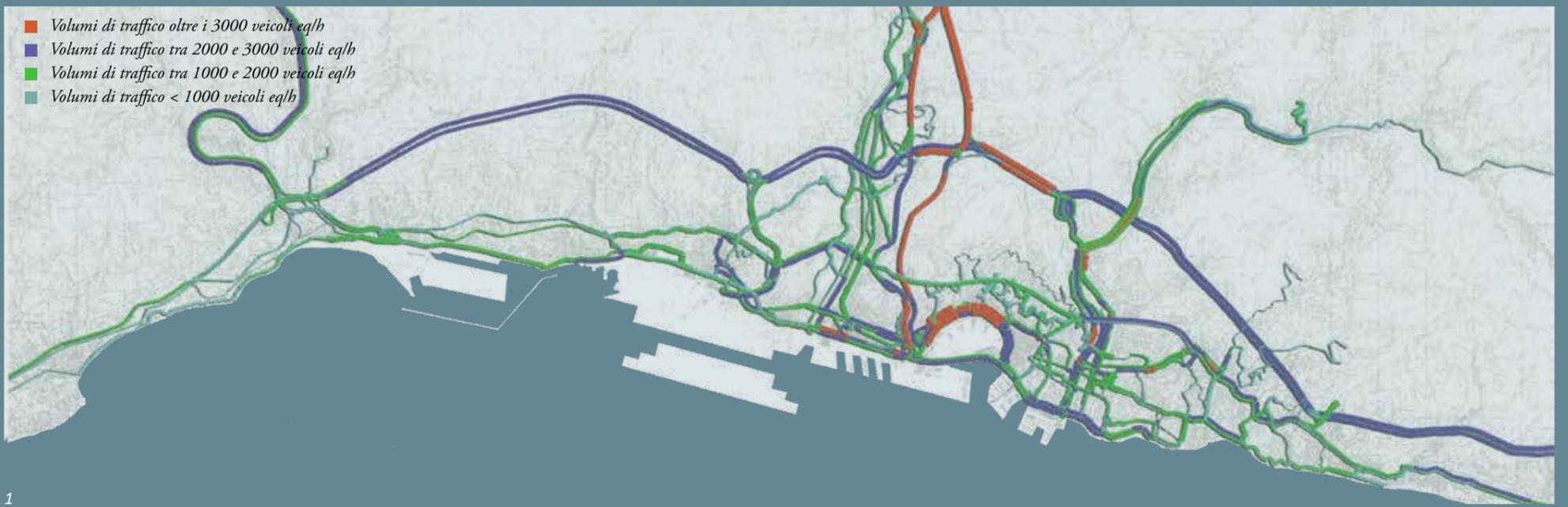
con il mare, e a dare risposte a una città che si presenta sempre più a due volti.

Il primo dualismo a cui si cerca di far fronte è quello relativo alla **funzione portuale**: porto per i trasporti o per il tempo libero? L'affresco prevede il **potenziamento dei trasporti**, grazie al ridisegno delle banchine, al potenziamento di Voltri e a un nuovo collegamento tra porto, autostrada e ferrovia. Contestualmente, Piano ipotizza la creazione di un grande **parco urbano lineare**, che percorre tutto il waterfront da levante a ponente, e che riunisce la città al mare; dalla zona del Porto Antico, inoltre, si creerebbe una nuova **passeggiata a mare** fino alla Fiera del mare e a corso Italia, l'attuale lungomare genovese. Sono previsti inoltre spazi per la nautica da diporto e l'**ampliamento della Fiera**, e la creazione della **Città del mare**, con darsene dedicate alla cantieristica e all'ormeggio di imbarcazioni medio piccole

e di maxi yachts. Piano cerca di dimostrare, in questo modo, come il rafforzamento della funzione portuale non comporti automaticamente il sacrificio della città; porto e città non devono più voltarsi le spalle.

La proposta è stata accolta molto seriamente dagli amministratori locali genovesi, a questo scopo nasce una società denominata **Agenzia Waterfront e Territorio**. Uno dei meriti che vanno riconosciuti all'Affresco è quello di aver animato un **lungo dibattito** all'interno della città, sia tra gli operatori portuali che tra gli industriali, e i cittadini. Il progetto ha rappresentato un'occasione per avviare una discussione con tutti i protagonisti; nel 2006 la versione definitiva è stata donata alla città.





1



1. RPBW e Renzo Piano Foundation, Volumi di traffico a massimo carico veicolare 2020, 2006, "Genova e il suo porto: la città che cambia"
2. RPBW, A vision for Genoa harbour, 2004, <http://www.rpbw.com/project/a-vision-for-gecoa-harbour>

Legenda

1. Riqualificazione del litorale, Percorso delle ville storiche, Risistemazione del porto di Voltri-Prà
2. Riqualificazione area Carmagni: il progetto del nuovo ospedale di Ponente, Aree Fincantieri ed ex fonderie
3. Collina degli Erzelli
4. Nodo di interscambio Aeroporto-Erzelli
5. Nodo di San Benigno, Tunnel subportuale
6. Fiera di Genova

Il Porto Antico 1985-1992

“Genova è una delle città più belle del mondo. Prima del '92 il porto era separato dalla città, ma da allora Genova ha potuto ritrovare il suo contatto con il mare e ristabilire un rapporto con l'acqua”. Renzo Piano, 2011

In occasione del cinquecentenario della scoperta dell'America, nel 1992, a Genova fu assegnata l'organizzazione di un'Expo Internazionale dedicata al tema **“Cristoforo Colombo, La nave e il mare”**. L'incarico di procedere alla risistemazione dell'area di Porto Antico fu affidato, nel 1984, all'architetto Renzo Piano. Il primo intervento fu l'**abbattimento del muro** che divideva l'area portuale dalla città: fino al 1992, infatti, i genovesi non avevano contatto diretto con il mare. La vista della distesa d'acqua era ostacolata dal muro di accesso al porto, e questa sensazione di lontananza fu poi accresciuta dalla criticatissima realizzazione della strada sopraelevata che percorre tutta la zona, percepita come un'ulteriore barriera tra città e mare. Con l'abbattimento del muro, anche i genovesi che non lavoravano nel porto potevano tornare ad avere un rapporto col mare direttamente nel centro della città. Le trasformazioni riguardarono poi i **moli**: non più aree per il caricamento e lo scaricamento delle merci, ma aree

funzionali ad ospitare nuovi servizi e attività. Il Ponte Embriaco diventò sede della **Piazza delle Feste**, una tensostruttura pensata per accogliere feste, spettacoli ed eventi. A fianco del Ponte Embriaco, Renzo Piano realizzò quello che probabilmente è il simbolo del nuovo Porto Antico, il **Bigo**, una struttura che riveste una duplice funzione: decorativa e strutturale. Nell'estetica, si collega idealmente al bigo (da cui il nome), ovvero la gru per caricare e scaricare le merci sulle navi, e a livello funzionale ha il compito di sostenere i teloni della Piazza delle Feste. A uno dei bracci del Bigo fu inoltre collegato l'**ascensore panoramico** per permettere al pubblico di avere una visuale dall'alto del porto e della città. Grosse trasformazioni riguardarono poi il Ponte Spinola, dove fu realizzato l'**Acquario di Genova**, aperto in occasione dell'Expo del 1992 e ancor oggi uno dei più grandi e importanti del mondo. Al Ponte venivano poi collegata la **Nave Italia** che, durante l'Expo, ospitò il Padiglione dell'Italia, e che oggi è parte integrante del percorso dell'Acquario, e l'Isola delle Chiatte, una sorta di piazza in legno galleggiante: è uno dei luoghi più affascinanti del Porto Antico, e da qui si gode di una bella vista su pressochè tutta la parte antica di Genova. Vennero rinnovati anche gli edifici del Magazzino del Cotone, il Quartiere Millo, il teatro Carlo Felice, il Palazzo Ducale e il Palazzo San Giorgio. Genova si preparava a diventare una delle “capitali italiane della cultura”. Malgrado l'Expo del 1992 non fosse riuscito a raggiungere gli obiettivi che si era prefissato, perchè il numero complessivo dei visitatori fu molto più modesto rispetto a quello che gli organizzatori si aspettavano, Genova fu teatro di profonde trasformazioni che modificarono per sempre lo spazio fisico e le funzioni dell'arco portuale.

L'Affresco e i Quaderni di UrbanLab 2004-2011

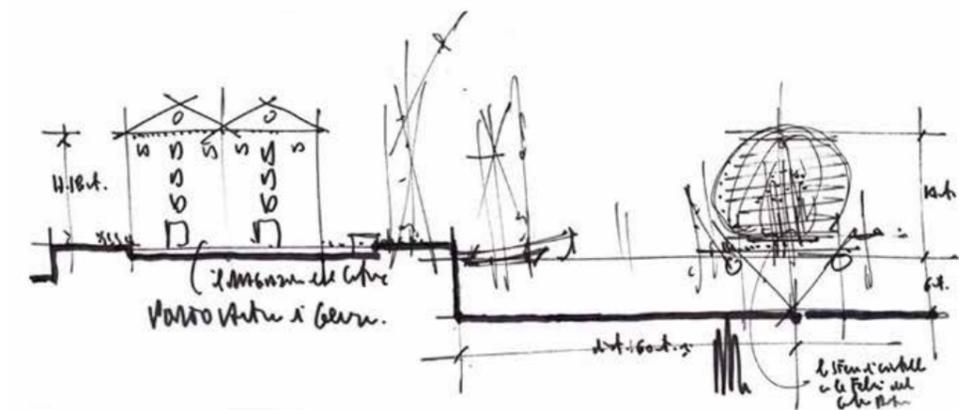
Nel maggio 2004 (con alcune anticipazioni giornalistiche nei mesi precedenti) venne presentata la proposta di Renzo Piano per la riorganizzazione dell'intero **waterfront portuale**, dall'area della Foce (zona Fiera del Mare) a Voltri, metà dell'intera estensione litoranea verso Ponente della città. Renzo Piano e il suo studio lavorarono su incarico gratuito del presidente della Giunta Regionale Sandro Biasotti. La proposta, definita dallo stesso Renzo Piano “Affresco”, cercava di dare coerenza ad una serie di progettualità esistenti ed inseriva nuovi elementi volti al **miglioramento della vivibilità** e degli spostamenti in ambito urbano, al **potenziamento delle risorse** di cui la città disponeva a fini ricreativi e turistici (in primo luogo, il rapporto con il mare) e all'eliminazione di fattori di rischio ambientale. Il progetto prevedeva lo sviluppo del porto a Ponente, proponendo un rapporto di integrazione con le realtà urbane esistenti che, dopo aver subito profondi cambiamenti nella relazione tra città lineare e mare, si trovavano a subire gli effetti negativi di ingenti quantità di traffico e l'inquinamento dovuto ai mezzi pesanti che trasportavano le merci portuali. Il progettista dichiarò che si trattasse di un'**operazione culturale**, messa a disposizione della città per stimolare

il dibattito, un quadro di sintesi su cui far convergere attori istituzionali e soggetti economici privati.

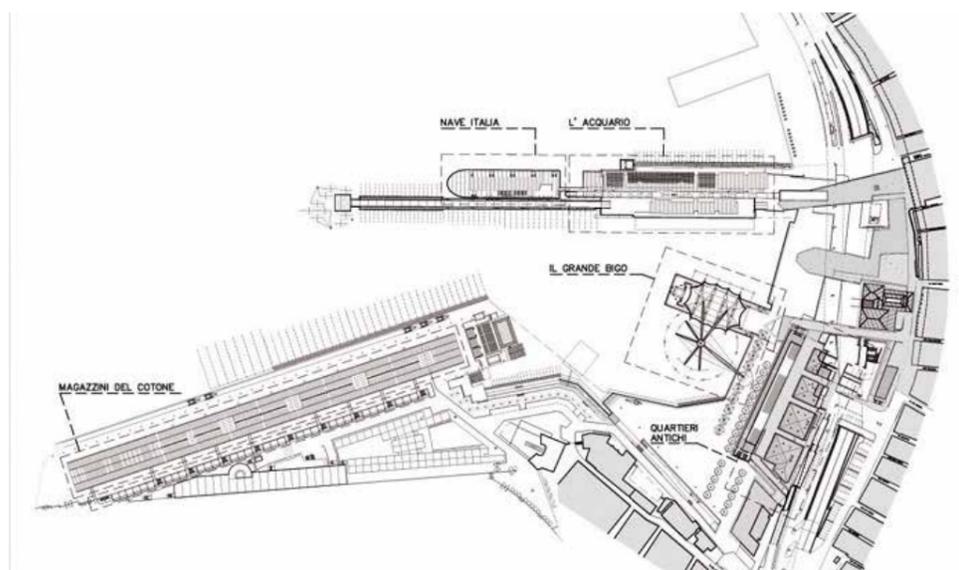
Tutto il processo dell'UrbanLab nacque dal progetto Waterfront. Quest'ultimo era nato a sua volta da una sollecitazione congiunta che l'ufficio RPBW e l'architetto Renzo Piano avevano avuto da parte delle istituzioni di Comune, Regione e Autorità Portuale. A Urban Lab vennero elaborati: analisi del territorio, studi di fattibilità e pianificazione strategica e urbanistica, progetti relativi alle reti ed ai nodi territoriali, progetti dai quali si sarebbero dovuti trarre indicazioni e schemi normativi per la stesura del nuovo Piano urbanistico comunale (PUC), istruttoria dei progetti infrastrutturali e di quelli riguardanti l'ambito portuale, incontri e workshop con enti pubblici. I quaderni di UrbanLab erano strumenti di comunicazione dell'attività di pianificazione del laboratorio e occasioni di confronto con la cittadinanza. Furono redatti nell'arco di 10 anni in occasione della stesura del nuovo nuovo PUC (Piano Urbanistico Comunale).

Il Quaderno n°1 (2008), racchiuse le idee sviluppatesi durante il progetto dell'Affresco: ricostituire il rapporto tra Genova e il porto, tra Genova e il suo ambiente naturale, migliorare la qualità urbana privilegiando il trasporto pubblico. In ultimo vi era la volontà di interagire a livello nazionale, coinvolgendo studenti e studi più maturi in concorsi che, partendo dal masterplan di Piano, sviluppassero zone più specifiche del capoluogo ligure.

Il Quaderno n°2 (2011) sviluppò il metodo di lavoro definito nel primo volume e offrì una visione delle idee che avrebbero trovato applicazione e codificazione nel nuovo PUC.



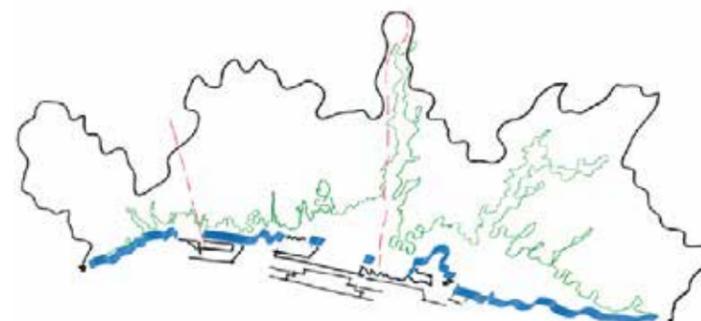
1



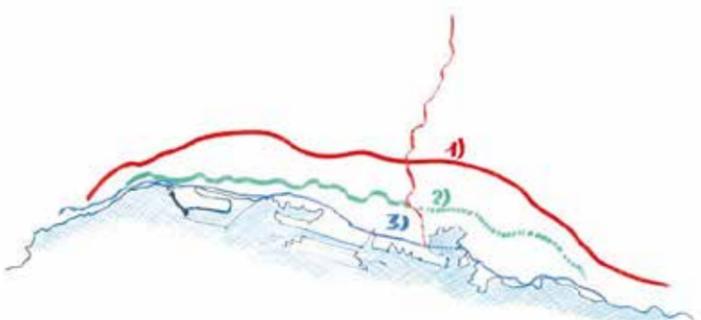
2



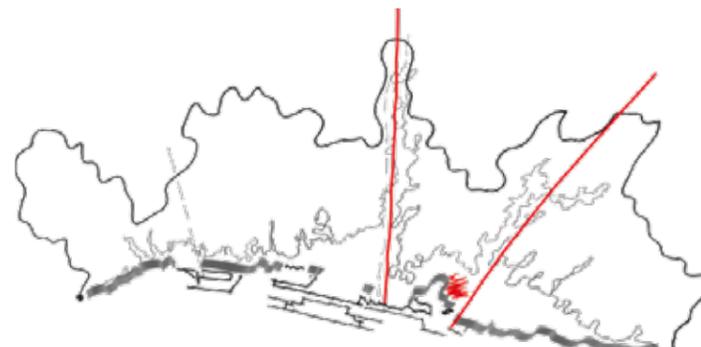
3



4



5



6

Il Blueprint e la Blueprint Competition 2015-2017

Il Blueprint è il progetto presentato alla Città dal Renzo Piano Building Workshop il 23 settembre 2015. Lo studio ridisegna la porzione di Genova che va da Porta Siberia a Punta Vagno, con lo scopo di tracciare una relazione armonica tra porto e città. Il progetto si presenta come un masterplan e affida a concorsi futuri la progettazione nel dettaglio dei diversi ambiti di intervento.

Il Blueprint rappresenta un'opportunità per:

- Realizzare la nuova **Torre dei Piloti** all'ingresso del porto.
- Dare vita a quella che l'architetto chiama **"isola della fabbrica del porto"** che, staccandosi dalla linea della terra, consente alla città di riconquistare quell'affaccio sul mare che nel tempo ha perso.
- Supportare il settore della **cantieristica navale**, garantendo spazi adeguati sia per quanto riguarda le dimensioni dei bacini che gli spazi a terra.
- Riorganizzare gli spazi dello **Yacht Club Italiano** nello specchio d'acqua antistante la Fiera del Mare.
- Riorganizzare la **zona fieristica** e recuperare il Palasport.
- Creare un **"canale-urbano"** a ridosso delle mura antiche della città.
- Creare una **passeggiata a mare** - Creare un **parco lineare urbano** formato da circa

1.000 alberi da Porta Siberia a Punta Vagno. Il Blueprint si configura come un masterplan generale che necessita di essere approfondito attraverso concorsi di idee, ma al momento **nulla è stato realizzato in concreto.**

Partendo dalla visione del Blueprint, il Concorso, bandito nel 2016, vuole essere lo strumento per affrontare il tema dei vuoti urbani, recuperando l'area della **ex Fiera Internazionale di Genova**, una delle parti più fragili della città.

L'obiettivo è la riqualificazione dell'area attraverso interventi di "rammendo urbano", ricomponendo i vuoti del tessuto. Sono **76** -o, meglio, 69 visto che 7 sono stati scartati perché non rispondenti a requisiti di anonimato- coloro che hanno partecipato alla competizione (italiani e stranieri), ma la Commissione ha decretato **nessun vincitore**, poiché nessun progetto ha raggiunto la quota minima di 70 punti.

La commissione ritiene che tutti i 10 migliori progetti abbiano evidenziato la sostenibilità economica-finanziaria del Blueprint rispettando il tetto dei 200 milioni di euro, al netto dei 50 milioni di costi di demolizione. Le polemiche non si sono risparmiate, soprattutto riguardo al tema delle **residenze**. Nel bando di concorso si richiedevano 40 000 metri quadri di superficie residenziale, quasi quattro volte superiore agli 11 300 metri quadri previsti nel masterplan di Renzo Piano. La questione concorsi di idee rimane ora in attesa.

Il Waterfront di Levante 2017- oggi

Sono trascorsi due anni dalla donazione del "Blueprint", un disegno d'assieme volto a sviluppare ed armonizzare le funzioni urbane ed industriali presenti nelle aree di Levante del porto di Genova comprese tra Porta Siberia e Punta Vagno. Tale disegno ha costituito una base per lo sviluppo di attività di confronto con i soggetti istituzionali coinvolti e a seguito dell'evolversi delle dinamiche urbanistiche della città e degli sviluppi delle attività produttive e nautiche in ambito portuale si è deciso, in intesa con le Amministrazioni coinvolte, di rielaborare il disegno d'assieme definendone una nuova versione aggiornata denominata "Waterfront di Levante". Il disegno è volto a **valorizzare le relazioni fra città e mare**, in termini di sostenibilità ambientale e di attrattività sociale ed economica delle attività insediabili. Il "Waterfront di Levante", come nella visione precedente, si fonda su dieci punti:

- Realizzazione della **nuova Torre dei Piloti** in corrispondenza dell'estremità del molo d'ingresso al porto.
- Riorganizzazione dello specchio acqueo dello **Yacht Club Italiano** nel nuovo canale che lambisce la sede principale e nello specchio acqueo antistante la Fiera del mare (Marina 1). Si propone la realizzazione di una **nuova sede distaccata** a vocazione

più sportiva, mantenendo la palazzina e la banchina storica come sede principale.

- Realizzazione di un **"canale-urbano"** o darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città. La demolizione dell'edificio Ex Nira e dei padiglioni obsoleti della Fiera consentirà la realizzazione di un "porto-canale" decementificando un'area di 94.000 mq.

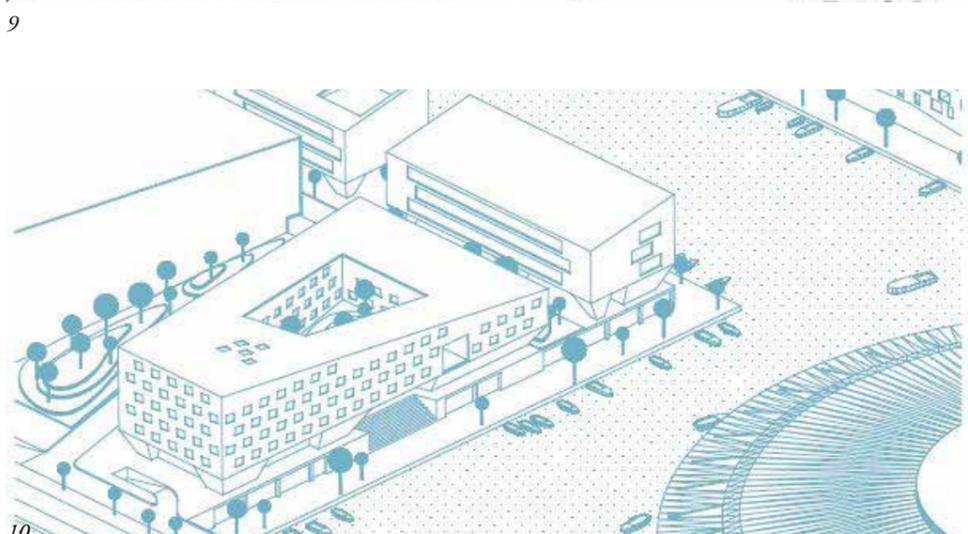
- La realizzazione del canale-urbano ed il mantenimento del Duca degli Abruzzi definiscono **due isole della "Fabbrica del porto"**: quella dei bacini di carenaggio e quella dei riparatori navali collegate tra loro mediante un ponte mobile che permetterà a tutte le imbarcazioni di muoversi liberamente.

- **Ricollocazione dei Circoli nautici** nello specchio acqueo antistante la Fiera del mare

- Riorganizzazione della superficie di 72.300 mq delle strutture demolite in nuova superficie a destinazione ricettivo/residenziale, terziario, commerciale al dettaglio (coerenti con la vocazione fieristica nautica e sportiva), e fieristico polivalente.

- Realizzazione di un **parco lineare urbano** formato da circa 1.000 alberi da Porta Siberia a Punta Vagno. In corrispondenza di Piazzale Kennedy si realizzerà un "parco-urbano" (con relativa spiaggia), un'oasi naturalistica alla Foce del Bisagno.

- Prosecuzione della **passeggiata a mare di Corso Italia**, dalla Foce sino a Porta Siberia e quindi al Porto Antico, con affaccio diretto sul canale-urbano. Saranno previsti diversi collegamenti verticali con Corso Aurelio Saffi, restituendo alla città le aree a maggior vocazione urbana.



1. R. Piano, *La Sfera*, 2000, Fondazione Renzo Piano
2. R. Piano, *Planimetria generale progetto Porto Antico*, Fondazione Renzo Piano
3. R. Piano, *Sezione urbana Porto Antico*, Fondazione Renzo Piano
4. UrbanLab, *Genova una città compatta che cresce preservando la linea verde del paesaggio e valorizzando la linea blu della costa*, 2011, Genova UrbanLab Quaderno n°2
5. UrbanLab, *Genova una città smart che persegue la sostenibilità potenziando il trasporto pubblico e l'intermodalità*, 2011, Genova UrbanLab Quaderno n°2
6. UrbanLab, *i progetti urbani di riqualificazione strategica, interessano, oltre l'arco di costa, gli assi delle due valli, Valpolcevera e Valbisagno, e il nucleo storico*

7. RPBW, *Blueprint: il Progetto*, 2015, *Un Blueprint per Genova: da Porta Siberia a Punta Vagno*
8. RPBW, *Sezione A-A*, 2015, *Un Blueprint per Genova: da Porta Siberia a Punta Vagno*
9. RPBW, *Sezione B-B*, 2015, *Un Blueprint per Genova: da Porta Siberia a Punta Vagno*
10. Michalis Ntourakos, *Disegno di concorso Blueprint*, 2016, *Blueprint Competition*
11. RPBW, *Waterfront di Levante: il Progetto*, 2017, *Waterfront di Levante*
12. RPBW, *Sezione A-A*, 2017, *Waterfront di Levante*
13. RPBW, *Sezione B-B*, 2017, *Waterfront di Levante*



ottocentesca del porto antico venisse dismessa generando un processo di riqualificazione e di apertura. In realtà, tutta l'area di Porto Antico, subito dopo la riqualificazione, veniva chiusa completamente dalle otto di sera fino al mattino successivo. Si nota come inizialmente la città non aveva ancora imparato a riappropriarsi di uno spazio che non era stato suo per decenni. Dopo 10 anni si sono tolte le barriere e finalmente l'area del porto è rimasta aperta anche di notte, credo sia stato un passaggio incredibile per la città. Uno degli scopi del progetto era fare in modo che i cittadini si riappropriassero di un luogo che non sentivano più loro e che era considerato pericoloso.

E adesso l'area di Porto Antico come si presenta?

Adesso è una parte della città ricca di eventi, manifestazioni, concerti, locali e ristoranti aperti fino a tardi. Ora è a tutti gli effetti una parte di città viva, forse più di tante altre. Quindi, partendo dal successo del progetto di Porto Antico, le tre istituzioni (Comune, Regione e Autorità Portuale) chiesero una riflessione su tutto il waterfront della città. Questa riflessione portò a ragionamenti più ampi, che non si soffermarono esclusivamente sullo studio del litorale. Venne fatta l'analisi del traffico, della mobilità, delle infrastrutture, uno studio sul futuro della sopraelevata ecc... Per questo progetto, l'Autorità Portuale aprì un ufficio all'interno del porto chiamato "Ufficio Waterfront", che era un precursore dell'UrbanLab. Nell'ufficio partecipavano di nuovo il Comune, la Regione e, ovviamente, l'Autorità Portuale. In questo ufficio, per due anni, sono avvenute riunioni con tutte le categorie di lavoratori del porto (operai, categorie di industriali, di spedizionieri ecc...) per arrivare alla messa a punto di quello che è stato il "Primo Affresco", chiamato così proprio perché doveva essere perfezionato e non aveva l'ambizione di essere finito. Dopo due anni, si arrivò sostanzialmente ad un aggiornamento del progetto, la cui versione venne esposta al "Museo Galata del mare" di fronte all'UrbanLab. Il primo Affresco venne realizzato quando il sindaco era Pericu, il presidente della regione era Burlando, e Novi era presidente dell'Autorità Portuale. Poi cambiò il sindaco, che divenne Marta Vincenzi. Alla fine, questo percorso non portò ad una vera e propria condivisione da parte dell'Autorità Portuale, e quindi all'interno dello strumento del Piano Regolatore Portuale, dell'indicazione portata nel Waterfront. Il comune, quindi, si fece carico di riprendere tutti questi temi e di aprire l'UrbanLab. Io ho seguito tutto il processo dall'inizio e devo dire che è stato complicato. Ci sono quattro tomi di verbali delle riunioni che sono state fatte per questo progetto e devo dire che è stato molto faticoso. Quindi a quel punto la volontà fu quella di identificare un luogo (per questo è stata fatta la chiatto) dove si lavorasse solo sul progetto, coinvolgendo anche persone esterne, come Richard Burdett, professore della London School of Economics che lavorò con Richard Rogers al Piano Regolatore di Londra. Richard Burdett è stato anche uno dei giudici del concorso del Blue Print. Da questo punto, i temi del waterfront sono stati, con una serie di integrazioni e piccole

modifiche, ripresi all'interno del Quaderno 2 di UrbanLab, analizzando anche questioni più ampie che non riguardavano solamente il waterfront, ma tutto il territorio (sono state analizzate anche le due valli, legate ai torrenti). Dato che si trattava di un ufficio comunale, la visione sul territorio non poteva ridursi al solo waterfront e chiaramente è stata più ampia.

Quali sono stati i temi più caldi e difficili del progetto del waterfront, che sono stati discussi all'interno di Urban Lab?

La differenza tra la pubblicazione "Genova e il suo porto: la città che cambia" (che si occupa del waterfront) e il Quaderno 2 di UrbanLab è che poi, quest'ultimo, ha scelto una serie di aree identificative sul territorio per ipotizzare progetti di recupero che a loro volta servissero come volano per una riqualificazione di aree più ampie. Il Quaderno 2 aveva riflessi più urbani e di dettaglio rispetto al progetto del waterfront che invece aveva un'impostazione a scala maggiore. La difficoltà di questo impianto, o meglio, la difficoltà nel portare avanti questo progetto, in una città come Genova, è la mancanza di territorio. Una foto incredibile dal satellite dimostra bene questa carenza. Nell'immagine si vedono la zona di Alessandria, la parte di Milano e del suo hinterland e poi si vede Genova, o meglio, non la si vede. La città è una striscia piccolissima se confrontata con due grandi aree produttive. La mancanza di territorio è uno dei temi più delicati, ma una delle tematiche più importanti che trasversalmente sono state affrontate è proprio la cucitura del territorio genovese con il resto dell'Italia e dell'Europa. Da qui si apre il grande tema della famosa direttrice Genova-Rotterdam: il "Terzo Valico". Questo tema è stato dibattuto e condiviso, Genova ne parla da 50 anni.

Proprio riguardo a questo argomento, tra le ultime notizie apparse sui giornali si dice che il Ministro dei Trasporti ha annunciato che prenderanno il via i lavori per la realizzazione del Terzo Valico. Non mancano però problemi legati a corruzione, mazzette...

Si, i lavori hanno preso il via ma il tema è dibattuto. Hanno iniziato a scavare e soprattutto hanno iniziato a fare i tunnel preparatori per la realizzazione del tunnel definitivo, perché il Terzo Valico è quasi interamente in galleria ed è un progetto impegnativo e costoso. Credo che per Genova e per il porto, la necessità di avere un sistema ferroviario funzionante (che non è quello presente oggi) è fondamentale. Un'altra lacuna e delicatezza dell'impianto portuale è che i TEU (quindi i container) non riescono ad essere movimentati in grande quantità sulla linea ferroviaria perché è troppo tortuosa. I treni devono essere corti, devono andare piano e ci sono tutta una serie di problemi che limitano anche la funzionalità del porto. C'è una grossa diatriba. A Genova quasi tutto va via attraverso camion e questo è un grosso problema. Il porto genovese è quello più a nord di tutto il mediterraneo, ma il porto di Rotterdam (che è esattamente dalla parte opposta e che presuppone 2/3 giorni di navigazione in più) è preferito a quello di Genova perché poi da qui non si sa come muoversi. Da lì la linea veloce che deve collegare Genova a Rotterdam, il porto più a

sud e quello più a nord dell'Europa. Queste linee ferroviarie, oltre che a migliorare i collegamenti, hanno anche una serie di agevolazioni legate alle frontiere. Uno degli aspetti più dibattuti e più delicati è sempre stato quello delle infrastrutture, quindi la linea ferroviaria e la linea autostradale. Tutti i temi sono stati ripresi dall'allora Sindaco Marta Vincenzi, che aveva condiviso la necessità del Terzo Valico. Poi a cascata il tema della bretella autostradale, quindi della Gronda. Su questo tema è stata fatta per due anni una progettazione condivisa, un pubblico dibattito, fino ad arrivare al disegno di un tracciato coerente con le impostazioni del waterfront iniziale. Il tracciato è stato poi chiaramente messo in discussione dal nuovo sindaco Marco Doria. È stato un tormento.

Quindi, da quello che si percepisce, il rapporto con le varie Istituzioni è stato tortuoso...

Non è lineare, come non lo è quasi mai. Il Sindaco Marco Doria aveva ricominciato la discussione sulla necessità e sul percorso della Gronda. Oggi il nuovo sindaco Bucci sta riprendendo in mano il tema e ovviamente sta cavalcando quello del Terzo Valico.

Invece per quanto riguarda l'aeroporto che era stato deciso di spostare su un'isola separata...

Nella logica di quel momento, una delle priorità era quella di liberare dai vincoli una parte del porto. Oggi le gru, sia quelle di Voltri che le ultime a San Pier d'Arena, sono sul cono di atterraggio dell'aeroporto e quando atterra un aereo se stanno movimentando devono fermarsi. La pista di atterraggio ha inoltre una serie di limitazioni dovute a caratteristiche intrinseche dell'aerostazione, che sono in particolare la lunghezza e la larghezza delle due fasce laterali. L'idea era quella di fare un aeroporto più che a norma (oggi è a norma) e con meno limitazioni. È atterrato anche l'Air Force One, quindi qualunque aereo può atterrare, tuttavia ci sono alcune problematiche sulla tipologia e sul carico dell'aeromobile. Un altro vantaggio del portare a mare l'aeroporto, era l'allontanamento dal nucleo abitato e la limitazione del rumore, di inquinamento ecc... creando spazi a servizio del porto, che non ci sono oggi. In più si pensava di creare una fascia di rispetto adibita a parco a fronte dell'aeroporto.

Qual era la fascia di rispetto da voi indicata?

Il vecchio aeroporto. Se si guarda il progetto waterfront, veniva prevista una fascia verde, un parco lineare a protezione del quartiere di Sestri Ponente, prima di arrivare nell'area portuale. L'altra cosa importante era la rimozione dell'area del porto petroli, allontanando la fabbrica dalla città ed evitando che fosse proprio al centro del tessuto urbano.

Quindi l'intervento fa parte di quell'ottica di restituire il legame fra la città e il mare, che è stata sempre da guida per un progetto così esteso...

Assolutamente sì, lo è sempre stato. In quest'ottica, il rapporto diretto col mare

Susanna Scarabicchi, laureata a Genova nel '87 e iscritta agli Albi in Italia e Francia, nel '89 inizia a lavorare presso il RPBW di cui è partner dal '97. È responsabile di progetto per: Lingotto Torino fase I, Auditorium Parco della Musica, Waterfront di Genova, Allston Università di Harvard e Faliron di Aten. Oggi è impegnata nei progetti: Area Le Albere Trento e Area Ex Falck Sesto San Giovanni.

Architetto Scarabicchi, lei ha seguito sin dall'inizio il progetto per il waterfront di Genova e ha contribuito alla realizzazione del Quaderno 1 e 2 di UrbanLab. Vorremmo introdurre questa intervista chiedendole innanzitutto come è nato l'UrbanLab? Che relazione ha con il progetto Waterfront?

Tutto il processo dell'UrbanLab è nato dal progetto Waterfront. Quest'ultimo è nato da una sollecitazione congiunta che l'ufficio RPBW e l'architetto Renzo Piano avevano avuto da parte delle istituzioni di Comune, Regione e Autorità Portuale. La sollecitazione nacque dall'esigenza di trasformare tutto il litorale genovese seguendo la logica di recupero messa in atto da alcune città nordiche europee (come ad esempio Rotterdam), che in quel momento si stavano affacciando al tema del waterfront. Nel caso di Genova, la città dava le spalle al porto e il porto dava le spalle alla città, dando origine ad un confine opaco. Il primo passaggio per il recupero del waterfront genovese avvenne, in realtà, con il concorso di Porto Antico, nel quale una prima parte di città si aprì al porto.

Nel progetto di Porto Antico del 1992 era già prevista una visione d'insieme del litorale?

No. Lo scopo primo di quel progetto era di ridare spazi pubblici al centro storico, che si presenta denso, chiuso, senza spazi aperti. A quel tempo ricordo che il sindaco era Claudio Burlando, che successivamente è diventato Presidente della Regione. Il cambio della logica portuale ha fatto sì che la parte



era comunque precluso. Oggi il confine è rappresentato dall'Ilva e di conseguenza si era previsto di rimuovere tutte le acciaierie (l'altoforno non è mai stato dismesso poiché troppo inquinante) per creare un grande parco lineare, un polmone verde a recupero di questa parte di città, che negli anni è stata molto penalizzata da scelte di tipo urbanistico. Quindi sì, sicuramente tutto il progetto, dall'inizio alla fine, è volto a cercare di migliorare il rapporto della città col mare, cercando di valorizzare le attività produttive senza penalizzarle. Il terminal traghetti si prevedeva di spostarlo dal Porto Antico a Voltri perché il collegamento con la direttrice sulla rete autostradale era molto più semplice. Nella zona del tombamento si creava anche un condotto che permetteva il ricircolo dell'acqua nel canale di calma, che oggi viene usato moltissimo per le competizioni di canoe. La stessa cosa avveniva nell'area che ora è destinata al porto petroli (non accessibile e anche pericolosa), recuperando lo spazio con una parte di porto turistico. C'è sempre stata l'attenzione a mettere funzioni para-pubbliche o di interesse pubblico a confine con quelle private legate al porto, in modo tale da non avere una recinzione o un muro ma piuttosto un'attività che ne consentisse l'accesso. Un'altra zona sviluppata è diventata poi il famoso Blueprint.

E anche qui torna il tema del canale...

E di nuovo il tema di portare l'acqua dov'era originariamente, sotto le mura del Malaparte.

Invece il tombamento era previsto nella zona che doveva essere destinata ai cantieri di riparazione navale, giusto?

Sì, la storia legata alle riparazioni navali è dal punto di vista politico abbastanza recente: quaranta anni fa circa è stato deciso di portare, a livello urbanistico, le riparazioni navali nella zona vicino al Porto Antico. Queste ultime erano quasi tutte a Sestri, poi Fincantieri si è allargata e le riparazioni navali sono state spostate. Successivamente venne costruito un super-bacino galleggiante, poi venduto alla Turchia, e adesso è stato costruito un altro super-bacino che è stato a sua volta venduto: è una storia veramente da pazzi. Questo è diventato poi il Blueprint, nato da una sollecitazione da parte dell'Autorità Portuale e del Comune che in particolare voleva riqualificare l'area della Fiera. Una parte della Fiera Nautica è stata dismessa ed è ora della Filz, società operativa del Comune, che ha comprato queste aree risanando il debito della Fiera.

Infatti, pare che per far fronte al debito, nel bando di concorso del Blueprint vennero richiesti 40000 mq di residenze, quando il masterplan ne prevedeva solamente 11300. Ciò è stato probabilmente uno dei motivi per i quali non c'è stato nessun vincitore.

Sì, è vero. In realtà da una parte c'erano pochissimi gradi di flessibilità all'interno del concorso, però dall'altra c'erano molte aspettative. Queste si dovevano poi tradurre in aspetti economici, perché il debito che ha sopportato la società è stato alto e a questo si sommano tutti gli oneri finanziari che ogni anno si aggiungono. Quindi, più

passerà il tempo e peggio sarà, sicuramente la situazione non migliorerà. Il sindaco sta cercando di riprendere in mano questo progetto, ha già incontrato l'architetto Piano più volte riguardo a questo tema e credo che l'intenzione sia quella di portarlo avanti. Ci saranno inevitabilmente alcune modifiche, sebbene non sappia in che forma.

Quindi nel Blueprint ci si è concentrati proprio su quest'area per decisione dell'amministrazione? Era una prosecuzione del progetto di Porto Antico?

Sì, avrebbe legato il Porto Antico con Carignano, la foce e poi corso Italia. Si sarebbe creata una bella passeggiata. Oggi è difficile andare a piedi da Corso Italia, bisogna attraversare non poche difficoltà.

Recentemente, sui giornali si è parlato del nuovo Waterfront di Levante. Si è detto che, negli incontri tra il nuovo sindaco e l'architetto Piano, c'è la volontà di proseguire la passeggiata di corso Italia fino a Nervi.

Sì esatto, all'architetto Piano è stato chiesto di proseguirla, dalla fine di corso Italia verso Nervi, allungandola verso Levante.

Invece quali sono i rapporti tra l'Autorità Portuale col PRP e il Comune col PUC, in relazione al vostro percorso progettuale?

Le aree sono distinte, e quindi non intervengono nello stesso ambito: il demanio marittimo è oggetto di PRP e quello comunale è oggetto di PUC. Questi, così come il Waterfront e l'Urban Lab, dovevano essere strumenti para-amministrativi che mettessero insieme le esigenze delle diverse istituzioni e sistematizzassero le richieste da parte dei diversi enti, per fare in modo che questi facessero proprie e applicassero le conclusioni di questi, ognuno per quanto riguardava i suoi strumenti urbanistici. Ciò è avvenuto solo in parte, nel senso che il Blueprint è stato votato in commissione in Autorità Portuale ed è stato approvato. Era stata fatta anche una proposta al Comune da parte dell'Autorità Portuale per farsi promotore dell'intero sviluppo anche da un punto di vista economico, però questo avrebbe voluto significare cedere parte delle aree del Comune all'Autorità Portuale, o se non direttamente, indirettamente come utilizzo, per fare in modo che intervenisse. Questo non è avvenuto, perché poi ognuno ha tenuto le proprie aree, però ad oggi il Comune non ha ancora fatto propri i risultati all'interno dei suoi strumenti urbanistici, non sono ancora esecutivi. Immagino che ci lavoreranno adesso, anche con questa nuova logica legata al Palasport, che prima doveva essere una cosa, poi un'altra, poi un'altra, si sta investigando dal punto di vista funzionale su che cosa sia meglio. È un edificio che sicuramente andrebbe pulito e ripulito dalle aggiunte che sono state fatte per ragioni di sicurezza, poiché sono molto deturpanti per l'interessante architettura dell'edificio. Sono state fatte tantissime ipotesi sul Palasport, si è pensato di farne anche un centro commerciale... è stata pensato veramente di tutto. L'opzione più intelligente che hanno avanzato è quella di trasformarlo in un centro sportivo, legato al Coni, ma bisogna capire chi e come investe. Genova è una città

abbastanza conflittuale e la conflittualità purtroppo genera immobilismo.

Quale pensa invece che sarà il futuro della sopraelevata?

Credo sinceramente che, da un punto di vista trasportistico, immaginare un progetto alternativo della sopraelevata senza proporre una soluzione alternativa non porterà da nessuna parte. Se la sopraelevata è bloccata, la città è bloccata. Genova è lunga 22 chilometri ed è mediamente profonda 400-500 metri, è una città lunga e stretta, a parte le due vallate, si può immaginare come un pi greco. Con questa configurazione, l'accessibilità levante-ponente è quella principale. Oggi c'è un sistema che porta tutto il traffico al mare (esempio anche Atene), frutto di una logica urbanistica degli anni del dopoguerra, nel quale le infrastrutture rappresentavano il progresso e per questo venivano realizzate nel posto più "comodo", quello sul lungomare. Oggi non c'è un'alternativa. Avevamo proposto una soluzione, chiamata Secante, che doveva essere a nord, però senza un'alternativa vera non c'è possibilità di risolvere il traffico a Genova. La sopraelevata è sicuramente bella da attraversare, perché dà una visione incredibile della città, però per la città sottostante è deturpante, da un punto di vista visivo, acustico e ambientale. La strada crea anche un taglio non indifferente, una cesura forte al tessuto urbano, ancora di più al rapporto tra la città e, di nuovo, il mare. Ci sono moltissimi progetti: l'Hennebique che non si sa che cosa farne, ci sono progetti che giacciono da venti, trent'anni.

Anche il progetto del tunnel sub-portuale è tra questi?

Il tema del tunnel sub-portuale è un tema ancora più delicato: ha generato una società, ormai da 15 anni, che non so se è ancora attiva, ha una sua struttura amministrativa e genera costi, stipendi. C'è un amministratore, una struttura, sono stati fatti decine di progetti. Il tunnel sub-portuale è stata una delle ipotesi in alternativa alla sopraelevata. Problemi di tipo tariffario, problemi di uscita... Il tunnel sub-portuale, dal punto di vista tecnico, non è complesso. La complessità nasce dall'impossibilità di chiudere il porto, non si può realizzare con degli elementi prefabbricati sul fondo, ma si deve scavare sotto, per non bloccare l'operatività del porto crociere e di tutto l'arco storico. Inoltre ha la necessità di tre corsie, più una corsia di emergenza. Personalmente, è una struttura che Genova non farà mai. La metterei sullo stesso piano del ponte di Messina, la scala è ovviamente diversa perché si tratta della città di Genova, però la considero la stessa cosa. Considerando le priorità della città, non credo che si farà mai il tunnel sub-portuale, pur essendo nata una società con quote da parte di tutti quelli che lavorano nel porto (Autorità Portuale, vari operatori nel settore)...

Quindi secondo lei quali sono le priorità per la città adesso?

Credo che l'aspetto legato al rapporto tra la città e il mare sia il principale. Genova ha un affaccio sul mare lungo 22 chilometri e di questi, 17 circa (abbiamo fatto il conto),

sono preclusi ai cittadini poiché occupati dal porto, dall'aeroporto, da dighe ecc... Credo che proprio la terra di confine e il rapporto tra questi due mondi (città e mare) sia l'aspetto più delicato. È un rapporto irrisolto, infelice, doloroso, poiché si crea una fascia di terra che non è di nessuno, che non viene curata, che diventa il "back of house" della città quando in realtà dovrebbe essere il suo fronte principale, essendo stata costruita con l'affaccio principale al mare. Questo, però, è diventato la schiena, e la città si è girata da un'altra parte perché lì non poteva più guardare. Palazzi che avevano il fronte principale al mare si sono girati e sul retro si sono attaccati corpi, superfetazioni, magazzini. Credo che l'aspetto più delicato della città rimanga questo, a parte quello idrogeologico di carattere superiore, del quale è stato detto moltissimo. La città ha circa cinquanta rivi che dovrebbero arrivare al mare e che ora non lo raggiungono. È chiaro che l'aspetto idrogeologico è delicato e importante, ma è compreso nello stesso problema: l'affaccio della città al mare che non c'è più.

1. Antonio Sposetti, Genova, 2016

2. Antonio Sposetti, Genova, 2016



Gabriele Basilico, Svincolo viario, Genova, 1996



Gabriele Basilico, Val Bisagno, Genova, 1996



Gabriele Basilico, Autostrada, Genova, 1996

4. Valicare gli ostacoli: infrastrutture potenziali

Settembre 2022: cos'è cambiato nell'ambito delle infrastrutture strategiche europee?

Secondo M.Morino l'Italia aspira ad essere la nuova piattaforma logistica del Mediterraneo. Genova ha agganciato l'Europa e il suo porto è ora concorrenziale rispetto a quelli del nord-Europa. Genova oggi è capace di smistare il 30% del totale container che prima sbarcava a Rotterdam e Anversa. Il traffico ferroviario delle merci a livello nazionale è aumentato del 50%, con un risparmio sui costi del 46% (*Il Sole 24 Ore, 2017*).

Il progetto sarà un vero e proprio motore per lo sviluppo regionale.

Il *Terzo Valico* è una linea ad alta capacità, cioè consente un'alta frequenza di treni grazie ad avanzati sistemi di controllo della circolazione, per il trasporto di merci e passeggeri. Si sviluppa in direzione sud-nord (Genova-Tortona) e ha una lunghezza complessiva di 53 km, di cui 37 in galleria (tre gallerie naturali, due artificiali).

Sarà connesso: a sud, con gli impianti ferroviari di Genova, con i bacini portuali di Prà, del Porto storico e con la linea Savona; a nord, a Novi Ligure con le linee per Alessandria, Torino e Novara e a Tortona con le linee per Milano.

L'opera fa parte del *Corridoio Reno-Alpi*, uno dei nove corridoi della rete europea di trasporto Ten-T (*Trans-European Networks-Transport*) che collegano tra loro le regioni europee a maggior vocazione industriale. Un asse su cui si prevede al 2030 un aumento dell'85% del trasporto merci su ferro, da 44,6 a 82,6 milioni di tonnellate.

Il Terzo Valico dei Giovi consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del nord Italia e con l'Europa in un'area che include i più importanti porti del nord Europa e i principali centri economici europei.

Gli Attori del Terzo Valico:

- Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM): sorveglianza generale sull'esecuzione dei lavori e l'impatto ambientale;
- RFI (*Rete Ferroviaria Italiana*): Committente;
- Italferr: alta sorveglianza e direzione lavori;
- Consorzio Collegamenti Integrati Veloci (CO CIV): general contractor, responsabile della progettazione e costruzione; composto da: Salini-Impregilo (64%), Società Italiana per Condotte d'Acqua (31%), CIV (5%).

I Comuni coinvolti:

la nuova linea attraversa 11 comuni delle province di Genova e di Alessandria, in Liguria e Piemonte: Genova, Ceranesi, Campomorone, Fraconalto, Voltaggio, Gavi, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Tortona.

I Costi dell'opera:

la delibera Cipe (*Comitato interministeriale per la programmazione economica*) n. 84/2010 del 18/11/2010 ha fissato il costo del Terzo Valico in **6,2 miliardi** di euro. **4,8 miliardi** sono il costo dell'intervento; **659 milioni** coprono le attività pregresse, i costi interni RFI e i collaudi, l'Alta sorveglianza da parte di Italferr e il costo del supporto tecnico di enti terzi (Arpa e Osservatorio Ambientale); **739 milioni** sono accantonamenti a disposizione per la gestione delle terre e dell'amianto.

Principali dati tecnici:

La circolazione di treni merci a standard europeo è garantita dal modulo (massima lunghezza del treno) di **750 metri**, e dalla pendenza massima del **12,5 per mille**. La velocità dei treni merci sarà di **100-120 km/ora** e quella dei treni passeggeri di **200-250 km/ora**, con limitazioni a esistente.

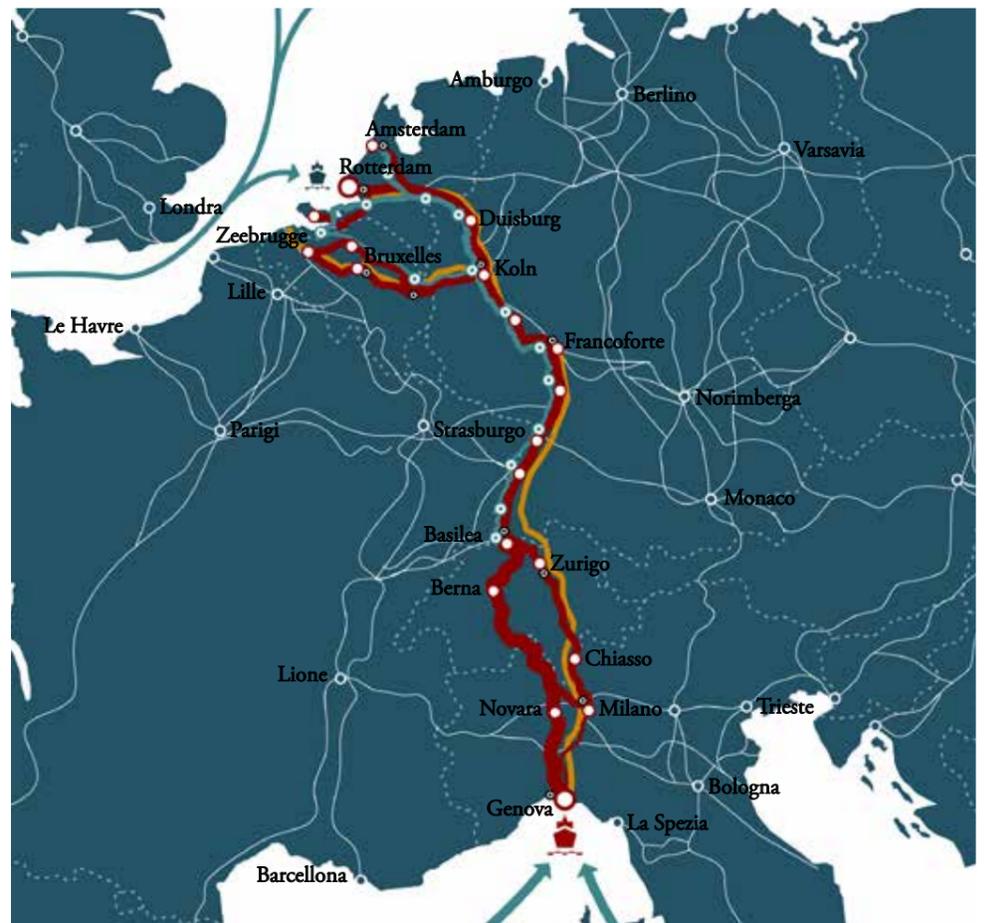
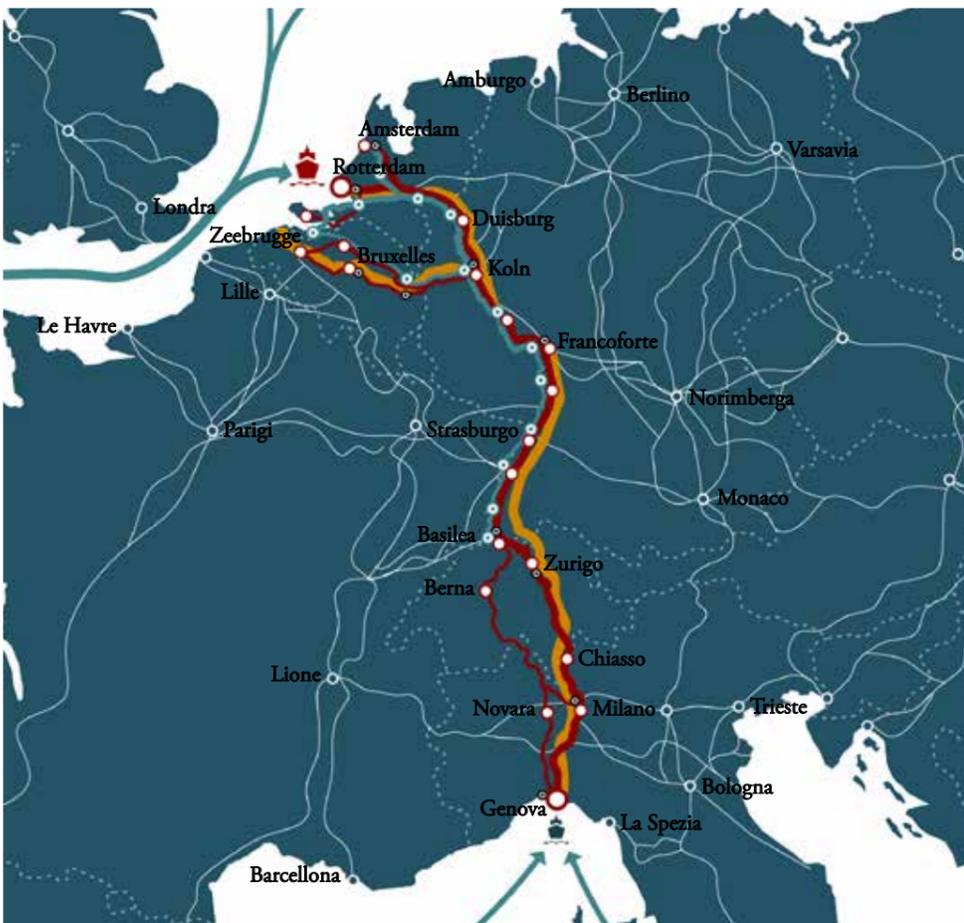


53 KM
IL TRACCIATO DEFINITIVO

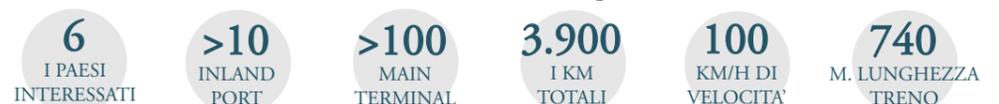
37 KM
DI GALLERIE SUL TOTALE KM

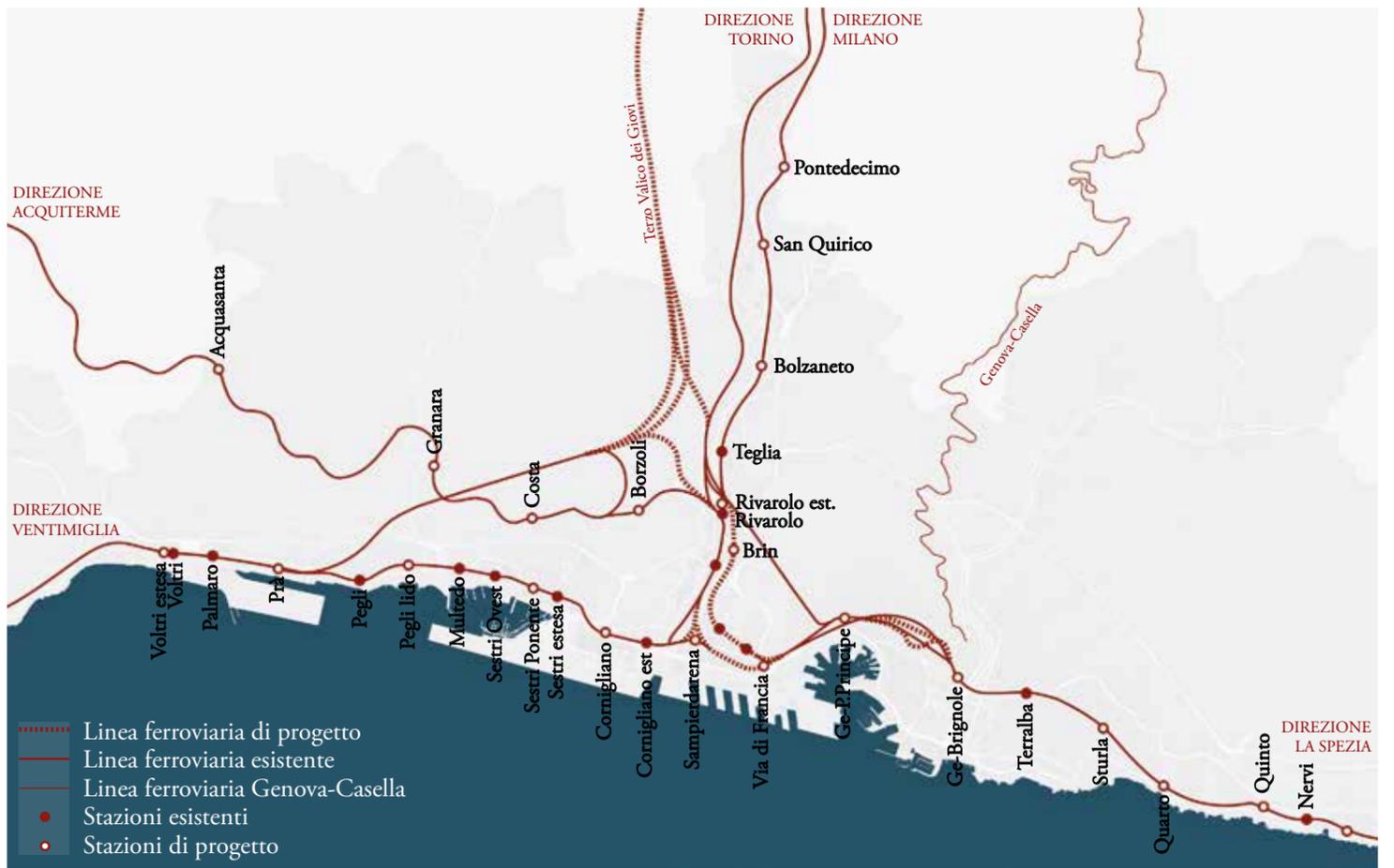
6,2 MLDE
IL COSTO TOTALE DELL'OPERA

2012-2021
REALIZZAZIONE DELL'OPERA



TEN-T CORRIDOR RHINE-ALPINE





“Genova è quasi la terza isola italiana, dopo Sicilia e Sardegna.” (Marco Bucci, “Il Secolo XIX”, 2017) Da qui parte la nostra riflessione sulla pianificazione infrastrutturale della città. Il *Nodo di Genova* rappresenta il sistema efficiente per la mobilità ferroviaria nell’ambito della vasta area metropolitana. Inoltre è considerato come uno dei punti strategici della rete ferroviaria nazionale ed internazionale (*porta di accesso* ai traffici marittimi gravitanti sul Mediterraneo) e costituisce un polo di interscambio fondamentale “porto-ferro” sulle direttrici est-ovest, Ventimiglia-Genova-La Spezia e, nord-sud, Genova-Milano, Genova-Torino. Il piano di potenziamento infrastrutturale-tecnologico e di ammodernamento delle linee del Nodo di Genova è dunque un presupposto essenziale per accrescere la competitività e la qualità di vita dell’intero territorio. Gli interventi previsti mirano anzitutto a liberare la città da due “colli di bottiglia”, separando i flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci, da quelli passeggeri regionali e metropolitani, prevedendo anche la realizzazione dell’interconnessione del Nodo con il “Terzo Valico dei Giovi”; a potenziare e automatizzare le infrastrutture tramite la creazione di nuovi impianti di sicurezza e controllo (ACC Multistazione); ad adeguare gli impianti-stazione di Ge-Voltri, Ge-Sampierdarena e Ge-Brignole; a favorire l’interazione intermodale (adeguamenti nell’area Ge-Terralba e Ge-Brignole).

Lo stato dei lavori dell’opera (doveva concludersi nel 2016) è oggi al 40%: un quadro desolante causato dalle vicende che hanno coinvolto il *Consorzio Stabile Eureka* (CMB,Unico,CLF) a cui erano stati affidati i lavori e che alla fine ha indotto RFI a sciogliere il contratto, riappaltare i lavori e semplificare il progetto per recuperare il tempo perso. Tra i vari progetti di riassetto del nodo ferroviario, fondamentale è considerato lo scalo di Sampierdarena: per accelerare i tempi è stata decisa la cancellazione degli “scavalchi di Sampierdarena”, che avrebbero assicurato la totale indipendenza tra i traffici passeggeri suburbani/metropolitani dai traffici passeggeri a lunga percorrenza/merci e di attraversamento o da/per il porto. Limitando l’intervento, tutto il traffico dovrà essere gestito a raso: rispetto ai piani originari che prevedevano i “salti di montone”, la separazione dei flussi attraverso incroci sarà più problematica.

Ulteriori interventi

- **Genova-Voltri** : la stazione di Voltri è destinata a diventare la porta di ponente del nodo di Genova, consentendo l’interscambio fra treni passeggeri regionali e metropolitani. Gli interventi saranno: il prolungamento, a levante, della bretella di Ge-Voltri, (con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi) e il completamento del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena. Questo nuovo raccordo del passante esterno cittadino sarà utilizzato dai traffici passeggeri a lunga percorrenza e merci del corridoio tirrenico, alleggerendo la linea costiera che potrà essere destinata prevalentemente al traffico di tipo metropolitano.
- **Genova-Sampierdarena**: nell’ambito della stazione di Sampierdarena l’intervento completerà la separazione delle linee dedicate alla circolazione ferroviaria a lunga percorrenza, passeggeri e merci, da quelle destinate al traffico regionale e metropolitano. Inizialmente il progetto prevedeva la ristrutturazione dell’attuale ponte sul Polcevera della linea Succursale dei Giovi e Ovada e la costruzione di una galleria artificiale per mezzo della quale la nuova linea da Voltri e le attuali linee Ovada e Succursale dei Giovi avrebbero potuto scavalcare la linea dei Giovi (proveniente dalla Val Polcevera) eliminando l’interferenza a raso. A causa di notevoli ritardi il progetto è stato ridimensionato e consiste ora nella costruzione di nuovi binari che consentiranno la specializzazione della parte sud della linea dei Giovi al traffico locale.
- **Genova Principe-Brignole**: tra le stazioni di Ge-Principe e Ge-Brignole il progetto prevede la realizzazione di due nuovi binari dedicati esclusivamente al traffico metropolitano-regionale. Ad oggi il collegamento è a quattro binari: soltanto nel tratto prossimo alla stazione di Principe sono già presenti due ulteriori gallerie a singolo binario, la Cristoforo Colombo e la San Tomaso. Per rendere disponibili sei binari su tutta la tratta verrà realizzato il prolungamento delle gallerie fino alla stazione di Brignole. Le gallerie a singolo binario C. Colombo e S. Tomaso saranno quindi prolungate, attraverso il riutilizzo, per quest’ultima, di un tratto della galleria delle Grazie (attualmente fuori esercizio): ciò equivale ad un sestuplicamento della tratta, per cui non vi saranno più interferenze con gli itinerari tra Ge-Principe e Ge-Brignole.



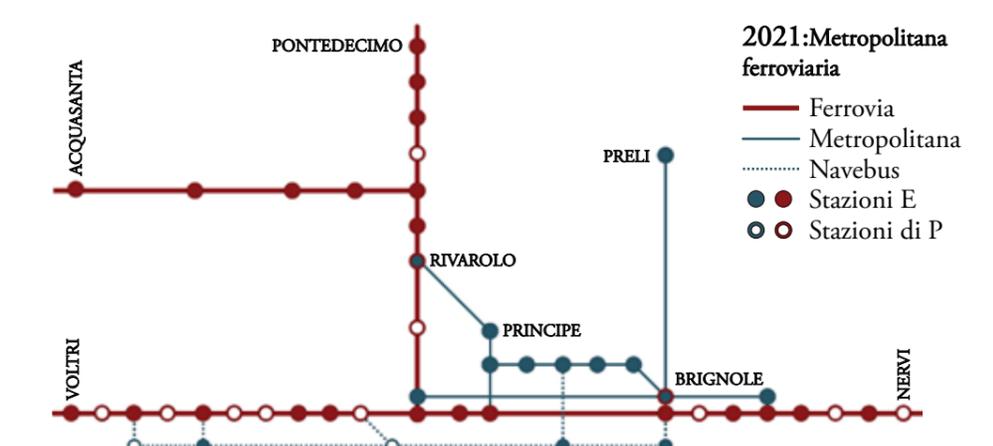
2021: Merci

- Parchi Ferroviari dimensioni (mila mq):*
1. P.Fegino(28);
 2. P.Rivarolo(19,5);
 3. P.Forni(43,6);
 4. P.Polcevera(43,5);
 5. P.Sampierdarena(26);
 6. P.Principe(30,5);
 7. P.Brignole(10);
 8. P.Terralba(78);
 9. P.Quinto(7,5);
 10. P.Pegli(7,5);
 11. P.Palmaro(5,7);
 12. P.Voltri(10,7).

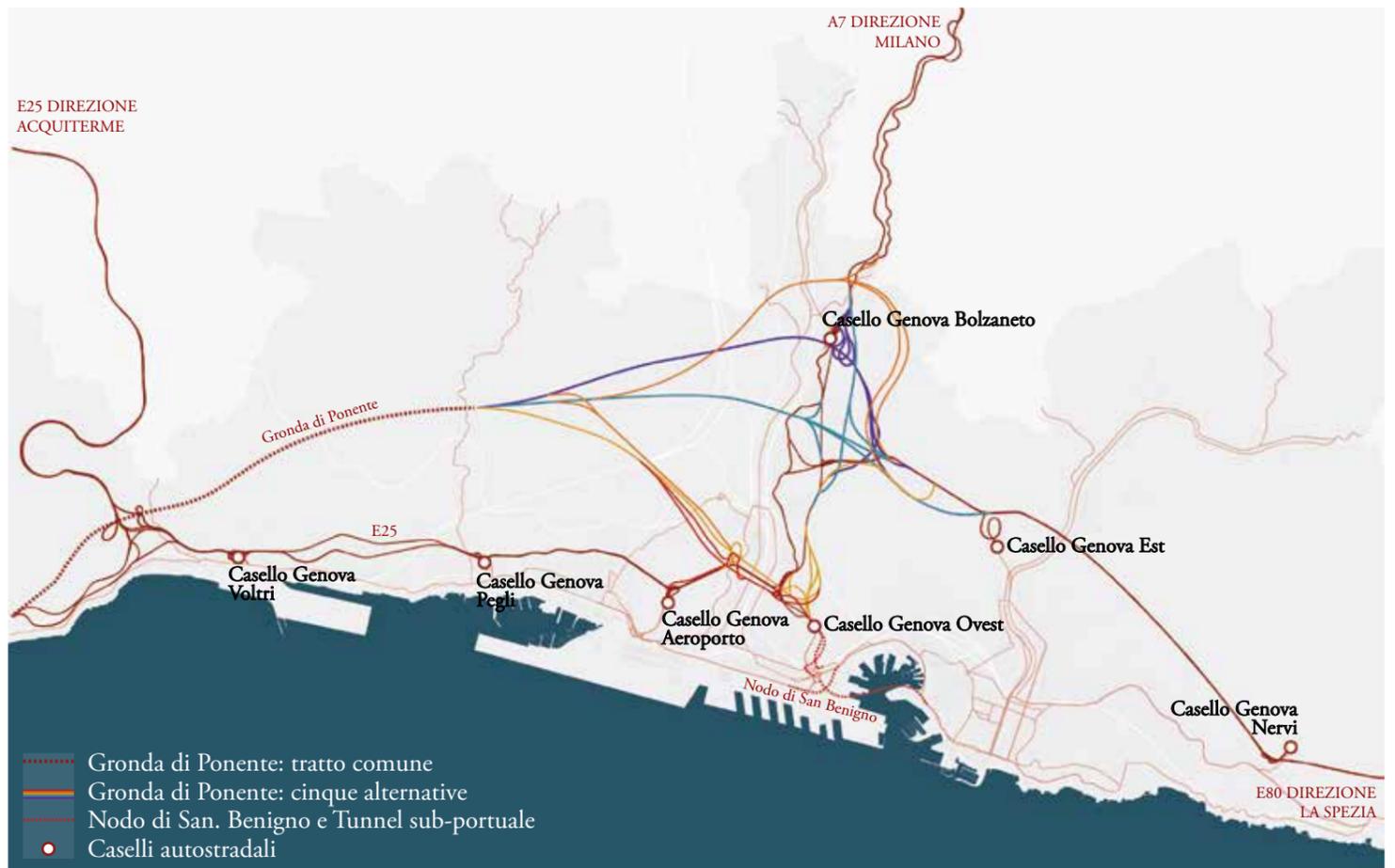


2021: Passeggeri

- Stazioni esistenti:*
Voltri, Prà, Pegli, Sestri Ponente, Cornigliano, Sampierdarena, Piazza Principe, Brignole, Quarto dei Mille, Quinto, Nervi, Rivarolo, Bolzaneto, San Quirico, Pontedecimo, Borzoli, Granara, Acquasanta
- Stazioni di progetto:*
Nuova Voltri, Palmaro, Pegli Lido, Mulredo, Sestri Ovest, Sestri estesa, Cornigliano, Terralba, Forni, Rivarolo, Teglia



La Gronda di Ponente e il tunnel subportuale



Il sistema autostradale

Attualmente il sistema autostradale genovese è costituito dalle autostrade A7 Genova- Serravalle, A12 Genova-Roma e A26 Genova-Gravellona, A10 Genova-Ventimiglia, ed è proprio quest'ultima la protagonista del progetto della Gronda.

La Gronda di Ponente è un nuovo tratto autostradale a quattro corsie che rappresenta il raddoppio dell'esistente A10 nel tratto di attraversamento del Comune di Genova (dalla Val Polcevera fino all'abitato di Vesima) e che fa parte del più ampio progetto di potenziamento del *Nodo Stradale ed Autostradale di Genova*.

Interventi complementari:

- Il potenziamento delle Autostrade A7 e A12 e dei relativi collegamenti;
- Le interconnessioni della Gronda con l'A10 e/o l'A12 ad Est e con l'A10 e l'A26 ad Ovest;
- Il Nodo di S. Benigno che facilita le connessioni tra Genova Ovest ed il porto antico.

Il progetto della Gronda si inserisce, inoltre, in un più ampio quadro strategico elaborato nell'ambito della pianificazione territoriale nelle sue articolazioni di livello regionale, provinciale e comunale.

La singolarità di Genova

Le infrastrutture autostradali ricadenti nell'area genovese, pur essendo realizzate per favorire gli spostamenti extraurbani, svolgono anche funzioni di smistamento del traffico urbano. L'attuale configurazione della rete autostradale di traffico è ormai inadeguata ad espletare entrambi i compiti.

La Gronda di Ponente si è quindi posta i seguenti obiettivi: suddividere il traffico cittadino/di attraversamento; migliorare la sicurezza stradale e offrire un'alternativa all'unico asse autostradale ligure; diminuire i tempi di percorrenza. La definizione del tracciato dell'intervento è stata oggetto di discussione in un dibattito pubblico, svoltosi a Genova nel periodo tra il febbraio e il maggio 2009, e organizzato dallo stesso Comune con lo scopo di diffondere tutte le informazioni in modo trasparente, di dare voce ai cittadini favorendo il confronto tra essi e il soggetto proponente (*Autostrade per l'Italia*). Sono state valutate cinque alternative:

- una soluzione "Alta", il percorso è verso l'entroterra e riduce l'impatto ambientale;
- due soluzioni "Medio-Alta" e "Media";
- due soluzioni "Basse" con rifacimento del Ponte Morandi a monte o a mare.

Il dibattito pubblico ha evidenziato il forte impatto sul sistema residenziale:

Autostrade per l'Italia si è impegnata ad individuare una sesta alternativa, basata sulla soluzione "Medio-Alta", da cui si è poi preso spunto per la soluzione definitiva. Questa sesta soluzione del tracciato della Gronda permetterebbe di ridurre di circa il 40% il numero di alloggi interferiti (espropriati). Dal raffronto emerge la capacità dell'intervento di portare il sistema entro livelli di funzionalità adeguati e decisamente migliorativi rispetto ad oggi.

54 KM

IL TRACCIATO DEFINITIVO

48 KM

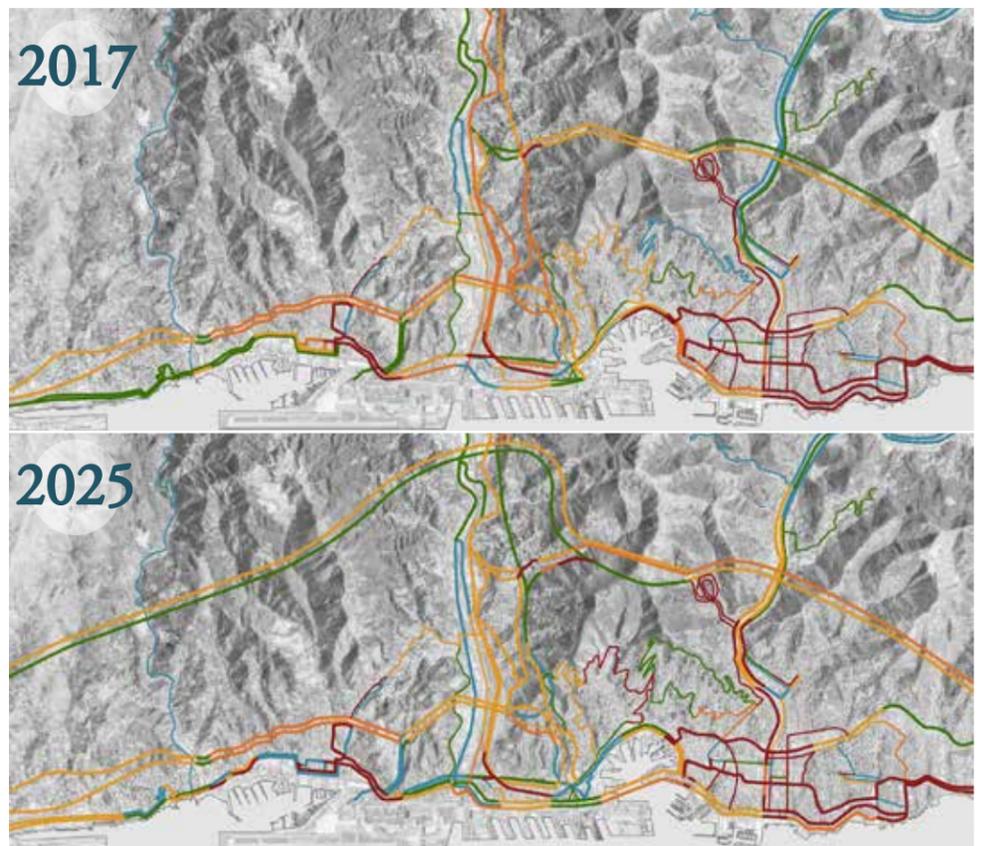
DI GALLERIE SUL TOTALE KM

3,5 MLDE

IL COSTO TOTALE DELL'OPERA

2017-2025

REALIZZAZIONE DELL'OPERA



LIVELLO DI PORTATA (LoS): % di Flusso rispetto alla Capacità possibile

- LoS A: F<35%
- LoS B: 34%<F<55%
- LoS C: 55%<F<75%
- LoS D: 75%<F<90%
- LoS C: 75%<F<100%

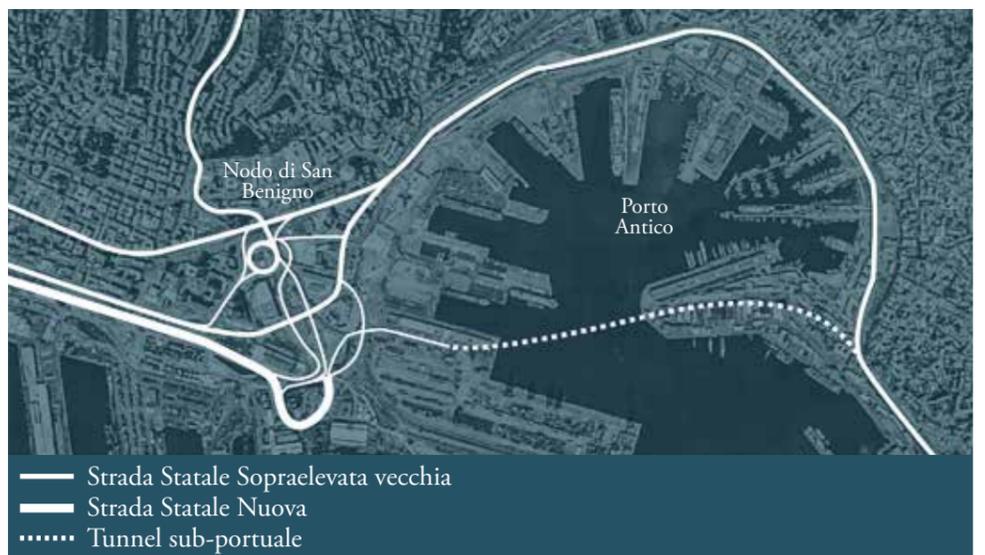
Il tunnel subportuale

Il progetto del Tunnel subportuale si inserisce nel sistema della viabilità urbana di Genova, con l'obiettivo di migliorare i collegamenti dell'area portuale e realizzare una connessione diretta tra il lato ponente ed il lato levante della città, attraversando il bacino del porto antico e ponendosi in alternativa all'esistente sopraelevata.

Obiettivo del progetto è il miglioramento del collegamento viario veloce di attraversamento del centro città dall'importante *nodo di San Benigno* alla foce del Bisagno, attualmente assolto dalla sopraelevata. Si eviterebbe l'attraversamento da parte dei mezzi pesanti diretti verso l'area delle riparazioni navali. Inoltre con il parcheggio previsto presso Calata Gadda si riuscirebbe ad ampliare la rete degli spazi di sosta.

La possibile demolizione di parte della sopraelevata, una volta entrato in esercizio il Tunnel, contribuirebbe alla riqualificazione del waterfront cittadino.

Per queste ragioni il progetto del tunnel subportuale potrebbe risultare alternativo al progetto di miglioramento dell'attuale sopraelevata.



IL TUNNEL SUBPORTUALE

DUE GALLERIE PARALLELE A 35 METRI DI PROFONDITA'
TRE CORSIE DA 3,75 M. A GALLERIA CON PASSAGGI TRASVERSALI DI SICUREZZA
PENDENZA MASSIMA 5%
CAPACITA' 6.000 VEICOLI/ORA

720 M

IL TRACCIATO DEFINITIVO NEL SUO SVILUPPO

100%

DI GALLERIE SUL TOTALE LUNGHEZZA

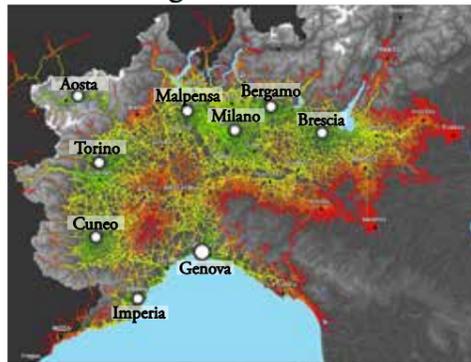
520 MLN€

IL COSTO TOTALE DELL'OPERA

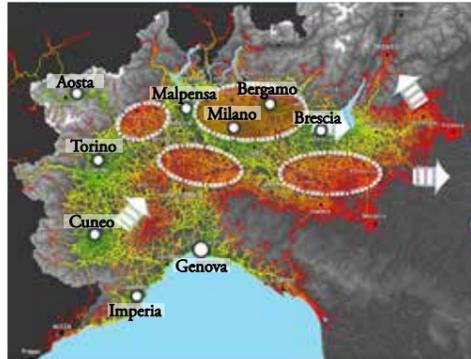
2017-2020

REALIZZAZIONE DELL'OPERA

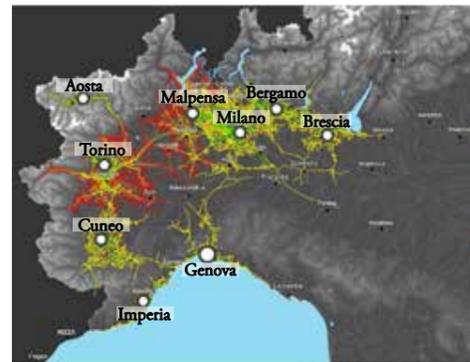
Isocrone su gomma 2017



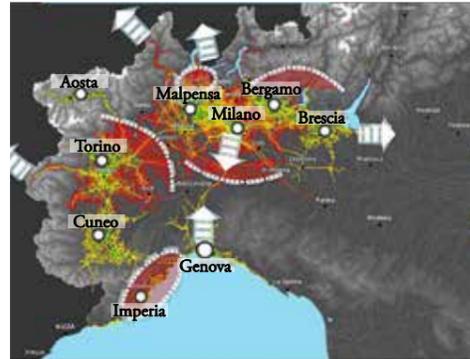
Isocrone su gomma 2030



Isocrone su ferro 2017



Isocrone su ferro 2030



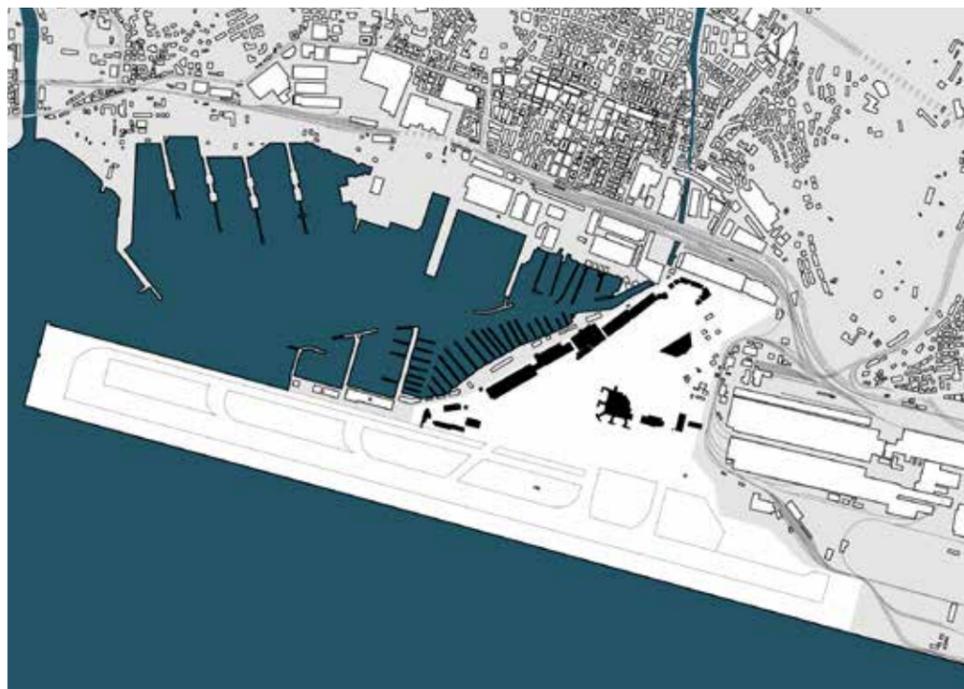
● Aeroporti
 ▬ Direttrici di espansione
 Fronte di tendenza/Area di miglioramento dell'accessibilità

1,3 Mln
 PERSONE/ANNO
 GENOVA,
 CRISTOFORO
 COLOMBO

9,6 Mln
 PERSONE/ANNO
 VENEZIA,
 MARCO POLO

19,4 Mln
 PERSONE/ANNO
 MILANO,
 MALPENSA

3,9 Mln
 PERSONE/ANNO
 TORINO,
 SANDRO
 PERTINI



trasformazione, dalla riconversione della collina degli Erzelli in villaggio tecnologico, al recupero di aree industriali dismesse (Ilva). In particolare il progetto di realizzazione di una nuova fermata ferroviaria in prossimità dell'aeroporto apre nuove prospettive di sviluppo grazie al collegamento diretto tra trasporto ferroviario e trasporto aereo. Nonostante la sua posizione, il traffico dell'aeroporto, sia in termini di viaggiatori che di voli, è ancora modesto in relazione al suo potenziale bacino di traffico. In primo luogo dovuto alla concorrenza di numerosi scali con traffici internazionali e intercontinentali che si servono di bacini di utenza di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso più efficaci (come Milano Malpensa, Pisa e Nizza). In secondo luogo l'assenza di un collegamento ferroviario, che indebolisce le connessioni urbane e territoriali dello scalo, come ad esempio gli scarsi collegamenti forniti con la vicina stazione ferroviaria di Sestri Ponente.

1. Pista di volo
2. Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
3. Piazzale aviazione generale
4. Logistica
5. Aerostazione passeggeri
6. Aerostazione merci
7. Vigili del fuoco
8. Operatori privati e hangar
9. Infrastrutture e logistica
10. Hotel
11. Progetto ampliamento aerostazione

2,5 Mln
 PERSONE/ANNO
 PREVISIONE
 2030

2500
 TONNELLATE
 TRAFFICO
 MERCI 2016

40 Mln
 EURO
 INVESTIMENTI
 2000-2017

13 Mln
 EURO
 INVESTIMENTI
 2017-2019

I Bacini di traffico attuali e previsti

Isocrone su ferro: la rete ferroviaria subisce un considerevole potenziamento, rivolto sia alla rete primaria (nuovi collegamenti Alta Velocità) sia a quella funzionale agli aeroporti, con l'introduzione di infrastrutture finalizzate all'interscambio aria-ferro.

Isocrone su gomma: il macrobacino Nord Ovest è caratterizzato da una buona accessibilità su gomma; gli interventi sulla rete viaria sono funzionali all'accrescimento di condizioni di accessibilità diffusa. L'autostrada Asti-Cuneo riduce i tempi d'accesso dall'aeroporto di Cuneo alle zone dell'albese; l'autostrada Broni-Mortara ricuce il territorio della Lombardia sud occidentale, a partire da Milano Liniate e da Genova. Entro il 2030, la rete AV/AC sarà completata con nuovi collegamenti verso il nord Europa (Frejus, Sempione e Gottardo). All'interno dei confini nazionali, le nuove direttrici AV/AC Milano-Verona-Venezia e Milano-Genova sono destinate a migliorare le connessioni fra queste regioni urbane; gli effetti sulla rete aeroportuale sono però ridotti alla scala di analisi considerata (accessibilità entro 90 minuti), a causa della distanza fra le stazioni e dell'assenza di collegamenti diretti fra rete AV e scali aeroportuali. Gli effetti più rilevanti sull'accessibilità ferroviaria si ravvisano alla scala regionale, in virtù del miglioramento delle connessioni fra gli aeroporti e la rete ordinaria.

L'aeroporto di Genova presenta una posizione strategica in relazione alle direttrici europee, poiché è posto all'incrocio del corridoio Genova-Rotterdam e dell'Autostrada del Mare "Mediterraneo sud-ovest" e a livello locale, poiché situato al centro di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di trasformazione.

Nonostante ciò, il bacino d'utenza dello scalo rimane ancora limitato prevalentemente all'area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in parte dal traffico crocieristico.

Le previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Genova (2008) sono in parte già realizzate; per il resto rimangono valide le previsioni di ampliamento del terminal, dei piazzali e dei parcheggi esterni (vedi figura). Queste soluzioni permetteranno all'aeroporto di arrivare, con un'aerostazione moderna, ad una capacità di circa 2,5 milioni di passeggeri, risolvendo in gran parte quelle criticità che sono emerse nel corso degli ultimi anni e che hanno portato, in alcune aree funzionali, al decadimento dei livelli di servizio.

E' stata invece modificata la previsione di utilizzo di una area *land side* (aerostazione passeggeri, parcheggi, strutture aperte al pubblico) sul lato nord, che il Piano destinava ad infrastrutture *air side* (pista di atterraggio, vie di rullaggio, piazzale di sosta per gli aeromobili) e alla realizzazione di un nodo intermodale attrezzato, in cui poter sviluppare le connessioni tra la futura fermata ferroviaria (Aeroporto/Erzelli), la aerostazione ed il porto turistico.

La valutazione dei requisiti di sviluppo dei volumi di traffici attuali e le deboli connessioni con il territorio, indica attualmente Genova come "aeroporto primario" nella rete nazionale, che, in ragione delle potenzialità di posizionamento potrebbe diventare strategico, qualora fossero rafforzate le connessioni territoriali.

Aeroporto Cristoforo Colombo

L'aeroporto Cristoforo Colombo è situato su una penisola artificiale a circa 3 m. s.l.m., realizzata con un riempimento a mare, in località Sestri Ponente. L'aeroporto è situato a circa 9 km dal centro di Genova e 6 km dal porto, e ha un'estensione complessiva di 164 Ha. Iniziato nel 1954 e inaugurato nel 1962, lo scalo è dotato di una pista di 3065m e di un'aerostazione provvisoria costituita dal prefabbricati, che sopravvissero fino all'inaugurazione della nuova aerostazione nel 1986. La posizione è strategica: situato nei pressi di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di



Il Trans European Network-Transport comprende 33 aeroporti italiani, suddivisi in:

- "Core airports" (nodi più importanti che formano la struttura portante dei trasporti europei): Roma, Milano, Venezia, Bergamo, Bologna, Torino, Genova;
- "Comprehensive airports" (strutture che completano la copertura del territorio e l'accessibilità delle regioni): Ancona, Bolzano, Brescia, Firenze, Forlì, Pescara, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Trieste, Verona.

“Grandi opere”, accezione che rimanda subito a scenari preoccupanti, soprattutto se ci si riferisce ad una regione fragile dal punto di vista ambientale come la Liguria, stretta fra il mare e le sue colline. Solo se guardassimo queste come grandi opportunità, la scena potrebbe cambiare. Queste infrastrutture, che sono la spina dorsale di un territorio, creano ricchezza e occupazione, diventando l'elemento principale su cui fare leva per lo sviluppo. Fondamentale è progettare nel rispetto del territorio e di chi lo popola, valorizzando le risorse che questo offre. La Liguria, infatti, riunisce in sé tutte le modalità di trasporto possibili. Questa commistione di mobilità è un elemento-chiave, che può essere di forte criticità. Se non gestito nel modo corretto può diventare la carta strategica da giocare sul tavolo dello sviluppo.

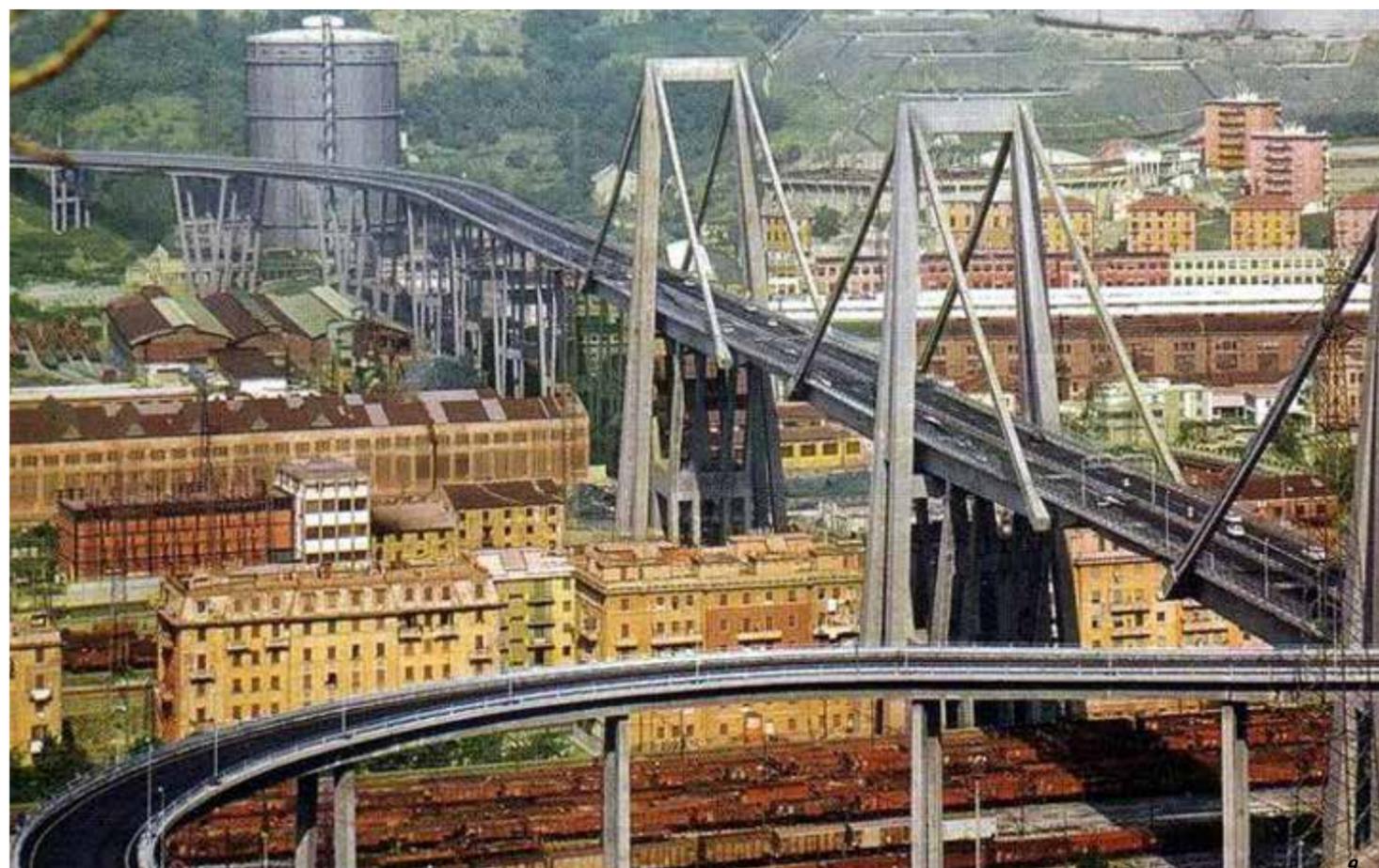
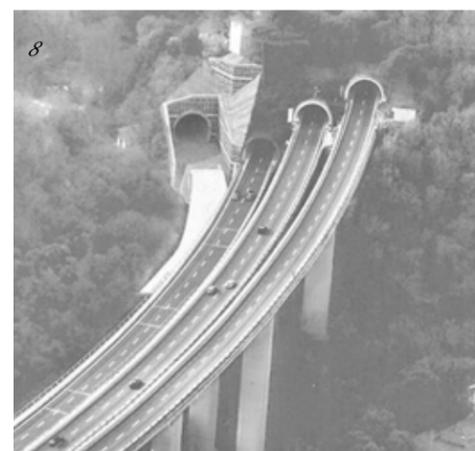
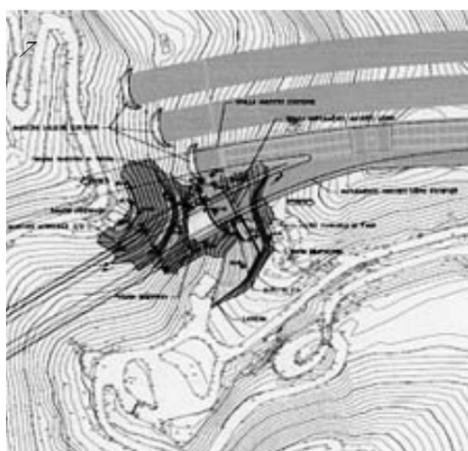
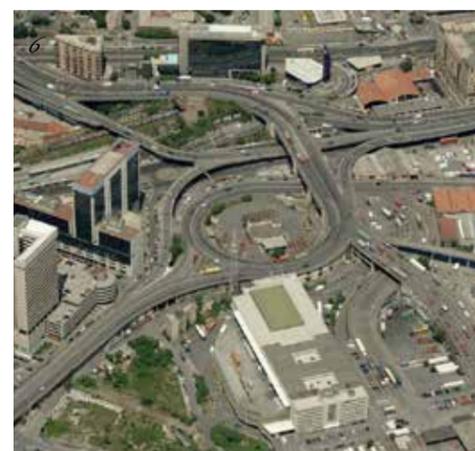
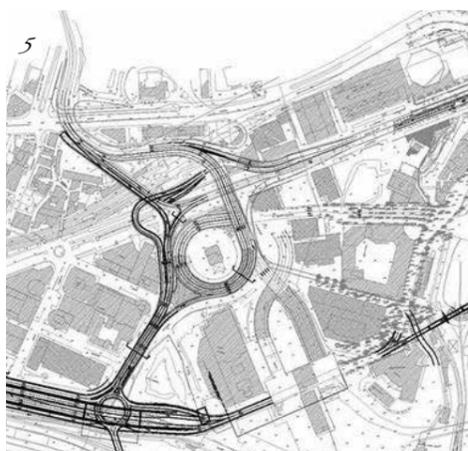
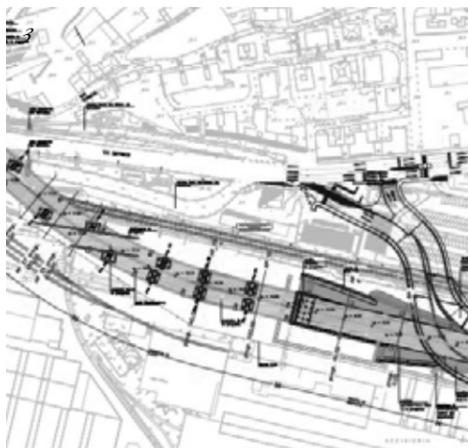
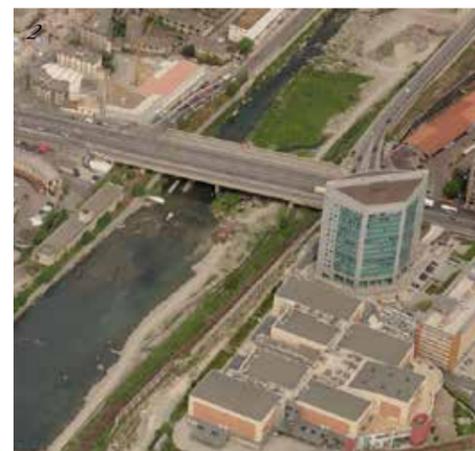
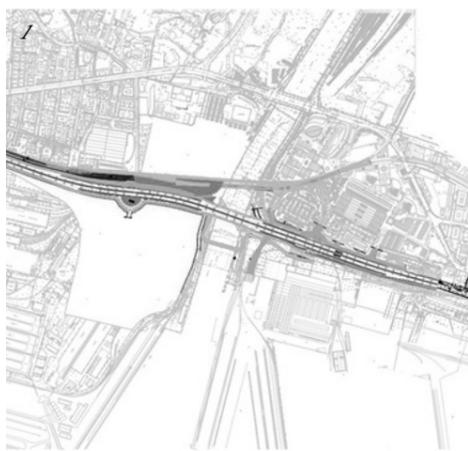
La sopraelevata si sviluppa per circa 5 km lungo l'arco portuale storico e svolge un ruolo fondamentale per l'attraversamento ponente-levante. Storicamente è stata oggetto di discussioni legate all'impatto visivo e all'inquinamento acustico ed ambientale che provoca. Il nodo di San Benigno è uno dei punti chiave della viabilità genovese, ma risulta spesso congestionato a causa di una configurazione complessiva inefficiente e una forte congestione tra il traffico merci e quello passeggeri. Un altro importante scenario di sviluppo riguarda la costruzione della Gronda, che nasce dall'impossibilità di un intervento di potenziamento “in sede”, a causa delle condizioni piano-altimetriche ed orografiche.

Genova e la Liguria hanno potenzialità che potrebbero costituire la base della ripresa non solo della Regione ma dello stesso Paese. Le maggiori potenzialità sono la bellezza del suo territorio e il suo sistema portuale. La globalizzazione indurrà tanti cambiamenti e due settori in particolare saranno in costante crescita: il turismo e lo scambio delle merci e dei servizi. In questa ottica, turismo e logistica possono diventare due grandi motori di sviluppo, su cui il nostro paese deve investire molto di più. E' opportuno riprendere il discorso sulle prime battaglie in Liguria per “salvare il volto della regione, cioè il suo paesaggio, come uno dei beni più importanti” (Cesare Fera, *Lucca, 1957*) sapendo che “rianimare e ricostruire le regioni quali consapevoli opere d'arte collettive è uno dei compiti politici spetta alla generazione nuova” (Mumford).

“Genova austera, vibrante, ampia! Luogo unico dai trecento ripiani a terrazza sul mare, ornata di parchi stupendi!

Genova, dove i tramways sono gli ascensori! Le strade ed i quartieri, sovrapposti, si aggrovigliano, si superano, si ricongiungono, si dividono ancora ...”

(Valery Larbaud, da *Ex Voto: San Zorzo, 1922*)



1. Disegno tecnico della Sopraelevata
2. Vista aerea della Sopraelevata
3. Dettaglio tecnico della Sopraelevata
4. Vista aerea della Sopraelevata
5. Dettaglio tecnico del nodo di San Benigno
6. Vista aerea del nodo di San Benigno
7. Dettaglio tecnico della Gronda di Ponente
8. Vista aerea della Gronda di Ponente
9. Il ponte Morandi

5. La porta sud d'Europa: strategie e cambiamenti

La Macchina - porto

“Il Porto è la forma della città, è la sua lingua, la ragione che precede ogni altra ragione. Il Porto è le sue sette vite che ancora non si sono consumate. Né il porto è la sua fabbrica, o il suo negozio, o la sua scuola, o il suo governo. Il Porto è la città, e la città ne è compresa.”

Gabriele Basilico ne Piano, Porto, Città – L'esperienza di Genova, Skira Editore, Milano 1999.

Il porto di Genova è il più grande porto italiano che si è conquistato un posto di rilievo nelle vicende storiche ed economiche europee; la posizione geografica della città ne ha determinato infatti, la sua importanza come snodo mercantile fondamentale nel commercio marittimo del Mediterraneo.

Le prime notizie risalenti alla costruzione del porto risalgono al Medioevo, epoca del Comune, e la conformazione dello storico bacino del porto di Genova si può tutt'ora riconoscere nell'area del Porto antico.

Nel XII secolo il porto ampliò le sue rotte commerciali nel Mediterraneo, diventando luogo di smistamento del traffico di merci provenienti dall'Oriente e dalle Fiandre.

Dalla metà del Duecento i lavori di riempimento consentirono la realizzazione del Molo vecchio e, con la successiva sconfitta di Pisa, il Porto ottenne finanziamenti per la realizzare la Darsena (con l'arsenale per le costruzioni navali e il relativo rimessaggio) e due bacini per il traffico del vino e per la flotta di galee.

Nei primi anni del '300 venne costruita la Lanterna, ancora esistente. La configurazione del porto rimase essenzialmente invariata fino al Cinquecento quando si cominciò progressivamente ad ingrandire il Molo che, nel 1553, arrivò a misurare 490 metri di lunghezza. Il porto dell'epoca presentava sei banchine perpendicolari alla Ripa Maris, banchine che presero il nome dalle merci che qui venivano scaricate.

A partire dal '400 le banchine, inizialmente costruite in legno, vennero ricostruite in pietra e, parallelamente, venne potenziata la Darsena, apportando modifiche al fondale in modo da permettere l'attracco di imbarcazioni sempre più grandi.

Mentre le dimensioni del porto aumentarono con la costruzione di nuove calate, contemporaneamente quelle del Molo Vecchio risultavano insufficienti e, nel Seicento, fu costruito un Molo Nuovo, posizionato davanti alla Lanterna.

Dal Seicento le famiglie più ricche abbandonarono l'iniziativa imprenditoriale lasciando che il porto, e di conseguenza anche l'intera città, entrassero in crisi: cominciò così un declino che portò alla conquista da parte dell'esercito napoleonico nel 1797.

Il porto, negli anni che anticiparono l'Unità d'Italia, riceveva materie prime indispensabili allo sviluppo dell'industria siderurgica, dei settori industriali del cotone, della lana. Il rinnovato traffico di merci resero inadeguate le infrastrutture esistenti: lo sbarco delle merci dai velieri avveniva tramite chiatte che comportava un notevole spreco di tempo e costi. Tra gli anni venti e sessanta dell'Ottocento furono iniziati interventi fondamentali come il prolungamento dei moli, la realizzazione del primo bacino di carenaggio in Darsena e l'apertura di direttrici di comunicazione infrastrutturale come l'apertura di via Gramsci e l'allacciamento ferroviario con Torino (1854), con la Lombardia (1861), con Ventimiglia (1872) e con La Spezia (1874). In questi anni Marsiglia divenne la diretta concorrente di Genova, e questo determinò l'attuazione di ulteriori rinnovamenti: nuovi bacini di carenaggio, ampliamenti delle calate, nuove gru idrauliche, binari ferroviari sulle calate e costruzione della stazione marittima ferroviaria di S.Limbania collegata a San Benigno. A fine ottocento Genova riceveva il 90% di cotone grezzo importato in Italia, il 33% delle materie prime siderurgiche, il 35% del carbone e il 40% di granaglie; alla vigilia della prima guerra mondiale il porto movimentava circa 7,5 milioni di tonnellate di merci. Nel primo decennio del '900 vennero realizzati i magazzini del Molo Vecchio, il silos per il grano di calata S.Limbania, i magazzini frigoriferi in Darsena. Nel 1903, fu concessa al porto l'autonomia amministrativa e gestionale, si istituì il Consorzio Autonomo del Porto (Cap). Nel 1918 la metà delle navi che arrivavano in Italia passava per il porto di Genova, che presentava però rilevanti problemi legati all'insufficienza infrastrutturale. Nel primo dopoguerra avvenne un ridimensionamento del porto, che si accentuò con la crisi del '29. Negli anni venti lo Stato mise a disposizione i fondi per apportare le indispensabili migliorie al sistema portuale: vennero potenziate le strutture esistenti, si completò il bacino della Lanterna, si costruì un altro bacino di carenaggio e si collegò tutto il sistema portuale tramite la galleria aperta nel colle di S. Benigno.

Nel 1935 si aprì la “camionale” (Serravalle) realizzata appositamente per il trasporto su gomma. Nel '39 si concluse anche il nuovo bacino di Sampierdarena e a Levante si costruì il Porticciolo Duca degli Abruzzi.

A causa dell'entrata in guerra dell'Italia nel '40, Genova, primo porto italiano, fu bersagliato e reso inutilizzabile. Alla fine del '48 vennero terminati i lavori di parziale ricostruzione del porto ma, le grandi trasformazioni nei rami petrolifero e siderurgico, avevano modificato l'organizzazione e il lavoro portuale: le dimensioni delle navi erano aumentate e le imprese cominciavano ad autogestirsi le banchine. In questi anni il trasporto su gomma superò nettamente quello su rotaia; questo avvenimento comportò, nella seconda metà degli anni 60, una rivoluzione fondamentale: il container.

Dagli anni '60 si cominciò a costruire un terminal carbone nell'area industriale di Cornigliano; nel '63 venne costruito il porto petroli di Multedo e, solo nel '69, il primo terminal container a Sampierdarena. In seguito, negli anni 70, fu ideato un piano per la realizzazione di un altro terminal container a Voltri-Prà e, contemporaneamente, cominciarono i lavori per l'aeroporto a Sestri. La flessione nella quantità di traffico che avvenne dalla seconda metà degli anni 70 fino ad inizio anni 90 portò ad una nuova divisione e specializzazione delle varie aree portuali molto simile alla situazione odierna.

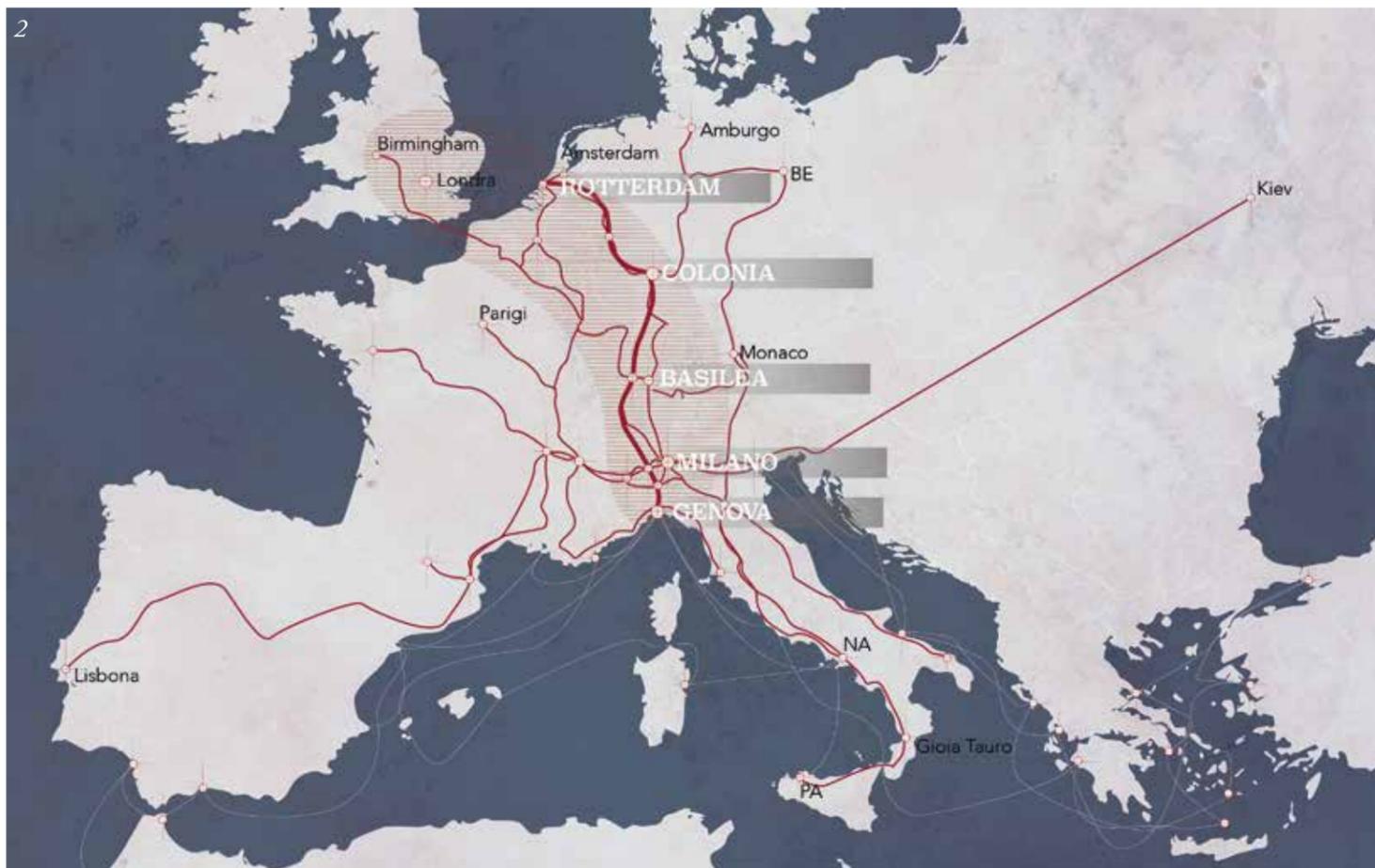
1. Marco Frisinghelli, *Vista del porto e del colle di Carigniano*. 2016.

2. “Blue Banana” e relazioni con il corridoio dei due mari

3. *Relazioni infrastrutturali e gestione dei traffici marittimi del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*

4. *Il Piano Regolatore vigente per i bacini portuali di Savona e Vado, approvato nel 2005*





Con il decreto legislativo 169 del 2016 il governo italiano ha previsto la riorganizzazione dei sistemi portuali, favorendo la cooperazione tra porti vicini, con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza ed aumentarne la capacità di creare occupazione e sviluppo economico. Il coordinamento dei porti è stato attribuito a quindici Autorità di Sistema Portuale integrate nella visione europea delle reti TEN-T.

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure che, insieme, compongono il più importante polo portuale italiano, vera e propria porta di accesso da sud all'Europa e capolinea nel Mediterraneo del corridoio TEN-T Reno-Alpi. L'importante svolta orzativa e gestionale dovrà però essere integrata alle preesistenti Autorità Portuali di Genova e Savona (delle quali i più recenti piani regolatori risalgono al 2015) assicurando la continuità operativa del sistema durante il percorso di cambiamento. Il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale proietta la pianificazione strategica e territoriale verso uno scenario di medio-lungo periodo, integrando disegni di sviluppo di scali quali gateway di distretti logistici complessi (comprendenti retroporti, inland terminal di riferimento e relative reti di trasporto) in accordo con le indicazioni della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema che dovrà identificare le macro-vocazioni di ciascun sistema portuale, alla luce del fabbisogno del Paese.

L'indirizzo strategico e il contenuto del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale deriverà dall'analisi dello stato di avanzamento dei piani dei singoli scali di Genova e Savona Vado. Ma anche dalla lettura coordinata delle esigenze e delle strategie da mettere in atto alla macro scala, con uno sguardo ai mercati potenziali e allo stato attuale, e di prospettiva, delle infrastrutture di trasporto. Da questo punto di vista gli interventi previsti nei Piani vigenti sono in fase di completamento, diverso è il discorso legato alle esigenze prospettate dal mercato e dalla comunità marittimo/portuale, che richiedono ragionamenti di più ampio respiro, in termini di infrastrutture, di governance del territorio e di flussi informativi, nell'ottica di migliorare la competitività complessiva del sistema portuale.

A tale proposito a Genova è stata avviata da qualche anno, in condivisione con la città e con la comunità portuale, una nuova fase pianificatoria dettata dalle sempre mutevoli esigenze del mercato marittimo e dei trasporti.

La procedura di redazione e approvazione del nuovo PRP con relativa VAS non è proseguita in conseguenza delle modifiche normative introdotte con il sopracitato D. lgs. 169/2016. Le novità pianificatorie elaborate in sede di tale percorso si pongono tuttavia ad oggi come riferimento per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e sono riconducibili alle seguenti strategie:

1. miglioramento dell'accessibilità, in primo luogo marittima e terrestre dal punto di vista infrastrutturale, ma anche urbana, con la creazione di nuovi affacci sul mare e sul porto;

2. innovazione, in termini di migliore organizzazione del processo e dei flussi, con un crescente utilizzo di reti informative per snellire le procedure;

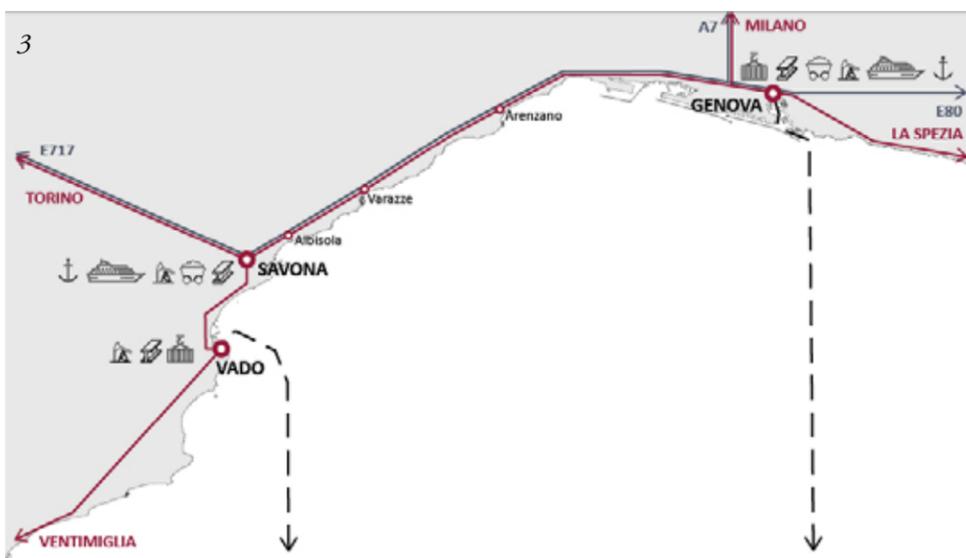
3. flessibilità, a livello normativo, funzionale e, di conseguenza, di gestione del territorio;

4. condivisione, da un lato nella redazione del piano e dall'altro nell'utilizzo di spazi portuali, con particolare riferimento agli ambiti di confine con il tessuto urbano.

A tal proposito, le attività da sviluppare in tema di pianificazione devono rispondere da un lato a immediate esigenze operative, anche tramite adeguamenti normativi degli strumenti pianificatori vigenti, dall'altro al potenziamento della competitività del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nel medio/lungo termine, attraverso la previsione di nuovi interventi nel Piano Regolatore di Sistema Portuale.

In relazione alla redazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema è stata avviata la ricognizione dello stato dell'arte dei porti di Genova e Savona in tema di andamento dei traffici marittimi, interventi pubblici in corso e programmati, accessibilità marittima e terrestre, gestione dei flussi informativi, lavoro portuale.

Da tale analisi, deriveranno gli indirizzi strategici, da coordinarsi con quanto



previsto nella Conferenza Nazionale, che caratterizzeranno il nuovo Piano di Sistema.

Piano Regolatore Portuale di Savona e Vado

Il Piano Regolatore vigente per i bacini portuali di Savona e Vado è stato approvato nel 2005 ed individuava diversi obiettivi.

Favoriva la crescita della funzione commerciale, della funzione turistica, puntava al miglioramento delle sinergie tra porto e città e l'integrazione logistica del porto attraverso il riassetto del sistema di collegamento ai nodi della rete di trasporto.

A Levante, gli interventi previsti riguardavano il potenziamento del terminal crociera, la costruzione di un terrapieno a mare della diga portuale e la realizzazione di un nuovo sistema di accesso viario al porto di Savona, il completamento del piano di trasformazione delle aree fra il porto e la città e il riassetto funzionale ed urbanistico del tratto di costa fra Savona ed Albissola, con la costruzione del porto turistico della Margonara.

Le opzioni di maggiore sviluppo si concentravano nella rada di Vado, che grazie alla posizione decentrata dello scalo

rispetto alla città ed all'efficiente sistema di connessione alla rete di trasporto, presentava le potenzialità per accogliere una forte espansione delle opere portuali.

Il Piano ipotizzava dunque con la costruzione di un'espansione a mare, destinata al riassetto delle preesistenti attività rinfusiere ed alla realizzazione di un nuovo terminal contenitori, oltre al riassetto del sistema di accesso terrestre e all'attuazione di interventi di mitigazione degli impatti sulla fascia costiera. Ad eccezione del terrapieno e del porto turistico, tutti gli interventi previsti sul bacino di Savona sono già stati completati, mentre sono in fase di ultimazione gli interventi riguardanti lo sviluppo del nodo logistico portuale di Vado Ligure.

Le ulteriori opportunità di sviluppo dei bacini di Savona e Vado Ligure potranno essere valutate secondo una prospettiva unitaria con il bacino di Genova nell'ambito del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale che l'Autorità si appresta ad elaborare.



Genova è una grande città portuale, primo porto italiano per estensione con 7'000'000 metri quadrati di spazi a terra e 5'000'000 metri quadrati di specchi acquei, le opere marittime si estendono per quarantasette chilometri di lunghezza di cui trenta per i soli pontili operativi e pescaggi a filo banchina che variano dagli otto metri delle calate passeggeri ai quindi metri dei grandi terminal contenitori; primo porto del Pesce per numero di rotte di navigazione e per movimentazione container e primo, fino al 2013 quando il porto di Trieste l'ha superato, per volumi movimentati.

Caratteristica principale di questo porto è la sua marcata polifunzionalità, esso movimentava qualsiasi tipologia di merce ed inoltre presenta un cantiere navale a Sestri Ponente che vanta di essere uno dei più importanti d'Italia e di tutto il bacino del Mediterraneo.

Situato geograficamente nella parte più settentrionale del mar Ligure, il porto di Genova, si sviluppa partendo da levante verso ponente, dal bacino delle Grazie, area dove sorgono i cantieri e le officine delle riparazioni navali, accanto al quale è situato il

quartiere fieristico della Foce e il porticciolo turistico Duca degli Abruzzi.

Poco discostati dalla Lanterna sono posizionati i moderni terminal per la movimentazione delle merci, mentre nel resto del Porto Antico si trovano i terminal traghetti e altri servizi; nel tratto di costa tra Cornigliano e Sestri Ponente alcuni moli sono riservati ai cantieri di costruzioni di nuove imbarcazioni della Fincantieri. Nel naturale completamento del bacino di Genova trovano posto il Porto Petroli a Multedo e il Terminal Container a Prà. Grazie al traffico dei container il Porto di Genova è nell'élite dei principali porti del Mediterraneo, la rapida e decisa crescita del Terminal Voltri con le sue sviluppate capacità di gestione dello scalo nel suo complesso, hanno reso il Porto di Genova uno degli hub per container più all'avanguardia, registrando nel 2016 il record storico di traffici con 2.297.917 TEU.

Attualmente il porto Container di Genova è dislocato in due aree: l'area di Voltri-Prà, gestita da PSA International, si estende su 1,100,000 metri quadrati di superficie, lungo una banchina di 1433 m con un

pescaggio massimo che consente l'approdo delle mega portacontainer avendo un bacino di evoluzione di 600 m; l'area è dotata di 12 gru Super post - Panamax, ha un accesso diretto al mare aperto e il sistema viario interno al terminal si innesta direttamente allo svincolo del casello autostradale di Prà Voltri, consentendo un veloce collegamento con la A26 e la A6 per Milano e Torino, e con la A10 verso sud per il centro Italia e verso ovest per la Francia.

L'altro Terminal Container è posizionato nell'area di Calata Sanità, gestito dalla società SECH, si estende su 205,000 metri quadrati di superficie e con i circa 300.000 TEU operati nel 2016 e una capacità massima annua di 550.000 TEU si posiziona tra i principali terminal di import/export in tutto il Paese.

Il terminal si trova in posizione favorevole sia in termini di accesso via mare sia via terra, essendo convenientemente collegata alle principali reti di trasporto terrestri, l'accesso autostradale dista circa 500 m.

Il porto di Genova è però molto arretrato in termini di terminal container e relativi TEU movimentati rispetto al resto dei porti



-  Tracciato ferroviario
-  Strade urbane minori
-  Autostrada
-  Statale e strade urbane maggiori
-  Stazioni ferroviarie
-  Stazioni ferroviarie in progetto
-  Servizi portuali
-  Funzione urbana
-  Funzione trasporto merci
-  Funzione petrolifera
-  Funzione passeggeri
-  Funzione industriale
-  Funzione commerciale
-  Funzione nautica di diporto
-  Funzione stoccaggio petrolio
-  Edifici vincolati dall'Autorità portuale
-  Verde di progetto
-  Aree rurali
-  Parchi urbani
-  Verde naturalistico-storico-paesaggistico
-  Verde urbano
-  Rotte crociere

Macrofunzioni del porto di Genova

Genova ed il suo porto sono una macchina complessa, con funzioni specifiche che variano dalla nautica da diporto alla movimentazione di rinfuse liquide, tra i quali acidi e petroli. In questo schema viene rappresentata la suddivisione macrofunzionale del porto, in base a tre sistemi che racchiudono tutte le specificità del complesso sistema portuale.

Porto Operativo

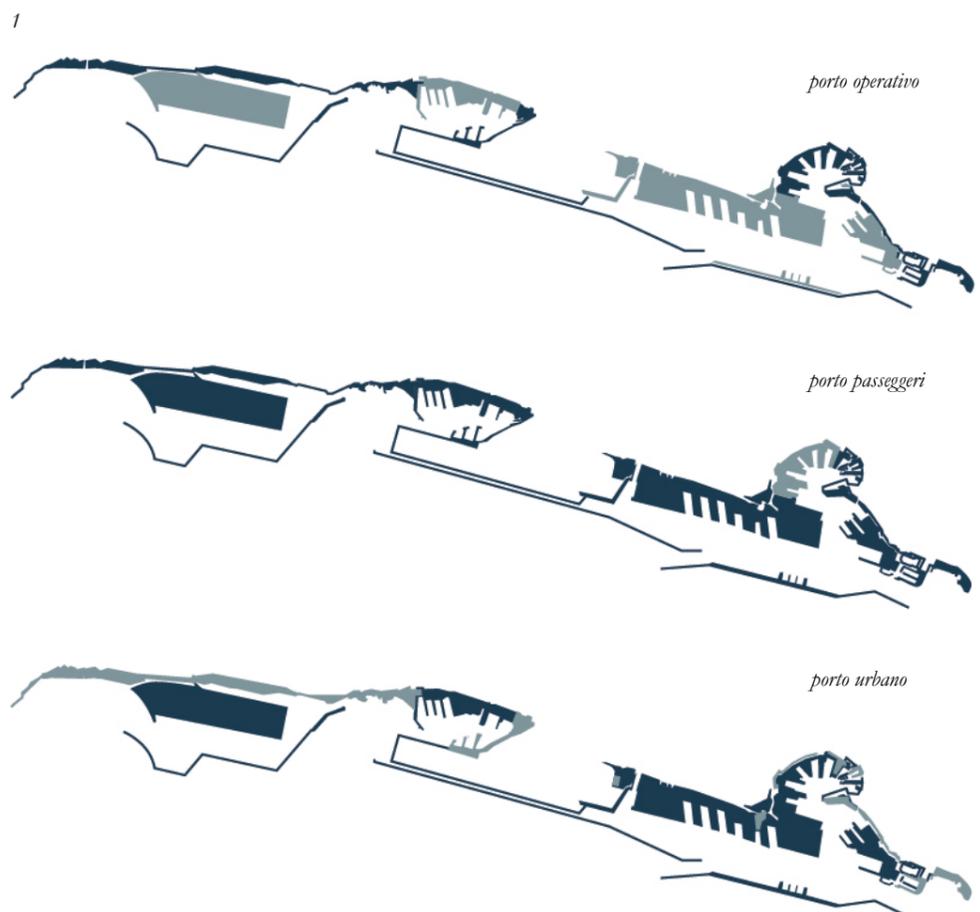
L'ambito PO (porto operativo) include le aree specificamente funzionali allo svolgimento delle attività portuali, comprese delle proprie dotazioni tecniche, tecnologiche e infrastrutturali.

Porto Passeggeri

L'ambito PP (porto passeggeri) è dedicato alla funzione traghetti e crociere. Peculiare caratteristica di questo ambito è la volontà di integrare funzioni prettamente portuali a funzioni più urbane, in una logica di maggiore flessibilità funzionale nell'uso degli spazi portuali.

Porto Urbano

L'ambito PU (porto urbano) include le aree di interazione città-porto, dove collocare attività nautiche connesse al porto, oltre ad attività meramente urbane quali commerciale, direzionale, culturale, ricerca, servizi pubblici e privati, declinati in un'ottica di sinergia portuale.



europei, si trova infatti al 13° posto nella classifica stillata nel 2012.

Primo porto HUB in Europa è infatti Rotterdam che movimentata all'anno 11,8 TEU, contro i 2,3 annui di Genova, dovuto ad un'ottima meccanizzazione del lavoro di scarico e carico delle navi ed una fitta rete di collegamento con le altre città.

Per quanto riguarda la movimentazione di rinfuse multipurpose, liquide e solide invece, il porto di Genova, insieme a quello di Savona e Vado, occupano il primo posto nella lista dei porti italiani in termini di volumi movimentati.

Genova si posiziona tra i primi porti italiani, più precisamente al secondo posto, anche per quanto riguarda la transizione di passeggeri annui, 2 milioni. I porti destinati a crociere e traghetti occupano un'ampia area, concentrata però nella zona del Porto Antico, il quale non risulta ottimale per l'attracco e le manovre delle navi. Il limitato spazio degli specchi d'acqua di questa zona del porto non permettono un ottimale rivoluzione delle imbarcazioni che spesso hanno bisogno di un supporto esterno per attraccare e ripartire. Nonostante gli spazi a disposizione,

il terminal crociere di Genova è uno dei più grandi poli crocieristici del west med, quarto per la precisione, movimentando il 7% del traffico crocieristico del Mediterraneo.

La posizione strategica della città fa sì che Genova assieme a Savona siano homeport delle maggiori compagnie internazionali per gli itinerari nel Mediterraneo Occidentale.

Attualmente il terminal crociere occupa due ponti a Genova il Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria.

Anche il terminal traghetti movimentata molti passeggeri: i dieci accosti si collegano con la Sardegna, la Sicilia, la Corsica, la Spagna, il Marocco, la Tunisia e l'Algeria.

Il traffico passeggeri è logisticamente separata in base alla destinazione e si distribuisce in tre ponti: Il Terminal di Calata Chiappella principalmente utilizzato nei mesi estivi, il Ponte Caracciolo dedicato al traffico extra Schengen, ed infine il Ponte Colombo. A differenza del terminal crociere, grazie alla dimensione ridotta delle navi, questa tipologia di terminal non ha significativi problemi anche se situato all'interno del Porto Antico.

Il Porto di Genova presenta una posizione,

logistica territoriale, dimensione, e possibilità di espansione, tale per cui potrebbe essere uno dei principali porti Europei.

Analisi economica del porto di Genova

L'analisi della dimensione economica del porto di Genova ha un particolare rilievo nel contesto di riordino delle Autorità portuali italiane e del rilancio del sistema portuale e della dotazione infrastrutturale del paese, funzionale ad un riposizionamento dell'economia italiana nel contesto mediterraneo ed europeo. L'analisi calcola tre tipologie di impatti dell'attività portuale: impatto diretto, che misura la produzione, valore aggiunto e occupazione delle imprese che operano nella filiera portuale; impatto indiretto, che misura gli effetti degli acquisti di beni e di servizi effettuati dalle imprese della filiera e rivolti alle imprese che operano in altri settori di attività; impatto indotto, che tiene conto anche degli effetti derivanti dai redditi generati dalla filiera portuale e dal conseguente aumento dei consumi. L'impatto economico del porto di Genova non è limitato alla sola Liguria, ma coinvolge anche le altre regioni. La dimensione economica della filiera portuale è più che

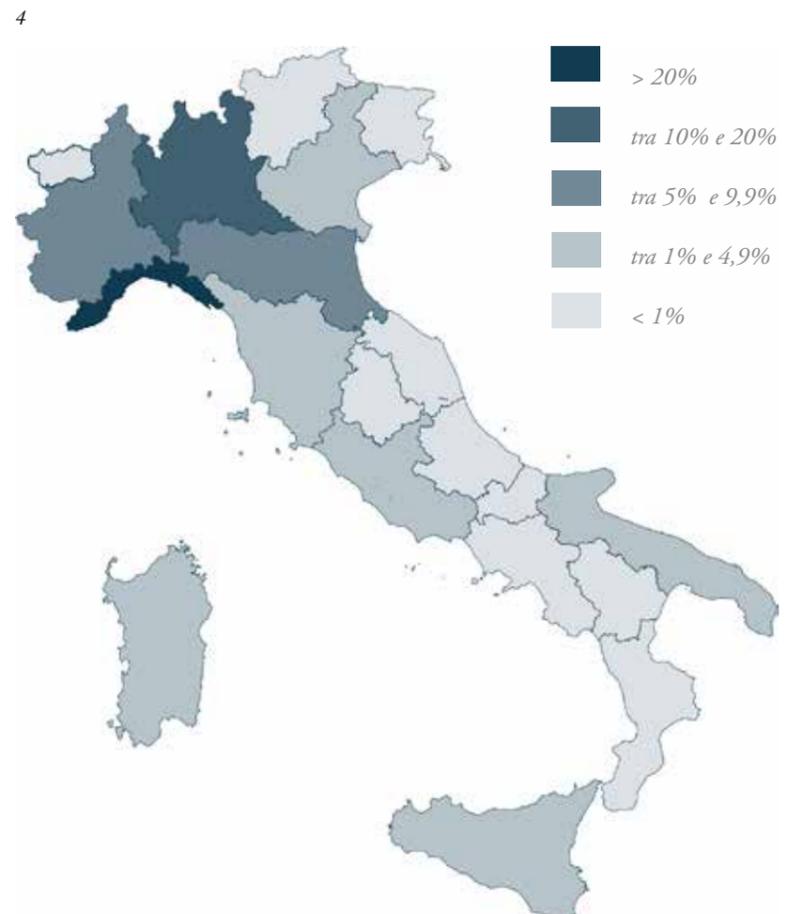
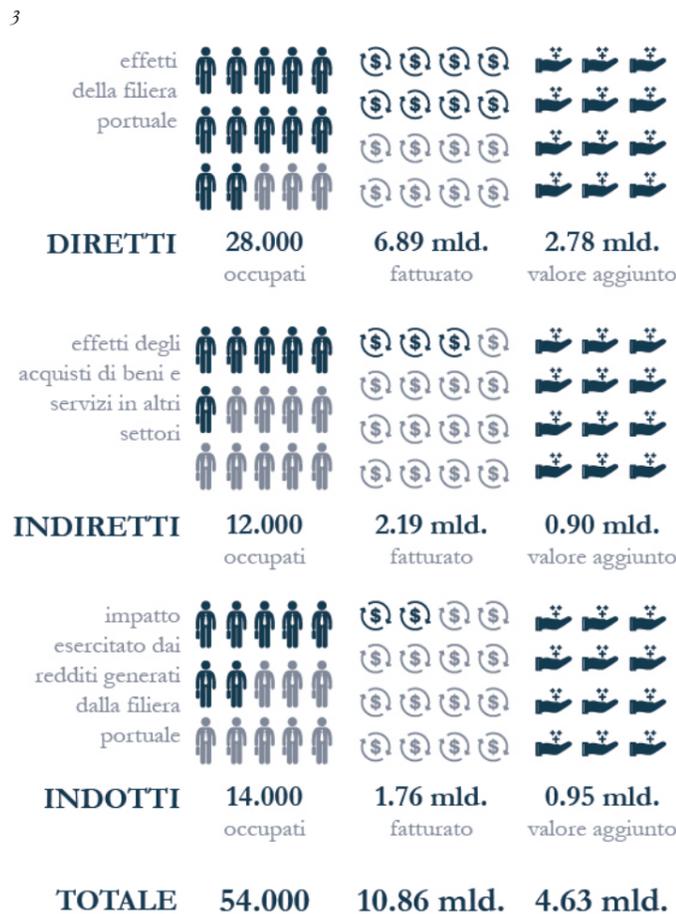
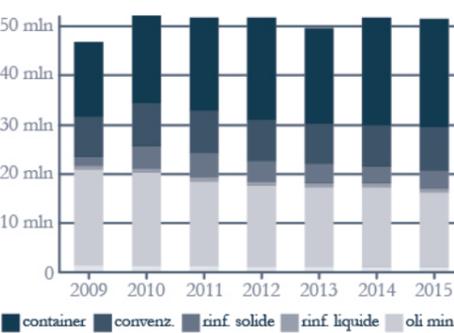
raddoppiata, in termini di valore aggiunto e occupazione. In particolare, gli effetti a livello nazionale totalizzano 122mila unità di lavoro.

1. Autorità Portuale di Genova, Studio economico redatto dalle società Nomisma, Prometeia, Tema srl, 2015

2. Autorità Portuale di Genova, Porto di Genova: alcuni numeri, 2015

3. Autorità Portuale di Genova, Impatto economico della filiera portuale di Genova sulla Liguria, Studio economico redatto dalle società Nomisma, Prometeia, Tema srl, 2015

4. Autorità Portuale di Genova, Impatto economico (in termini di valore aggiunto in quote %) del porto di Genova sulle regioni italiane, Studio economico redatto dalle società Nomisma, Prometeia, Tema srl, 2015



Scenari di Confindustria

Nel primo scenario si prevede lo smantellamento dell'aeroporto a favore di una massiccia espansione della funzione commerciale del porto. Concretamente, nell'ambito di Voltri si prevede l'avanzamento della banchina di 50 m e del terminal delle "Autostrade del mare", la demolizione di parte dell'attuale banchina aeroportuale per accogliere nuove attività ed il riempimento del canale di calma dell'aeroporto.

Nell'ipotesi di Voltri avanzamento, si prevede l'allungamento della linea di banchina del terminal e la realizzazione del terminal delle "Autostrade del mare". Mentre nell'ambito di Sampierdarena, il riempimento della calate Massau, Inglese e Concenter e l'adeguamento dell'imboccatura di levante mediante una nuova opera di protezione a mare. Lo scenario che presuppone lo spostamento dell'aeroporto a mare prevede, nell'ambito di Voltri, l'avanzamento della banchina di 50 metri e la realizzazione del terminal delle "Autostrade del mare". Inoltre è prevista la creazione di una nuova banchina aeroportuale antistante quella attuale, demolita in parte per accogliere nuove attività. In fine, l'adeguamento dell'imboccatura di levante di Sampierdarena mediante un'opera di protezione a mare.

Marcel Smets (Projectteam Stadsontwerp) L'area Territoriale Cornigliano-Aeroporto

Il progetto di riqualificazione per l'area di Cornigliano-Aeroporto si fonda su due punti: la nuova definizione del sistema infrastrutturale, che diviene condizione per un cambiamento nella gerarchia delle parti, portuali e urbane, e la creazione di un centro per la manipolazione e distribuzione delle merci in territorio portuale, che subentrerà alle attività siderurgiche attualmente presenti. Una valutazione insoddisfacente del progetto della 'strada a mare' rappresenta il punto di partenza di una riflessione che giunge a ridefinire il rapporto gerarchico tra gli assi principali di scorrimento viario, i nodi d'interscambio con l'autostrada (Genova Cornigliano), la nuova viabilità in val Polcevera, e il nuovo districtpark. La "strada a mare" consiste essenzialmente in un progetto di aggiramento. La sua realizzazione permette di deviare il traffico dai nodi urbani e di localizzare il traffico di attraversamento nella zona di confine tra porto e città. Il concetto, condivisibile a ridosso di importanti aree di traffico portuale (acciaierie Riva e traffico uscente dal porto di Sampierdarena verso i caselli autostradali di ponente), non sembra avere lo stesso grado di necessità una volta superata l'area della cantieristica a Sestri Ponente. Di fatto, le difficoltà di natura costruttiva per la realizzazione di gallerie al di sotto dell'aeroporto e dei cantieri, consigliano di limitare l'estensione di questo collegamento, immaginando un suo riconiungimento con la via Aurelia prima dell'ingresso nell'abitato di Sestri. Si configura, in questo modo, un raddoppio della viabilità nel tratto Sestri Ponente-San Benigno, servito dalle connessioni autostradali di Genova Aeroporto e Genova Ovest. Il progetto chiarisce il rapporto tra gli assi di scorrimento, ridefinendo la struttura gerarchica dell'impianto viario e attribuendo alla via Aurelia un ruolo di strada locale a servizio dell'abitato di Cornigliano; in relazione a questo, si rende opportuno lo spostamento delle connessioni degli svincoli autostradali dall'Aurelia alla strada di progetto. L'occasione consente di risolvere in maniera ottimale il rapporto tra i tessuti residenziali, l'aeroporto e l'area del districtpark, fluidificando la mobilità grazie all'inserimento di due rotonde allungate, all'altezza dello svincolo di Aeroporto e all'ingresso dell'area portuale (varco di Cornigliano). Le ricadute sulla struttura urbana conseguenti al declassamento stradale consentono il recupero degli spazi occupati dalle aree di servizio (che dovrebbero traslocare verso l'asse a scorrimento veloce) e arricchisce di spazi verdi il percorso cittadino,

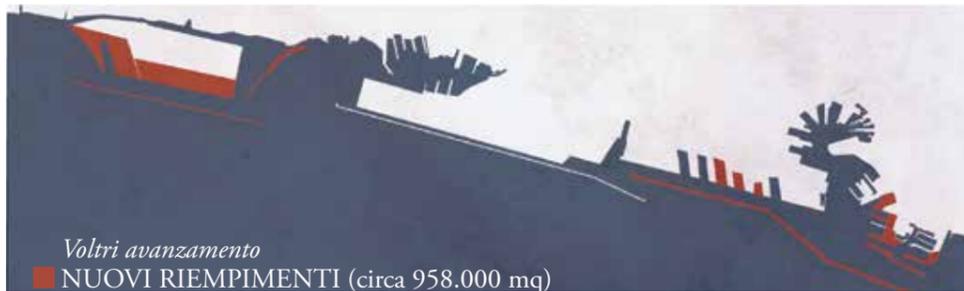
Il Porto di Genova e la sua città, che da sempre condividono infrastrutture e spazi urbani progettati seguendo ognuno le proprie direttive e necessità, hanno creato un lungo susseguirsi di "spazi di nessuno", da Voltri alla Fiera del Mare, ai confini tra la città e il suo porto. In questo paragrafo sono raccolti alcuni progetti relativi a possibili scenari di trasformazione di alcune aree legate al porto. La prima parte presenta una sintesi di alcune proposte progettuali di riorganizzazione della macchina portuale di Genova alla macro scala, realizzate dall'ente Confindustria alla luce di possibili scenari di sviluppo economico della filiera portuale genovese.

La seconda parte del paragrafo sintetizza tre progetti elaborati nel 1996 da un'Agenzia unificata tra l'Autorità portuale, l'università di Genova e quattro consulenti internazionali: Rem Koolhaas, Manuel de Solà Morales, Marcel Smets e Bernardo Secchi. Obiettivi principali dell'Agenzia erano la selezione di scenari macro-economici ed infrastrutturali, oltre a stilare delle regole per gli operatori delle banchine; obiettivi ponderati su un "modello futuro di porto" e la sua possibile attuazione mantenendo in messa a regime il porto stesso.

Nel determinare gli indirizzi stabili della prima parte del Piano Regolatore Portuale, è stato deciso di far ipotizzare il futuro di tre aree critiche nella convivenza città-porto.

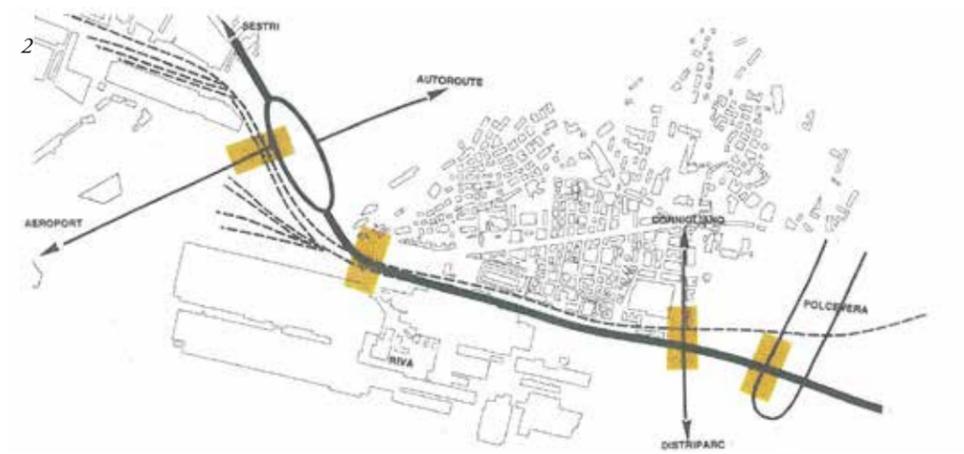
I tre progetti si possono definire come indirizzi precisi ma al contempo dischiusi verso un futuro ancora incerto, con una rilevante capacità di ricezione della complessità del contesto della Città e il suo Porto.

Il testo seguente, esclusa la sintesi relativa alle proposte di ridefinizione del Confindustria, è stato citato in parte dal libro piano, porto, città. L'esperienza di Genova.



costituendo un sistema di piccoli slarghi alla confluenza dei percorsi che provengono dalla collina. La proposta per il district-park muove da una rigorosa valutazione delle condizioni al contorno che vedono, come primo elemento di riferimento, l'accordo di programma con le acciaierie Riva per la liberazione dei terreni dell'area occupata dalla produzione a caldo. Il concetto di fondo è legato alla possibilità di crescita nel tempo del districtpark, anche nell'ipotesi a lungo termine di una completa cessazione dell'attività siderurgica. La scelta adottata è di privilegiare la direzione longitudinale,

parallela alla costa e alla pista dell'aeroporto, come direzione principale nel disegno di suolo; si genera un impianto a elle, con la definizione del varco e la connessione con il porto di Sampierdarena, sul lato corto, e lo sviluppo della viabilità principale di scorrimento, nonché la previsione della connessione con l'area aeroportuale sul lato lungo. La distribuzione delle attività all'interno privilegia la parte più prossima alla città per l'insediamento del terziario, di un world trade center e, ovviamente, dei varchi doganali, tenendo all'interno le aree di magazzino e dei servizi.



O.M.A.

Porto-Città

La particolare condizione geofisica di Genova fa sì che l'arrivo dal mare sia un evento speciale. La città, che si affaccia sul mar Ligure e sul porto, gode di una posizione invidiabile, con le montagne dell'arco appenninico che le fanno da sfondo. L'arrivo con una nave da crociera, un traghetto proveniente dall'Africa o dalle isole del mar Tirreno, oppure una nave da carico proveniente dall'Asia – o atterrando all'aeroporto Cristoforo Colombo, è spettacolare. A mano a mano che ci si avvicina al porto la città si dispiega verso l'alto sul fianco della montagna, mentre edifici seicenteschi alti fino a dieci piani le fanno da quinte. Gli scoscesi pendii delle montagne non si arrestano al limite dell'acqua, ma continuano la loro discesa, altrettanto ripida, fin dentro il mare. L'espansione del porto nel mare è complessa e costosa, ma ciò che risulta è un rapporto attivo in cui il centro storico è sempre rivolto verso il porto.

Il porto si estende anche lateralmente, verso est od ovest, ma questa espansione è limitata dalle cittadine costiere limitrofe che giustamente rivendicano il loro diritto ad avere con il mare un rapporto gradevole e ambientalmente sano.

L'aumento delle importazioni industriali dell'Asia, le crescenti importazioni di frutta e la favorevole posizione geografica di Genova all'interno della Comunità europea hanno dato un forte impulso alla valorizzazione della città ligure come importante porto europeo.

In questa situazione, in cui la città e il traffico commerciale si contendono la medesima sottile striscia di terra lungo la costa, non è possibile ipotizzare un progetto convenzionale o nostalgico per riconvertire gli spazi portuali in spazi urbani. Alcune parti del porto devono rimanere e il porto dovrà ottimizzare l'uso dello spazio a disposizione, mentre in altre aree il porto dovrà cedere spazio alla città per lo sviluppo del litorale, o si dovranno trovare soluzioni miste.

La qualità architettonica e ambientale del litorale di Genova e delle città vicine verrà a migliorare dalla ristrutturazione della rete stradale principale e dalla semplificazione dei nodi autostradali di San Benigno e Polcevera, oltre che da diversi interventi locali nel tratto compreso fra la Fiera e Voltri. Alcune attività marittime, quali quelle riguardanti le navi da crociera o gli attracchi per gli scafi turistici, possono essere inserite nella programmazione urbana e vitalizzare il porto nei punti di contatto con la città.

Attività con minor impatto ambientale, quali la movimentazione dei container, dovrebbero sostituire le movimentazioni delle rinfuse liquide in zone sensibili come il lungomare Canepa, mentre le attività di logistica ad alto valore aggiunto si adattano molto bene alle zone-confini dove il porto e la città entrano in contatto e possono incentivare l'occupazione fra i residenti. Il trasferimento delle attività industriali si colloca in sinergia con il processo di ristrutturazione del centro, in quanto permette di riorganizzare infrastrutture e transito di massa, rendendo più agevole il traffico veicolare e integrando importanti strutture per il parcheggio sotterraneo nell'area di fronte al vecchio porto, vicino a ponte Parodi.

Attualmente Genova ha l'opportunità di ristrutturare il nucleo (geografico) della città aggiungendo un sito, compreso fra l'intimità della città antica e la vastità del bacino portuale.

In questo sito il polo del programma educativo già esistente può essere ampliato ed esteso a vari programmi culturali, oltre che a un programma misto di attività commerciali all'ingrosso e al dettaglio e di strutture abitative o alberghiere.

Grazie a zone dedicate al tempo libero e a una "passeggiata", il litorale si arricchisce di un nuovo spazio pubblico per turisti e residenti.

Nel determinare la scala dei nuovi edifici è possibile tenere conto di quella delle installazioni portuali precedenti, offrendo alla città l'occasione davvero unica di riutilizzare costruzioni ormai diventate riferimento storico e di realizzare su vasta scala nuovi edifici accanto alla città antica,

Manuel de Solà Morales

L'intervento nell'area dei Cantieri Navali

Il distretto delle Riparazioni Navali appare oggi come una delle aree critiche nell'ambito della modernizzazione del Porto di Genova. La congestione degli impianti, le difficoltà di transito e di servizio all'interno del perimetro cantieristico e la precarietà di alcuni insediamenti si scontrano con il fatto indiscutibile che tale comparto abbia una propria dinamica industriale vigorosa e che sia crescente la sua importanza come settore economico e fonte di occupazione. La sua ristrutturazione è, pertanto, un obiettivo di primo ordine per il futuro economico e sociale della regione, e un elemento essenziale della struttura urbanistica della città di Genova.

Il futuro di questa zona, aggiunge alcune difficoltà intrinseche, derivate dalla pressione territoriale che impongono il tessuto e la viabilità cittadina. In tale contesto la ristrutturazione del settore dei Cantieri Navali si propone di prendere in considerazione la permanenza della sopraelevata urbana, per lo meno a medio termine, cercando al contempo di rispondere e costruire un criterio e un linguaggio che riconoscano i caratteri specifici dello spazio urbano e di quello portuale.

L'intervento si propone quindi di ristrutturare il settore produttivo e di risolvere i problemi legati alla viabilità locale; il raddoppio della sezione artificiale della facciata urbana, aggiungendo una nuova sopraelevata intermedia, trasforma in geografia naturale e storica ciò che poteva sembrare solo un artificio topografico. Il nuovo fronte realizzato appare come un inedito elemento architettonico industriale della facciata cittadina; la proposta di una nuova viabilità a balcone tra piazza Cavour, la Fiera e la Foce, offrirebbe a Genova un'occasione unica di contatto città-porto, con il mare e il monte come visioni lontane.

Il progetto prevede la demolizione di alcune edificazioni anarchiche, sviluppatesi sia lungo la Calata delle Grazie sia sotto la sopraelevata, per riorganizzarle con una nuova struttura regolare che dal Mercato del Pesce fino al piazzale di Levante offra locali industriali con standard adeguati all'attività futura. I nuovi magazzini seguono l'allineamento e la scansione dei pilastri

della sopraelevata, e hanno una profondità variabile tra i quindici e i quaranta metri a seconda dello spazio realmente fruibile, con un'altezza libera interna sempre superiore ai sei metri; è inoltre previsto un piccolo riscontro d'aria a monte dei corpi di fabbrica in modo da migliorare l'aerazione.

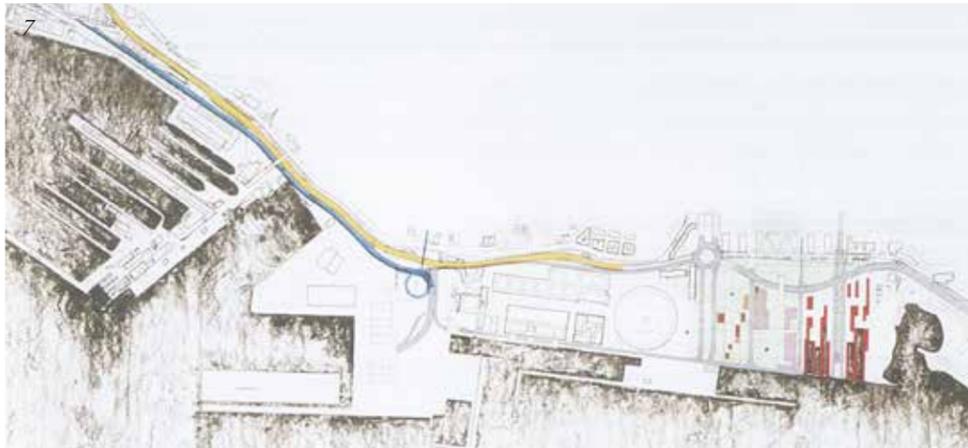
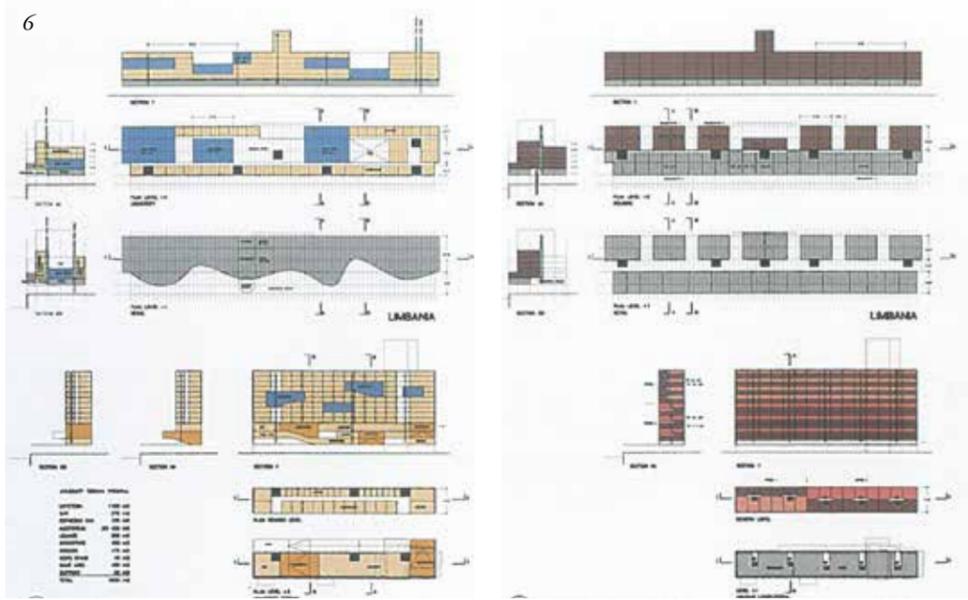
Il nuovo assetto viario semplifica la circolazione e libera una parte dell'area dei cantieri navali, dedicata a una viabilità portuale priva di ostacoli e senza soluzione di continuità, realizzando in tal modo un percorso chiaro e semplice integrato con il sistema esistente.

La viabilità urbana, realizzata con un percorso veicolare sopraelevato completamente separato dalla viabilità portuale, copre una lunghezza di circa milletrecento metri, e mette in diretta comunicazione la zona del varco delle Grazie con la Fiera, con la zona del Club Nautico, con la città all'altezza di corso Quadrio. Tale viabilità inoltre si propone come soluzione alle esigenze di circolazione previste dal Piano Regolare Generale. Gli accessi alla nuova struttura sopraelevata, distinti dagli accessi previsti per la nuova viabilità portuale, libereranno l'area dai vincoli preesistenti, consentendo flussi differenziati per i traffici portuali e per i traffici urbani; all'altezza del piazzale di Levante è prevista la riconnessione tra la viabilità portuale e quella urbana che, da questo punto in poi, procedono su un'unica sede viaria.

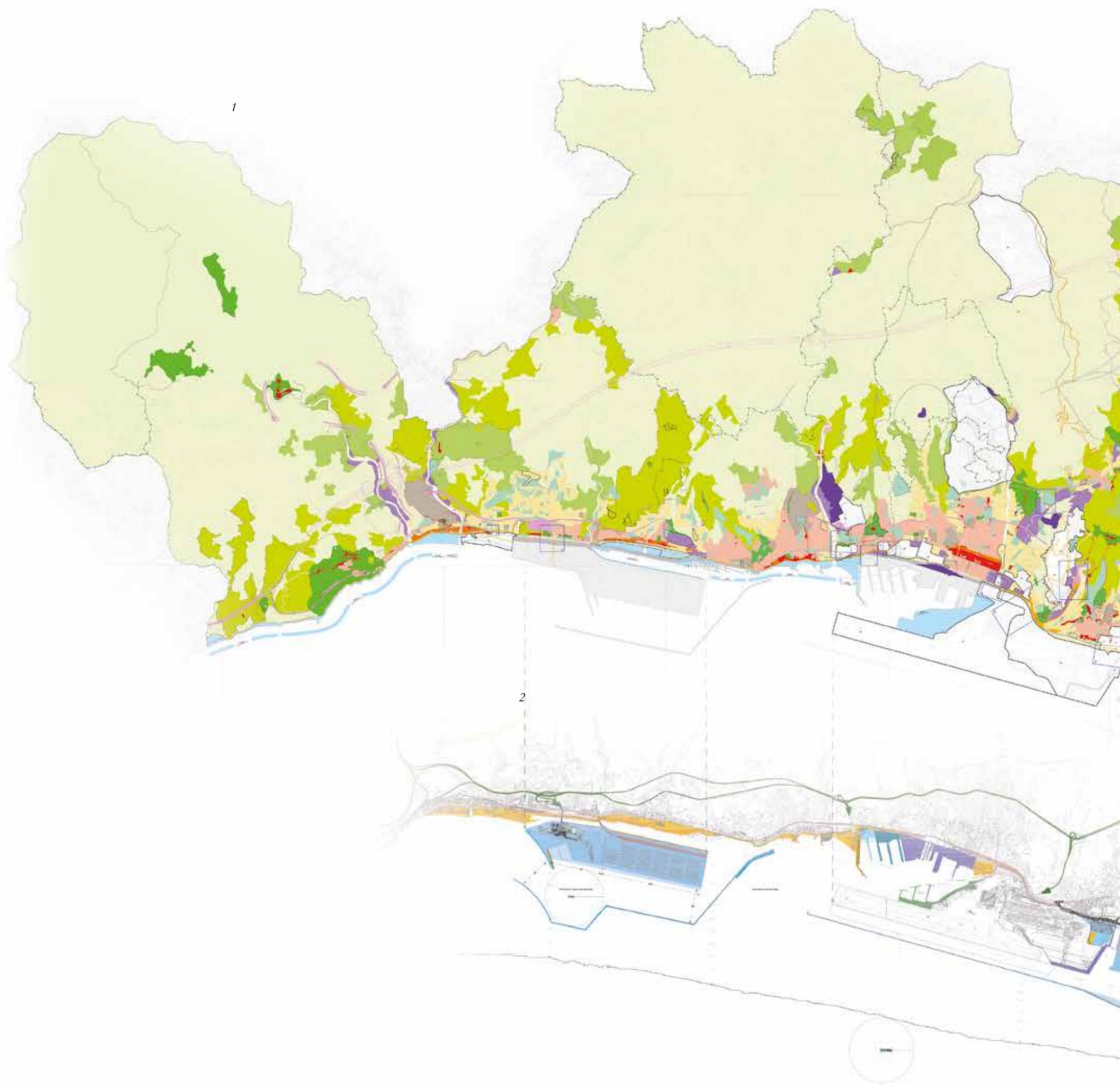
Un percorso pedonale si snoda lungo tutto il sottocorso; la passeggiata principale scorre nella parte interna della struttura, in modo tale da rivolgersi più alla città che al porto. Infatti un robusto e alto parapetto, separa l'area sopraelevata del sottocorso dalla sottostante zona industriale, occludendone la vista eccetto che nella zona soprastante il Club Nautico, dove il parapetto di materiale leggero si abbassa e diviene trasparente per permettere la vista della marina.

Sono previste funzioni ricreative lungo la passeggiata: da una parte chioschi e attività per il tempo libero, fruibili dal corso e dalla città, dall'altra il nuovo Club Nautico, su tre piani, prevalentemente legato al porto.

Più a est, l'area prospiciente la Foce può essere sistemata in modo nuovo come grande area di servizi alberghieri e culturali; un grande parco di fronte all'area di piazzale Kennedy, un quartiere di marina sportiva comprendente un porticciolo, un quartiere residenziale all'estremo a Levante del settore. Il nuovo quartiere marittimo è collegato dalla passeggiata a mare che, giungendo dal centro antico, unisce le due grandi aree urbane a contatto con il mare. Questa operazione a est ricomponde l'equilibrio degli interessi cittadini su tutta l'area della Foce, capace contemporaneamente di uno sviluppo di singolare qualità marittima e territoriale, in cui il Porto di Genova può offrire una alternativa di uso ricreativo, turistico, residenziale e culturale di primo livello nella costa ligure.



1. Confindustria, *tre scenari di sviluppo del porto di Genova*, 2016
2. Marcel Smets, *progetto di riqualificazione dell'area di Cornigliano-Aeroporto, schema viabilistico*, 1996.
3. Marcel Smets, *progetto di riqualificazione dell'area di Cornigliano-Aeroporto, elaborazione prima fase del progetto*, 1996.
4. Marcel Smets, *progetto di riqualificazione dell'area di Cornigliano-Aeroporto, elaborazione seconda fase del progetto*, 1996.
5. OMA, *progetto Porto-città, schema di elaborazione planimetrica*, 1996
6. OMA, *progetto Porto-città, disegni di alcuni edifici di progetto*, 1996
7. Manuel De Solà Morales, *progetto d'intervento dell'area dei cantieri navali, schema di elaborazione planimetrica*, 1996
8. Manuel De Solà Morales, *progetto d'intervento dell'area dei cantieri navali, schizzo di una vista dell'area di progetto*, 1996

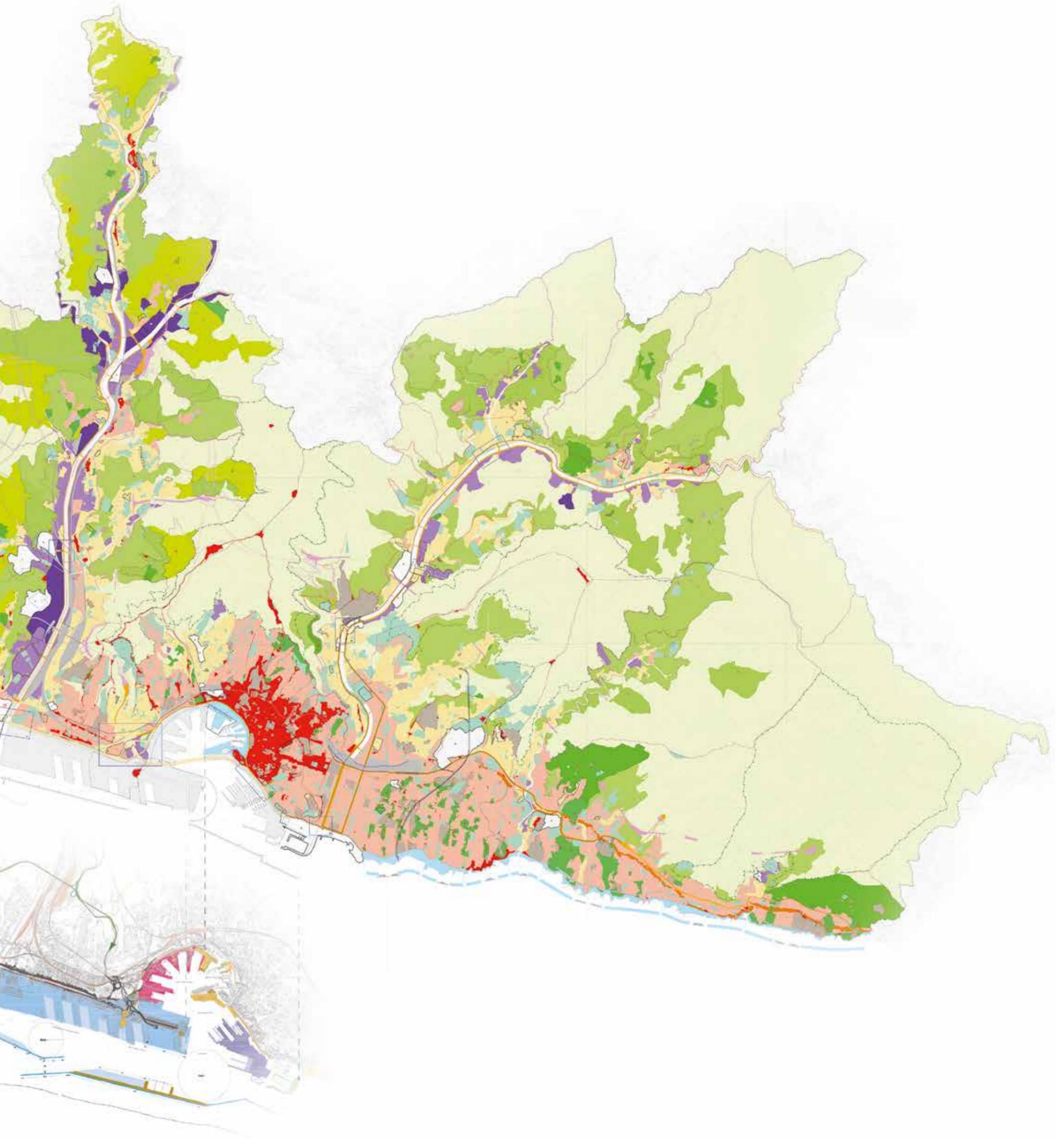


Testo finto

Ossecea volesciis dendand ucient pa quide-
 reris re volupta ipicipi ssinulparis archill up-
 taque molo erionsequia volorunt iduciissunt
 volestr umquia solorro everchilla conem
 nam dolutae quia volupta doluptae none sere
 occum vel eos consern atibea qui reritat ibe-
 rit voluptat faccum re, quo voluptur aliatia
 ndipsam quia ilignimi, consequatem aut ea
 consequos am que magniate con nonsequ
 aturit que sam verios aceaquiam ut qui do-
 lum et iur?
 Epudis sin eliae vit re eiciet aliqui cuptae
 sam quia pore con nis sit as destios mos quia
 quatem nosae. Et oditium enis nostiur aut

voluptatur sit voluptaqui ad ulparunt etur ra-
 tus recum raecae etur? Nam nobite dolupta
 tibusda dipsa consequos
 Epudis sin eliae vit re eiciet aliqui cuptae sam
 quia pore con nis sit as destios mos quia qua-
 tem nosae. Et oditium enis nostiur aut vo-
 luptatur sit voluptaqui ad ulparunt etur ratur
 recum raecae etur?
 Nam nobite dolupta tibusda dipsa conse-
 quos. Epudis sin eliae vit re eiciet aliqui cup-
 tae sam quia pore con nis sit as destios mos
 quia quatem nosae. Et oditium enis nostiur
 aut voluptatur sit voluptaqui ad ulparunt
 etur ratur recum raecae etur? Nam nobite
 dolupta tibusda dipsa consequos





1. Comune di Genova, Piano urbanistico comunale (PUC) vigente, 2015
 2. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Piano regolatore portuale, 2015
 3. Vista del porto, 2016
 4. Antonio Sposetti, vista dell'arco di porto antico dalla lanterna, 2016

integra al porto un efficiente rete di servizi ai passeggeri e ai cittadini, dai parcheggi alle attività alberghiere.

Valencia

Il nuovo porto container di Valencia, in autorità portuale congiunta con Sagunto e Gandia, con due milioni di TEU movimentati, rappresenta l'esempio di potenziamento portuale più consistente tra gli investimenti recenti dei porti del West Med. La dotazione tecnologica delle gru infatti è seconda, in Europa, soltanto ai grandi porti del Northern Range.

Marsiglia

La scelta di delocalizzare i servizi portuali e di "musealizzare" il porto vecchio in stretto rapporto con la città, ha comportato, a Marsiglia, un consistente progetto infrastrutturale interessando la realizzazione di un tunnel subportuale di due chilometri e mezzo a due livelli che ha scaricato il precedente tracciato autostradale, permettendo un più facile collegamento est-ovest lungo la costa del capoluogo francese.

La Spezia

Sebbene La Spezia condivide con Genova la stessa conformazione orografica, il suo porto, riesce in confronto a movimentare la metà



West Med *visione d'insieme*



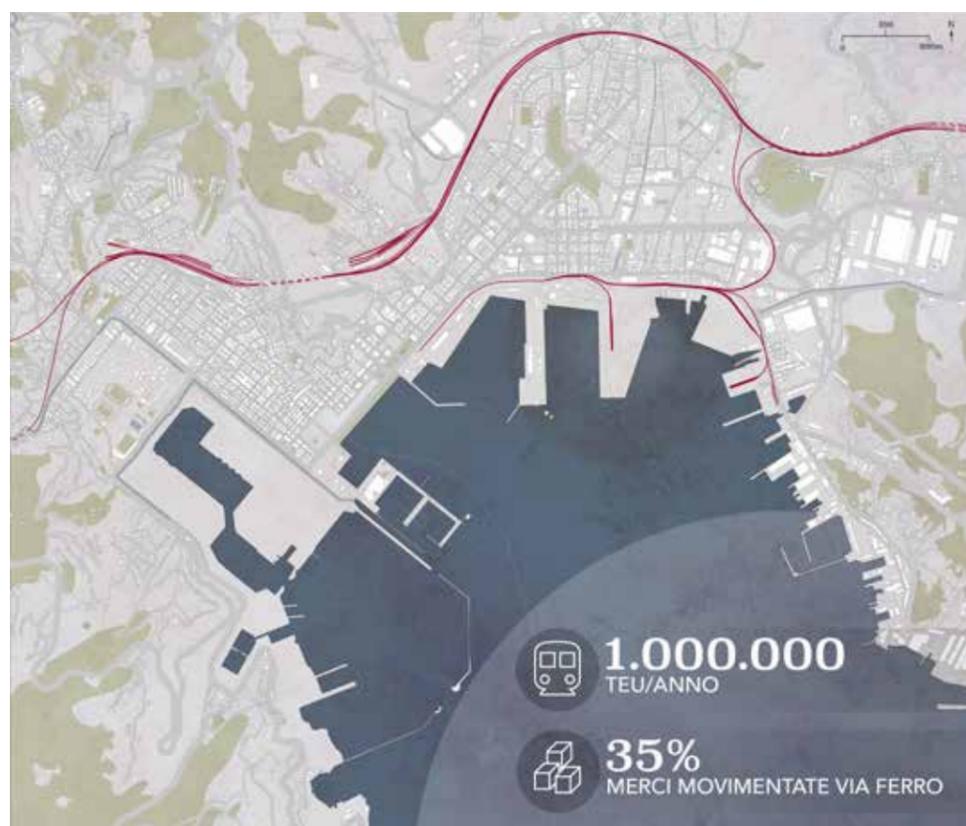
Barcellona *porto crociere*



Marsiglia *infrastruttura*



Valencia *porto container*



La Spezia *intermodalità*



6. L'Urbanistica di Genova

Una città a rischio

Genova ha perduto in un ventennio, tra la fine degli anni 1970 e il 2000, più di un quarto dei propri abitanti. Negli ultimi anni il loro numero ha oscillato poco sopra quota 600.000 (608.000 all'ultimo censimento) e il 26,64% di essi ha un'età non inferiore a 65 anni.

Questi dati confermano che Genova si colloca tra le Shrinking Cities, una categoria molto varia e non una definizione negativa, se rinunciamo al facile assioma per cui decrescita significa automaticamente declino. Servono altri indicatori e considerazioni relative alle specifiche condizioni locali per cercare di capire quale sia lo stato effettivo della città e quali le sue prospettive di sviluppo. Ne risulta un quadro contraddittorio, che rende difficile esprimere valutazioni conclusive, ma proprio per questo appare interessante e aperto alla progettualità; Genova acquista il profilo di una "città a rischio", sulla quale sono sospese molte minacce delle quali almeno alcune possono essere interpretate come potenzialità.

Il periodo della contrazione demografica e della chiusura delle grandi fabbriche coincide in parte con il terrorismo e contribuì a fomentarlo: anni angoscianti e violenti, in cui svaniva l'ottimismo del boom e la città di scopriva improvvisamente fragile. Poi gli ammortizzatori sociali resero morbido il trapasso verso il postindustriale, creando una gran massa di pensionati con casa in proprietà, acquistata negli anni del boom – e dello scempio edilizio. Una città che nel corso di un secolo di crescita e industrializzazione aveva progressivamente dato fondo a tutte le risorse territoriali, andando oltre il consumo del suolo e distruggendo uno dei più celebrati paesaggi del Mediterraneo, si ritrovò pacificata ma sprofondata in una crisi d'identità; reagì dando il via ad una fase di notevoli trasformazioni, che è durata circa un quindicennio (dagli anni 1990 ai primi anni del 2000) e che in qualche misura continua ancor oggi, pur tra molte difficoltà. [...] Quello di una riconversione delle aree industriali poco vantaggiosa ai fini dello sviluppo della città è certamente tra i principali rischi. Vi sono inoltre preoccupanti segnali che la fase di contrazione dell'industria non si sia ancora conclusa; ne è esempio il recente calvario dei cantieri navali di Sestri - prima destinati alla chiusura, poi forse salvati in extremis, ma con incerte prospettive per mancanza di commesse.

Per fortuna il nuovo che avanza non consiste solo nella crescita della grande distribuzione ai danni dell'industria: i traffici portuali continuano ad aumentare; i turisti (pressoché

invisibili fino agli anni 1990) sono ormai a presenza evidente e pressoché costante nel centro città. Come a dire che è stata giusta la scelta (una delle poche) fatta negli anni più bui della crisi: puntare sul rilancio del porto, rendere la città più ospitale e gradevole per attrarre visitatori, facendo leva sulle ingenti risorse culturali. Tuttavia per certi versi i risultati raggiunti non bastano, per altri la città non sa coglierli appieno. Il turismo è ancora in gran parte basato su brevissimi soggiorni (750.000 arrivi e 1,5 milioni di presenze nel 2010) e molto legato all'acquario (che ha più di un milione di visitatori all'anno). Il porto è inserito in un sistema mediterraneo ed europeo sempre più competitivo; è costretto a crescere per non perdere posizioni, ma non sa come farlo, in quanto già ora soffre di asfissia per mancanza di spazi di movimentazione e stoccaggio a terra delle merci, soprattutto di quelle in container. Si stanno attuando alcuni rimodellamenti delle banchine che porteranno ad un aumento della superficie portuale; ma le soluzioni che prevedono uno spostamento verso il largo del porto, tramite massicci riempimenti a mare (quale quella prospettata nel famoso affresco di Renzo Piano, cfr. Salvetti, ivi) oltre che essere costose, tecnicamente complicate (per la profondità dei fondali) e pregiudizievoli sotto il profilo ambientale, sono ormai una risposta inadeguata. Infatti anche le nuove aree portuali verrebbero saturate nel giro di pochi anni, se si manterrà l'attuale trend di crescita del movimento mercantile, come la situazione mondiale dei traffici fa supporre. Ciò che serve è una risposta strutturale, ossia una ristrutturazione del sistema logistico che fa capo al porto e che deve coinvolgere vaste aree dell'hinterland padano.

Ancora una volta, i problemi del porto riflettono e ingigantiscono quelli della città, alla quale occorrono nuove strategie di sviluppo, accompagnate dagli opportuni strumenti di governo.

[...] Il primo piano approvato a norma della L1150/1942 fu il Prg 1959. Nei confronti del centro città, il Prg 1959 portava avanti il processo di sostituzione edilizia dei quartieri storici orientali iniziato tra le due guerre, al fine di realizzare un asse di attraversamento mare-monti e di costruire nuovi quartieri direzionali ad alta densità. I danni di quelle operazioni ebbero come reazione (a partire dagli anni 1980) l'inizio di una tutela attiva di ciò che restava (per fortuna la maggior parte) del centro storico. Il principale elemento di novità del Prg 1959 consisteva nel fatto che per la prima volta un solo Piano comprendeva l'intera conurbazione genovese, diventata nel 1926 un unico Comune; tuttavia il Piano non provò neppure a disegnare una nuova grande città, estesa da Voltri a Nervi, ma si limitò a dar continuità alle aree di espansione che andarono a colmare ogni interruzione dell'urbanizzato e che dalla costa e dai fondovalle risalirono i versanti sino alla quota di 400 metri. Come molti della sua generazione, quel Piano servì a placare la fame di case producendo quartieri insopportabilmente densi, con gravissime lacune nelle dotazioni di servizi e urbanizzazioni primarie. Effetti collaterali, in un territorio orograficamente complesso qual è quello genovese, furono il restringimento e la copertura degli alvei torrentizi e gli estesi sbancamenti collinari che determinarono un diffuso disordine idrogeologico. Il 21 marzo 1968, dopo una pioggia intensa, una frana investiva un edificio di via Digione, poco sopra il porto, uccidendo 19 persone; due anni dopo l'intera città fu colpita da un'alluvione disastrosa, la prima di una lunga serie che arriva fino ad oggi. Pur senza esserne la causa, il Prg 1959 aveva contribuito ad aggravare lo stato di rischio ambientale.

Eventi progettuali per la promozione di un sistema economico e produttivo rinnovato

Il declino delle specializzazioni produttive negli anni settanta coincise con la redazione del Prg ottanta. Il crollo del sistema

economico genovese - implosivo tra l'ottantatré e l'ottantaquattro - portò con sé elementi di contraddizione rispetto allo schema del piano: subito dopo la sua approvazione gli indirizzi urbanistici del Comune furono ribaltati, mentre si annunciavano due interventi indotti dalla crescita del settore terziario.

Da un lato si ebbe l'interpretazione in chiave direzionale dell'area retroportuale di San Benigno (1977-1985). Dall'altro si tentò di traslare il baricentro urbano verso levante mediante il centro direzionale di Corte Lambruschini (1981-1985). Il Comune finì quindi per interpretare la direzionalità come risorsa per uscire dalla crisi industriale.

Nella seconda metà degli anni ottanta le ampie dismissioni industriali furono colte come occasioni per avanzare proposte che si incentrarono sul Ponente e sulla Valpolcevera, integrando reindustrializzazione e riconversione funzionale.

Consideriamo i programmi urbanistici inerenti il complesso siderurgico di Cornigliano. Tra il 1986 ed il 1988 si colloca la presentazione di "Utopia": il progetto di una città leggera. Prima iniziativa per la riconversione industriale e la rinascita urbana di Cornigliano, promossa dal presidente Finsider Giovanni Gambardella, che restò però inaccolta. Per giungere all'ultima versione del Pru approvato (2008-2009) si dovrà così passare dall'Accordo di Programma del 1999 alla svolta dell'Atto Modificativo del 2005, sino al concorso internazionale d'idee sulla cui base è stato definito un masterplan (2007) ed uno Schema di Assetto Urbanistico.

Sempre nei secondi anni ottanta si situa anche il progetto per la "Technocity del Ponente Genovese" riferito ai comparti produttivi di Sestri Ponente-Calcinara, premessa ai programmi successivi per Genova "città dell'elettronica industriale".

Tra le altre proposte va segnalata "Viva Genova", un progetto presentato nel 1987 dalla Erg per la dismissione degli impianti petroliferi a San Quirico, San Biagio e Multedo. Proposta rigettata nel 1991.

Per ciò che concerne l'area di Campi - prima occupata da uno stabilimento Italsider - nel 1988 furono avviate operazioni di risanamento gestite dalla "Società per la Bonifica e la Valorizzazione dell'Area". Per la definizione di un masterplan urbanistico fu affidato allo studio Gregotti Associati il compito di ideare un rinnovato complesso tecnologico-produttivo. Si optò in seguito per assegnare un secondo incarico ad un gruppo di progettazione locale, coordinato da Paolo Cevini, Giuliano Forno e Bruno Gabrielli. Tra il 1990 ed il 1992 si diede corso ai primi interventi di reindustrializzazione leggera.

Sullo sfondo di questi interventi si pone la redazione del Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi (1987-1992), atto di pianificazione della Regione Liguria rivolto ad affrontare il tema della dismissione e riconversione individuando 16 aree di intervento nel Ponente genovese.

Il seguente Piano Urbanistico Comunale (elaborato tra 1994 e 2000) presenterà ricorrenze previsionali con il PTC, risultando determinante per la realizzazione dei progetti formulati nei primi anni novanta - aree di Campi e due Programmi Integrati per San Biagio (1994-1996) - e per portare a compimento la riqualificazione dell'ex area industriale di Fiumara. Proprio il Pru di Fiumara (1996-1998) si affermerà come emblematico nel campo della riconversione di aree dismesse non finalizzata alla reindustrializzazione.

Nel giugno 2000 la definitiva chiusura dell'IRI sollecitò la promozione di un paradigma economico inedito. Sul percorso che conduce dalla città come "vertice del triangolo industriale" allo sviluppo della "città delle alte tecnologie" un fatto decisivo è costituito da uno dei progetti cardine dell'Affresco di Renzo Piano: il Technology Village Leonardo sulla collina degli Erzelli

(2004). Dopo l'abbandono di Renzo Piano (2006), la svolta nella vicenda arriva con l'Accordo di Programma del 2007 che delinea gli sviluppi del nuovo masterplan approvato nello stesso anno, elaborato dagli architetti Mario Bellini e Franco Corsico. La recente apertura dei cantieri agli Erzelli (2009) è forse il segno più tangibile della sfida - tuttora aperta - che Genova ha assunto dai primi anni ottanta per l'innovazione del proprio sistema produttivo ed insediativo.

Eventi progettuali per l'incremento della competitività del porto

Il Consorzio Autonomo del Porto sembrò recepire con tempestività l'innovazione del container, deliberando la realizzazione dei primi terminal contenitori del Mediterraneo: Ponte Libia ed il Molo Ronco (1968-1971). Il decennio seguente fu però contraddistinto dalla mancata modernizzazione del porto. Solo tra il 1981 ed il 1983 si riattivò il dibattito sul destino dello scalo e sui piani per la sua trasformazione.

Lo spartiacque è rappresentato dalla presidenza del CAP di D'Alessandro (gennaio 1984). Nei suoi "libri blu" fu raccolto il progetto di rinnovamento del sistema portuale genovese. Sarà la nuova presidenza del CAP di Magnani (marzo 1990) ad avviare la fase di privatizzazione delle attività portuali ed a mettere a punto un piano di gestione che anticipò la riforma della L. 84/1994.

Parallelamente al processo di ristrutturazione organizzativa emerse l'ipotesi di un porto regionale, sviluppato come un unico sistema integrato, che trovò espressione nel "Progetto Pilota dei porti liguri". L'origine del progetto si colloca alla metà degli anni settanta, promosso dalla Regione Liguria. La proposta fu avanzata nella primavera del 1981. L'iniziativa abortì, ma quell'idea riemerge oggi in diversi documenti.

Tra gli altri progetti si dovrebbe ricordare quello per la "zona franca" genovese, al fine di presentare Genova come "porto di imbarco, trasformazione e sbarco" di produzioni tecnologicamente avanzate. Dopo la legge istitutiva (L. 202/1991) e la costituzione della "Società per la zona franca di Genova" - che aveva individuato nell'area di Cornigliano la localizzazione più idonea - il progetto conobbe un definitivo blocco.

L'evento maggiormente rappresentativo del periodo resta comunque la progettazione e la realizzazione del porto container di Voltri. Dopo una variante - risalente al 1976 - che introdusse nel lay-out elementi di novità rispetto al Piano Regolatore Portuale del sessantaquattro, gli anni dal 1977 al 1982 sono caratterizzati da una serie di infruttuosi tentativi di reperire i finanziamenti necessari. Solo con gli investimenti statali attribuiti dalla L. 119/1981 e con il contributo dei fondi FIO del 1984 sarà dato inizio alle opere nel 1986, sulla base del progetto approvato l'anno prima. La piena operatività raggiunta dal porto di Voltri nel 1994, implementata dall'attività dell'altro terminal container di Calata Sanità, fece recuperare nel triennio successivo i traffici perduti in quasi vent'anni di recessione.

Con il Commissario Fabio Capocaccia nasceva la prima "Autorità Portuale" italiana, di cui fu eletto presidente Giuliano Gallanti (gennaio 1996). Nello stesso anno ha inizio la redazione del nuovo Prp - adottato nel 1999, approvato dalla Regione nell'anno 2001 ed ancora vigente. Per quel Prp si attivò uno stretto rapporto di collaborazione con l'Università, si costituì l'Agenzia per il Waterfront ed il Territorio. Infine furono coinvolte quattro figure di rilievo internazionale quali Rem Koolhaas, Bernardo Secchi, Marcel Smets e Manuel de Solà Morales.

Eventi progettuali per il rafforzamento della relazione della città con il porto storico

Nei primi anni ottanta la problematica della "riconnessione città-porto" fu affrontata



su impulso del presidente del CAP, D'Alessandro. Un'esposizione internazionale per i 500 anni dalla scoperta dell'America fu l'occasione per la rivitalizzazione del waterfront urbano.

Dopo l'affidamento a Renzo Piano del compito di redigere un "piano quadro" per l'Expo'92 (febbraio 1984), i rappresentanti di Regione, Comune e CAP siglarono un protocollo d'intesa e fu istituita la "Commissione Triporto" (maggio 1985). La relazione tecnica della Commissione (luglio 1986) definì gli orientamenti posti a fondamento del progetto definitivo di Renzo Piano (febbraio 1989) che si completerà con la progettazione dell'acquario a Ponte Spinola.

Il Comune formulò infine una "delibera quadro" (gennaio/marzo 1990) che escludeva l'ipotesi avanzata dall'americano John Portman (1988), i cui tratti distintivi consistevano nell'isola triangolare e nel fuori scala della torre conica post-moderna collocata al centro del porto storico. Con la scelta di affidare a Renzo Piano l'operazione Expo (novembre 1988) veniva definitivamente accantonato il progetto Portman; mentre un progetto precedente (1984), riconducibile a Piero Gambacciani, dapprima rigettato, fu parzialmente attuato un decennio più tardi con la riconversione a porto turistico dei moli Morosini e Calvi. Rispetto al recupero della relazione tra porto e città storici si dovrebbe poi riconoscere al SOI-Studio Organico d'Insieme, un ruolo non secondario. L'elaborazione del SOI (1980-1981), incentrata su 6 progetti pilota per la città antica genovese, fu infatti l'occasione in cui Giancarlo De Carlo avviò lo studio di un rinnovato rapporto tra il centro storico ed il suo affaccio a mare. Da qui la decisione sia di orientare il lavoro dell'ILAUD verso l'incarico per il SOI (1980-1982), sia di includere nell'esercizio di progettazione l'antica Darsena comunale. Conclusasi l'esperienza del SOI per l'area di Pré, De Carlo affrontò il tema della Darsena nell'ambito di un primo corso di progettazione presso la Facoltà di Architettura di Genova (1983-1985). Ne seguirono altri due: nel primo (1985-1987) le riflessioni progettuali di De Carlo furono dedicate alle stesse aree del porto storico studiate da Renzo Piano. Nell'ultimo corso di progettazione – terminato nel 1989 – l'attenzione fu posta sulla sequenza di spazi che si può incontrare nel passaggio da piazza Caricamento a piazza Cavour.

La linea di continuità, esistente tra diversi eventi progettuali incentrati sul porto storico, può emergere da un ideale percorso tra alcuni dei principali interventi programmati.

Ad esempio partendo da quelli inerenti il Ponte Colombo, il Ponte Doria ed il Ponte dei Mille, con i progetti approvati (1990) per il terminal traghetti e la stazione marittima. Proseguendo verso levante si incontra il caso della dismissione dell'ex silos granario Hennebique e delle ipotesi progettuali prospettate a partire dai primi anni novanta per la sua conservazione ed il suo riuso, ancora oggi da completare. Non va tralasciato il "Piano per il recupero della Darsena Comunale" (1990) e la conseguente elaborazione di 7 progetti di massima, lungo un processo attuato tra il 2001 ed il 2005 sulla base di un ulteriore Pru (1998).

L'itinerario può concludersi con il concorso di progettazione per la sistemazione dell'area di Ponte Parodi (2001). La soluzione premiata - proposta da UN Studio - prefigura un'ulteriore espansione del "parco urbano portuale" e la costruzione di una rinnovata relazione con l'adiacente complesso degli edifici della Darsena.

L'evoluzione del tema della riappropriazione da parte della città del propriowaterfront resta quindi un motivo progettuale aperto, connesso con la riqualificazione dello spazio pubblico oltreché con le problematiche riguardanti il centro storico. Aspetti che dovrebbero essere ulteriormente approfonditi: il nuovo Puc 2011 ed il Prp in

redazione potrebbero assumere in tal senso un ruolo d'indirizzo fondamentale.

La sfida della post-metropoli e il nuovo piano urbanistico

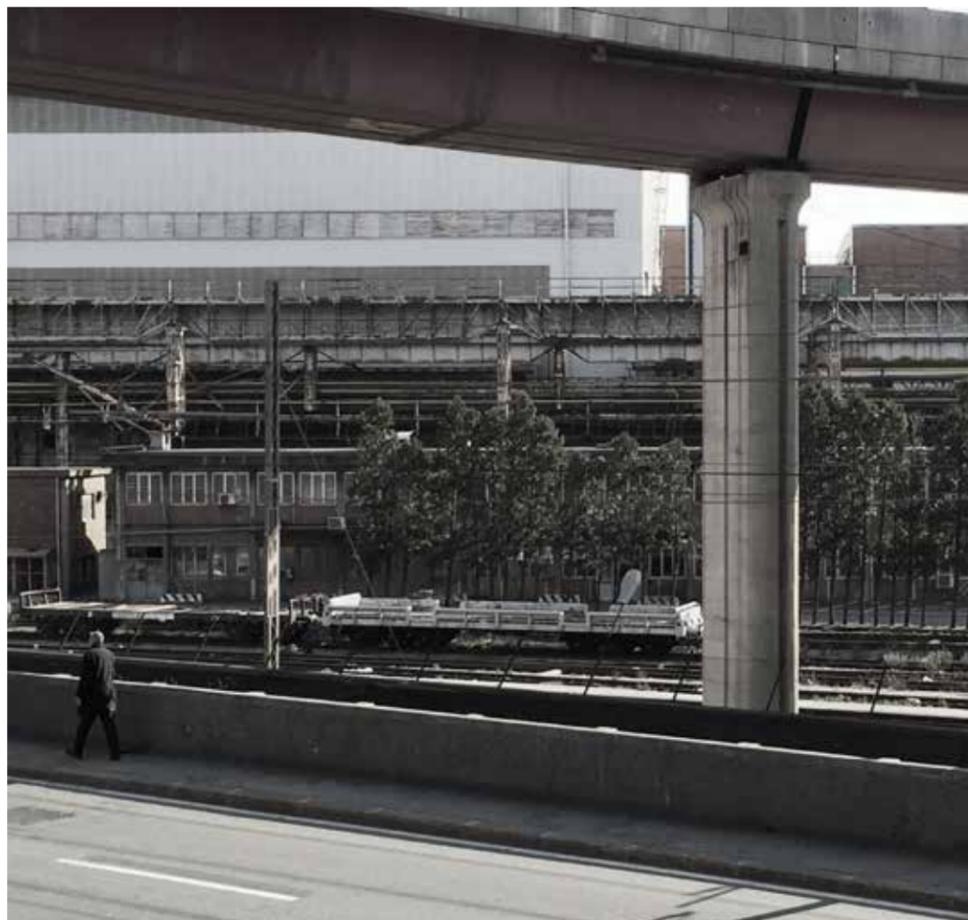
A distanza di poco più di dieci anni dall'approvazione del suo ultimo strumento di governo del territorio, Genova si è dotata alla fine del 2011 di un nuovo Piano urbanistico comunale (Puc), che si presenta non come un'integrazione del pur recente suo predecessore, ma come un documento programmatico che intende promuovere una nuova visione della città.

I dieci anni intercorsi tra il Puc 2000 ed il nuovo piano sono stati intensi per Genova, interessata da molteplici iniziative di rinnovo urbano culminate in alcuni momenti chiave che hanno coagulato interventi di significativa trasformazione di importanti parti della città: dalle opere del G8 (2001) a Genova Capitale Europea della Cultura (2004), i "grandi eventi" hanno segnato profondamente l'immagine urbana proseguendo quella linea di interventi che erano iniziati negli anni 1990a in seguito all'attuazione dei programmi di riqualificazione urbana.

[...] Il nuovo piano sceglie di proporre come quadro iniziale a sostegno di quelle che saranno poi le sue scelte strategiche una grande visione riguardo il ruolo che Genova potrà giocare nel contesto europeo nei prossimi decenni. L'immagine di Genova come porta del Mediterraneo connessa attraverso i grandi Corridoi europei con l'area padana e soprattutto con l'Europa centrale è l'idea guida iniziale, che si materializza nel primo dei tre livelli in cui il piano si articola: il livello territoriale di area vasta. E' da tale sguardo di ampio respiro che questa visione prende forma: porto, città, infrastrutture sono visti come un sistema integrato che, laddove si realizzassero gli interventi infrastrutturali previsti, dovrebbero connettere l'area genovese al suo vasto retroterra. Certamente interessante ed anche innovativo è il concetto di "area vasta" proposto: non si tratta tanto dell'area metropolitana in senso stretto (che peraltro a Genova è storicamente sempre stata piuttosto debole), quanto dell'Italia nord occidentale, avvicinandosi in questo all'idea di piattaforma territoriale, già sperimentata (pur tra risultati contraddittori) a livello Ministeriale. [...] In questo senso il Puc di Genova sembra lanciare una sfida, che dovrà essere raccolta dagli Enti sovraordinati e dagli attori non solo locali che, nella fase di discussione avviata (logica prosecuzione della linea di partecipazione alla costruzione del piano che è stata una delle scelte metodologiche alla base del processo avviato), dovranno dare forza e contenuto a questa visione, integrando il piano urbanistico con progetti e programmi di più vasto respiro. Si deve peraltro notare, come punto di debolezza potenziale, il fatto che tale visione di area vasta sia supportata solo dal disegno infrastrutturale (sul quale peraltro gravano i noti rischi in ordine alla fattibilità delle opere), al quale si potrebbero utilmente affiancare anche visioni sulle reti ecologiche, sulle reti (materiali e non) di comunicazione, sul sistema urbano complessivo.

Il nuovo piano pone come presupposto alle scelte di dettaglio alcune scelte vincolanti.

In primo luogo l'arresto del consumo di suolo, che trova la sua trasposizione nel piano attraverso il tracciato della cosiddetta "linea verde", una linea di demarcazione definitiva tra l'urbano e il verde di cornice. Un'operazione analitica svolta con particolare cura negli studi preliminari alla formazione del Puc e peraltro facilitata dalla particolare conformazione morfologica urbana, assai meno sfrangiata e dispersa verso i territori aperti che non in altre realtà urbane italiane. La linea verde dovrebbe segnare con forza quella che è considerata l'ultima frontiera urbana. Tutti gli interventi di trasformazione urbana sono concepiti all'interno di detta linea, andando ad interessare il brownfield e i sedimi interni alla città e comunque già



urbanizzati.

Una seconda scelta strategica riguarda l'opzione per il trasporto collettivo. L'idea è quella del riutilizzo a fini metropolitani delle linee ferroviarie esistenti che interessano tutto il fronte urbano litoraneo oltre che la linea di penetrazione verso l'appennino costituita dalla Valpolcevera. Sfruttando l'ampio numero di stazioni ferroviarie urbane e prevedendone la realizzazione di nuove, si è tracciato un progetto di connessione urbana in sede protetta che integra in un unico sistema il trasporto ferroviario metropolitano, la linea metropolitana e le linee di trasporto in sede protetta di superficie. Si pensa in questo modo di trasferire ampie quote di passeggeri dalla modalità individuale a quella collettiva, alleggerendo i carichi ambientali e migliorando l'accessibilità urbana complessiva.

La terza scelta strategica riguarda la sostenibilità del piano e lo attraversa trasversalmente: dalla dimensione urbana (attraverso il progetto della rete verde) fino alle scelte locali, sia nelle previsioni di nuove dotazioni verdi sia negli scenari di trasformazione urbana. La sostenibilità non riguarda quindi unicamente il verde, ma interessa anche i settori delle energie rinnovabili, del contenimento dei consumi energetici, del patrimonio edilizio, del ciclo dei rifiuti. La sostenibilità si coniuga con la dimensione della costruzione della città "smart", processo cui l'AC si è fortemente impegnata, giungendo alla definizione di importanti progetti (legati sia al Patto dei Sindaci, sia ai bandi europei sulla "Smart City"). Si è voluto sperimentare anche in questo campo un'operazione ambiziosa di ridefinizione dei contenuti della sostenibilità, tentando di mettere a sistema reti verdi, difesa del suolo, energie rinnovabili e tecnologie intelligenti, promuovendo lungo questa ipotesi di lavoro anche una diversa concezione dell'abitabilità e della qualità di vita. E tentando altresì di porre le basi per un rilancio nell'ottica dell'innovazione di alcune eccellenze imprenditoriali locali, orientandole verso i settori verdi.

Va infine segnalata la questione legata alla coerenza complessiva delle scelte urbanistiche. Affinché i distretti non rappresentino un puzzle disorganico di singole operazioni di diverse dimensioni e contenuti, va definito un sistema che le leghi attraverso un filo logico comune. Esso può essere costituito dal disegno spaziale e/o dal legame tra aree di trasformazione e sistema infrastrutturale. Per quanto riguarda la prima opzione, la strada del disegno di assetto spaziale è stata tentata (ma la sperimentazione si è spinta

solo fino ad un certo punto) lungo l'asse della Valpolcevera, dove la contiguità degli ambiti di trasformazione ha consentito di immaginare una sorta di "spina", una dorsale nella quale le aree di trasformazione sono legate non solo tra di loro ma anche con la rete dei trasporti pubblici (soprattutto su ferro) e con le reti del verde e dei servizi, venendo a configurare un sistema integrato con una ben definita connotazione spaziale. Nell'area del medio ponente, dove nei prossimi decenni si concentreranno le maggiori trasformazioni di Genova, forse anche a causa delle incertezze relative alle potenzialità di trasformazione non ancora del tutto definite, questo disegno d'insieme è suscettibile di ulteriori affinamenti progettuali. Per quanto riguarda la seconda opzione il legame tra aree di trasformazione e sistema infrastrutturale appare piuttosto stretto (anche se non in tutti i casi) e questo sembra costituire una buona garanzia per la sostenibilità (almeno in termini trasportistici) delle scelte che verranno operate. Molti dei distretti di trasformazione avranno un ruolo importante nell'incremento delle dotazioni territoriali legate proprio all'accessibilità (parcheggi di interscambio, viabilità, ecc.).

Riguardo poi l'organicità complessiva delle scelte, nel piano non appare esplicitata alcuna gerarchia tra le possibili trasformazioni attivabili, né viene indicata una precisa scansione temporale (o logica) degli interventi. Il piano si configura piuttosto come un contenitore di opzioni diverse da attivare di volta in volta a seconda delle opportunità. Invece di orientarsi quindi verso una strategia apparentemente più organica di tipo strategico programmatico, si è scelta una via più pragmatica, ma non per questo meno potenzialmente efficace: soprattutto laddove il piano sarà in grado di garantire meccanismi di valutazione in itinere trasparenti ed efficaci. Le schede di valutazione di distretto della VAS e il livello paesaggistico puntuale in primo luogo si configurano come due strumenti potenzialmente utili in questa prospettiva.

Rielaborazione e montaggio dei testi di Roberto Bobbio, Luca Salvetti e Giampiero Lombardini, in Urbanistica Informazioni 241, giugno 2012, a cura degli allievi del Laboratorio.



Bibliografia:

- Aa.Vv (1992) 'Colombo '92: la città, il porto, l'esposizione. Il progetto di Renzo Piano per il recupero alla città del porto antico di Genova: modello per una nuova generazione di esposizioni. L'architettura, gli allestimenti.', Milano, Lybra Immagine
- Aa.vv. (1995) Storia dell'Ansaldo. La costruzione di una grande impresa 1883-1902, Bari, Laterza
- Aa.Vv., (1971) 1128-2000 Il porto di Genova - the port of Genoa - le port de Genes, Genova, Sagep editore -Consorzio autonomo del porto di Genova
- Barsanti, A. (12 settembre 2017) 'Commissione parlamentare d'inchiesta a Genova, bilancio su degrado e sicurezza nelle periferie.', GenovaToday
- Braudel, F. (1982) Dimensioni e importanza al secolo dei genovesi, in *Civiltà materiale, Economia e capitalismo, III, I tempi del mondo*, Collana Biblioteca di cultura storica, Torino, Einaudi
- Capocaccia, F. (1993) 'Il porto di Genova', in *Kineo*, pp. 32-95
- Cerasi, M. , (2005) *La città dalle molte culture. L'architettura nel mediterraneo orientale*, Milano, Scheiwiller
- Cerignale, F. (7 aprile 2017) 'Torre Piloti verso la realizzazione, Signorini: "Speriamo sia pronta nel 2019"', Genova24
- Cevini, P.; Poleggi, E. (1981) *Le città nella storia d'Italia*. Genova, Bari, Editore Laterza
- Coluccia, A. (7 agosto 2017) 'Gronda di Ponente, 5 cantieri in città. Il primo a Cornigliano, poi Voltri.', *Il Secolo XIX*
- Coluccia, A. ; Rossi, E. (20 settembre 2017) 'Gronda, c'è il via libera decisivo: via ai colloqui per gli espropri.', *Il Secolo XIX*
- Coluccia, A. (21 luglio 2017) 'Il Blueprint cambia, il sindaco: «Modifiche al piano per il fronte mare»', *Il Secolo XIX*
- Costante, A. (19 settembre 2017) 'Bucci e Piano, accelerata sul nuovo waterfront. Dopo il pranzo al lavoro su progetti e disegni.', *Il Secolo XIX*
- Eslami, A.N. (2010) *Architetture del commercio e città del mediterraneo. Dinamiche e strutture dei luoghi dello scambio tra Bisanzio, l'islam e l'Europa*, Milano, Mondadori
- Genova Urban Lab, Quaderno n° 2: http://www.urbancenter.comune.genova.it/sites/default/files/archivio/alle_gati/Q2UrbanLab.pdf
- Indice, M. (24 settembre 2017) 'Terzo Valico, torna l'incubo dell'amianto.', *Il Secolo XIX*
- Macciò, M.; Migliorino, G. (1986) *Il porto frainteso. Genova e la questione marittima*, Genova, Costa & Nolan edizioni
- Mar, F. (30 gennaio 2016) 'Genova - Il Blueprint è anche l'occasione per riesumare un eterno incompiuto, quel tunnel sottomarino di Genova che dovrebbe consentire di raggiungere da Levante il nodo di San Benigno senza attraversare la città e liberando la Sopraelevata', *The MediTelegraph*
- Michinelli, R. (19 aprile 2017) 'Genova non è pronta per il Blueprint di Renzo Piano', *Il giornale dell'architettura*
- Minella, M. (14 aprile 2016) 'Tunnel sotto il porto, Genova ci riprova: nuovo progetto che può sostituire la Sopraelevata', *Repubblica*
- Minella, M. (1 dicembre 2016) 'Darsena della Fiera ultima battaglia dei moli fra nautica e Torre Piloti ', *Repubblica.it*
- Minella, M. (22 settembre 2017) 'Il Blueprint cambia nome, sarà il Waterfront di levante.', *Repubblica.it*
- Minella, M. (5 agosto 2017) 'Marco Bucci, avanti tutta sul Blue Print.', *Repubblica.it*
- Moreno, D. (1990) *Dal documento al terreno. Storia e archeologia dei sistemi agrosilvo- pastorali*, Bologna, Il Mulino
- Morino, M. (10 agosto 2017) 'Terzo Valico, Genova aggancia l'Europa.', *Il Sole 24 Ore*
- Mortari, E. (9 giugno 2016) 'Gronda di Ponente, l'appello degli imprenditori: "ulteriori rinvii dannosi per Genova"', *Liguria business journal*
- Pallini, C.; Recalcati, S. (2012) *Città Porto, matrici architetture scenari*, Milano, LIBRACCIO editore
- Pericu, G. ; Leiss, A. (2007) 'Genova nuova : la città e il mutamento : con un dialogo tra Giuseppe Pericu e Renzo Piano.' , Roma, Donzelli
- Piccardo, E. (19 aprile 2017) 'Il vicesindaco di Genova sul Blueprint: troppo rigido e irrealizzabile.', *Il giornale dell'architettura*
- Poleggi, E.; Stefani, L. (1985) *Il porto vecchio di Genova* , Catalogo della Mostra, Genova, Sagep Editrice
- Poleggi, E. *CASA-BOTTEGA E CITTÀ PORTUALE DI ANTICO REGIME* , in: *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Genova-Venezia, 10-14 marzo 2000, pp. 159-174
- Pucciarelli, M. (25 aprile 2017) 'Genova, si vota tra 45 giorni ma nessun big ha presentato il programmi ', *Repubblica.it*
- Quaini, M. (1986) *Carte e cartografi in Liguria*, Genova, Sagep Editrice
- Quaini, M. (2006) *L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Reggio Emilia, Diabasis Editrice
- Redazione (29 ottobre 2016) 'Alessandria, protesta dei No Terzo Valico, la polizia carica i manifestanti.', *Repubblica.it*
- Redazione Milano Online (26 ottobre 2016) 'Bufera sul "Terzo Valico dei Giovi": 14 arresti tra imprenditori e dirigenti.', *Corriere della sera*
- Redazione (20 settembre 2017) 'Bucci: «No al petrolchimico sotto alla Lanterna. Gronda? La vorrei subito»', *Il Secolo XIX*
- Redazione (19 settembre 2017) 'Bucci-Piano, sintonia sulla nuova Darsena: "Cosi daremo più spazio agli eventi in Fiera"', *Primocanale*
- Redazione (12 settembre 2017) 'Bucci: «Renzo Piano sta lavorando alla nuova passeggiata a mare di Genova»', *Il Secolo XIX.it*
- Rossi, E. (23 maggio 2017) 'Blueprint, i candidati: «Piano riveda il progetto». Solo Crivello difende il Disegno Blu', *Il Secolo XIX*
- Redazione ANSA (26 ottobre 2016) 'Corruzione in Grandi Opere e Terzo Valico, decine di arresti in tutta Italia. Anche il figlio di Monorchio.', *ANSA cronaca*

- Redazione (4 luglio 2017) 'Gronda: Delrio va a Bruxelles per il via libera della costruzione', Primocanale.it
- Redazione (21 settembre 2017) 'Gronda di ponente, l'annuncio di Delrio: "I primi cantieri all'inizio del 2018"', Genova24
- Redazione (19 settembre 2017) 'Terzo Valico, aggiudicato secondo lotto dei lavori.', Repubblica.it
- Redazione (2 ottobre 2017) 'Terzo Valico, c'è la data: «Ora sappiamo quando sarà pronto!», GenovaPost
- Redazione (29 ottobre 2016) 'Terzo valico, il nuovo presidente Cociv assicura: "I cantieri andranno avanti"', Repubblica.it
- Renzo Piano Building workshop, (2004) Genova: città & porto istruzioni per l'uso, Genova, Tormena Editore
- Rosso, R. (13 giugno 2017) 'Genova: il Blueprint di Renzo Piano, il Superbacino e tutti i progetti finiti nel dimenticatoio', Il fatto quotidiano
- Tosa, L. (5 aprile 2015) 'Il futuro della Sopraelevata, tra tunnel, idee e malapolitica', GenovaPost
- Un-Habitat (2016) ' "https://unhabitat.org/books/the-state-of-europeancities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future/" "The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future ', European Union
- Valli, W. (3 luglio 2016) 'Genova ai raggi X Le "doppie" periferie e i quartieri fortunati con soldi, figli e lavoro', Repubblica
- Viani, B. (21 settembre 2017) 'Gronda, il caso degli espropri: gli alloggi pagati il prezzo di quando il mercato era al top.', Il Secolo XIX

Sitografia:

- Atlante demografico della città, Genova Luglio 2008: Link "http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/Atlante/atlant_e_dem2007.pdf"
- Autorità portuale di Genova: Link "<https://www.portsofgenoa.com/it/>" <https://www.portsofgenoa.com/it/>
- Blue Print: Link "<http://www.blueprintcompetition.it/it>"
- CITTALIA, Le città metropolitane, Rapporto cittalia 2013: Link "<http://www.casaportale.com/public/uploads/15282-pdf1.pdf>"
- Città metropolitana di Genova : Link "<http://www.cittametropolitana.genova.it/>"
- Cociv : Link "<http://www.terzovalico.it>" /
- Commissione europea dei trasporti : Link "https://europa.eu/european-union/topics/transport_it"
- Comune di Genova: Link "<http://www.comune.genova.it/>" <http://www.comune.genova.it/>
- Comune di Genova, Annuario statistico, Edizione 2015: Link <http://statistica.comune.genova.it/piramide%202016.pdf>
- Comune di Genova, Il censimento 2011: Link <http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/censimenti/censimento%202011.pdf>
- Confederazione Italiana Armatori: Link "<http://www.confitarma.it/page.php?idpage=KFAAAAAA>"
- Eurostat: Link "<http://ec.europa.eu/eurostat/data/browse-statistics-by-theme>"
- Geoportale: Link "<http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/repertorio/repertorio.html?id=1630>" \t "_blank"
- Guida di Genova: Link "<http://www.guidadigenova.it/storia-genova/porto/>"
- ISTAT: Link "<http://dati.istat.it/Index.aspx>"
- ISTAT, VIII censimento generale dell'industria e dei servizi 2001 Genova: Link "<http://dwcis.istat.it/cis/index.htm>"
- ISTAT Rapporto statistico 2010: Link "<http://www.istat.it/it/files/2011/11/analisi storica-1861-2011.pdf>"
- Portale ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Link "<http://www.mit.gov.it/mit/site.php>"
- Portale nazionale delle infrastrutture: Link "<http://www.trail.unioncamere.it/>"
- Porto Antico: Link "<http://www.portoantico.it/cosafare/nautica/>"
- Porto di Genova: Link "https://it.wikipedia.org/wiki/Porto_di_Genova"
- Regione Liguria: Link "<http://www.regione.liguria.it/>"
- Renzo Piano Building workshop: Link "<http://www.genovablueprint.it/>" <http://www.genovablueprint.it/>
- Rete ferroviaria italiana: Link "<http://www.rfi.it/>"
- START CITY, 'Città metropolitane, il rilancio parte da qui', Fascicolo 7, Fotografia ad alta risoluzione delle città metropolitane in Italia: Link https://www.ambrosetti.eu/wpcontent/uploads/Start-City_Fascicolo-7.pdf
- The Port and the City: Link "<https://theportandthecity.wordpress.com/tag/renzo-piano/>"
- Unioncamere Genova, Il rapporto Liguria 2015, Analisi socio-economica dell'economia ligure: Link "<https://www.lig.camcom.it/easyUp/file/liguria2015.pdf>"
- Urban center Genova: Link "<http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/111>"
- Urban Lab: Link "<http://urbanlab.com/urban/index.html>"

