# TRASPORTI Fura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio





Rivista quadrimestrale maggio-agosto 2016 anno XVI, numero 45

Direttore responsabile Laura Facchinelli

Direzione e redazione

Cannaregio 1980 – 30121 Venezia Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona e-mail: info@trasportiecultura.net laura.facchinelli@alice.it per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico Giuseppe Goisis Università Ca' Foscari, Venezia Massimo Guarascio

Università La Sapienza, Roma Giuseppe Mazzeo

Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli Cristiana Mazzoni

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg

Marco Pasetto Università di Padova Franco Purini

Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero Università luav, Venezia Zeila Tesoriere

Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2016 © Laura Facchinelli Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di settembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

## **TRASPORT**

5 PERIFERIE, LUOGHI DELLE TRASFORMAZIONI

di Laura Facchinelli

7 LE PERIFERIE OGGI, DA AREE DI DEGRADO A NUOVE CENTRALITÀ

di Matteo Tabasso

9 ESPANSIONE DELLE PERIFERIE NEL DOPOGUERRA, ALLE RADICI DELLA CRITICITÀ ATTUALE

di Marina Dragotto

17 TORINO, LA TRASFORMAZIONE LUNGO LA FERROVIA

di Matteo Tabasso e Michela Barosio

25 INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SU FERRO, DA SEPARAZIONE A INTEGRAZIONE: DUE CASI A CONFRONTO

di Enrica Papa, Gennaro Augiello e Gerardo Carpentieri

33 CRISI E RIGENERAZIONE URBANA: IL CASO DELLA MANIFATTURE TABACCHI

di Dionisio Vianello

41 NUOVE AZIONI DI RIGENERAZIONE URBANA A TORINO

di Valter Cavallaro e Giovanni Ferrero

47 LA TAVOLA PITAGORICA. IL QUARTIERE ZEN 2 DI PALERMO TRA FUTURO E DESTINO

di Zeila Tesoriere

57 LYON CONFLUENCE: UNA RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE

di Giulia Melis e Cristina Marietta

63 CITTÀ COOPERATIVE: MODELLI ECONOMICI DI AUTO-FINANZIA-MENTO CIVICO

di Mauro Baioni, Daniela Patti e Levente Poliak

# cultura

71 NUOVE STAZIONI, PERIFERIE E CITTÀ

di Zeila Tesoriere

79 PORTE DELLA CITTÀ: TRA
CENTRO E SISTEMA PERIFERICO

di Michele Culatti ed Enzo Siviero

83 UNA BIENNALE PER LE PERIFERIE

dl Laura Facchinelli

89 MARGHERA: RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO. GIORNATA DI STUDIO SU UN'AREA PERIFERICA IN ATTESA DI FUTURO

di Laura Facchinelli

93 LO SVILUPPO POSSIBILE DI PORTOMARGHERA

di Tommaso Santini

99 BAGNOLI, DA 150 ANNI ALLA RICERCA DI IDENTITÀ

di Massimo Pica Ciamarra

107 GENOVA, NUOVI PROGETTI PER IL WATERFRONT

di Oriana Giovinazzi

115 LE PIÚ RECENTI TRASFORMA-ZIONI URBANE IN BROWNFIELD A LONDRA

di Giammichele Melis

121 INSPIRATION, A EUROPEAN
RESEARCH PROJECT ON LAND USE

by Stepahn Bartke, Uwe Ferber and Detlef Grimski

## Periferie, luoghi delle trasformazioni

di Laura Facchinelli

Nelle nostre belle città abbiamo edifici monumentali, chiese romaniche (o rinascimentali, o barocche) che si affacciano sulla piazza principale. Piazza dove è piacevole passare, sostare, guardarsi attorno assaporando la storia. Orgoglio, magari inconsapevole, ma in grado di costruire, giorno dopo giorno, l'identità di ciascuno. Poi, allontanandosi dalla piazza, si trovano edifici più semplici, rasserenanti per la sobrietà degli elementi decorativi, pensati come segni di affettuosa partecipazione alla vita urbana. Ma un po' più in là, verso i margini, si incontrano costruzioni anonime. Probabilmente realizzate nel dopoguerra. Squadrate nel calcestruzzo, respingenti, e comunque indifferenti al malessere, al senso di abbandono vissuto dagli abitanti.

Forse, questo, è un fastidio immotivato per quella discontinuità rispetto all'antico? Un rifiuto del linguaggio moderno? No, solo la constatazione che, a un certo punto, abbiamo perduto la capacità far evolvere la nostra storia dell'architettura e del paesaggio urbano verso forme e materiali nobili come quelle del passato e altrettanto durevoli nel tempo. Ecco perché, nelle nostre città, è più emozionante frequentare il centro storico (che non è esente, comunque, da inserimenti dissonanti, nei vuoti provocati dai bombardamenti, o in quelli creati con le ruspe per l'esigenza, spesso solo presunta, di "aggiornare").

Ed ecco perché quasi sempre, per chi arriva in automobile, il primo impatto con la città è abbastanza deludente. Perché, appena superate le grandi aree commerciali che ormai assediano i centri abitati - paesaggi del consumo forzato, padiglioni temporanei, forme eccessive, colori e luci sgargianti - iniziano gli edifici progettati in serie a fianco della strada di collegamento veloce. Griglie di strade e case-alloggio. Funzionali, forse, ma prive di orgoglio di appartenenza. Prive di bellezza.

Insomma, per conoscere il carattere originario, l'anima della città, si deve puntare al centro storico, che si è sedimentato anno dopo anno, per decenni, per secoli di vite vissute.

Di periferie, per lungo tempo, non si è parlato. Prima considerate un'estensione "popolare" del corpo urbano dotata comunque dell'essenziale, ben presto gradualmente abbandonate a se stesse, di recente sottoposte anche ai mutamenti generati dall'immigrazione, sono state dimenticate nella progettazione e nel parlare stesso di città.

Oggi di periferie si occupano architetti famosi, sostenendo che è giusto progettare pensando alla gente. Si finanziano interventi finalmente riparatori dell'incuria. Fioriscono corsi universitari, workshop, convegni. La Biennale di Venezia sceglie questo tema come filo conduttore della Mostra di Architettura. Insomma le periferie sono diventate un argomento alla moda. È un processo analogo a quello che ha riguardato, per decenni, le infrastrutture: considerate un male necessario, snobbate in campo accademico e progettuale, come una specie di elemento marginale, o al massimo interstiziale fra ben più nobili contesti.

Si rischia però di avere, oggi, da un lato le elaborazioni intellettuali, dall'altro le consuete procedure affannate dalla fretta di costruire e prone all'interesse dei soliti noti. Occorre leggere e confrontare per capire meglio. Occorre vigilare.

Una lunga premessa per dire che questo numero della rivista affronta il tema delle periferie. Non tanto per seguire la corrente, ma come scelta di campo. E proprio partendo dalle infrastrutture, che sono il nostro tema centrale da sempre. Strade e rotatorie, fasci di binari e stazioni generalmente tagliano, separano, creano condizioni di degrado, creano "periferie", appunto. Di qui l'esigenza di progetti intelligenti, lungimiranti, per capovolgere il negativo valorizzando le potenzialità. Nel nostro Paese è esemplare il caso di Torino, che ha saputo reinventare gli spazi, superare le fratture. Proprio di Torino è il curatore, che ha raccolto per noi una serie di casi interessanti.

Sono periferie ricche di potenzialità anche le aree produttive dismesse. Il problema è, anzitutto, avere un'idea vincente e poi riuscire a realizzarla. Nella sezione "Cultura" pubblichiamo alcuni contributi presentati nella giornata di studio "Marghera: riconversione, progetto, paesaggio", dedicata ai progetti (non ancora attuati, e nemmeno concepiti in forma definitiva) di recupero di un'area enorme situata alle spalle del centro storico di Venezia. È un caso esemplare di ritardo e incertezze. Alle porte della città considerata la più bella del mondo. Ma non per questo rispettata... Ma questa è un'altra storia.







## Genova, nuovi progetti per il waterfront

di Oriana Giovinazzi

Genova, estesa su circa 24.000 ettari di suolo in parte distribuiti lungo le due valli del Polcevera e del Bisagno, e in parte affacciati lungo 33 km di fronte d'acqua che corrono da Voltri a Nervi, convive da tempo con l'ambizione di diventare un importante porto nel contesto mediterraneo ed europeo (27 km di costa occupati da attività portuali, movimentazione complessiva di quasi 2,2 milioni di TEU nel 2015, secondo porto in Italia), ma anche con alcuni vincoli legati alla morfologia del territorio - stretto tra le colline e il mare - e quindi fortemente caratterizzato dalla mancanza di spazio; con alcune problematiche che riguardano il sistema infrastrutturale, insufficiente rispetto alle necessità se non verrà integrato con la realizzazione del Terzo Valico ferroviario e il completamento della gronda autostradale; e infine con una "storica" complessa relazione tra le aree portuali e il tessuto urbano.

Vincoli e problematiche con cui la città-porto si è misurata già in passato, recuperando ad esempio vaste superfici sottratte al mare (porto di Sampierdarena, porto di Voltri, acciaieria di Cornigliano, aeroporto Cristoforo Colombo, Fiera del Mare, etc.), o realizzando la Sopraelevata, o ancora affrontando la crisi industriale che negli anni '80 ha fortemente compromesso l'apparato produttivo (acciaieria, cantieristica, attività portuali, etc.), producendo un elevato tasso di disoccupazione e risvolti sociologici piuttosto importanti.

Genova è stata capace di evolvere nel tempo in funzione delle mutate esigenze, alla ricerca continua di una nuova identità, valorizzando le risorse disponibili (patrimonio storico-monumentale, paesaggio, turismo, etc.) e sfruttando le occasioni del momento.

# Il processo di riqualificazione urbana del Porto Antico

In particolare negli ultimi 20 anni è stata interessata da un processo di riqualificazione urbana - che ha riguardato inizialmente la Darsena e il vecchio porto (230 mila mq circa) - affidato a partire dal 1995 alla Porto Antico spa (partecipata per il 51% dal Comune, per il 39% dalla Camera di Commercio e per il 10% dall'Autorità Portuale); gli ambiti portuali sono stati dati in concessione alla società (130 mila mq, di cui 71 mila mq di superficie coperta) con la finalità di restituire le aree alla fruizione urbana attraverso la realizzazione di iniziative culturali, lo sviluppo di attività congressuali, la costruzione di strutture di interesse generale e creando un polo di attrazione turistica.

# Genoa, new projects for the waterfront

by Oriana Giovinazzi

Genoa has long coexisted with its ambition to become an important port in the Mediterranean and European context, and with the many constraints imposed by the morphology of the territory, compressed between the hills and the sea. City planning tools and master plans have played a major role in the urban regeneration process of port areas, particularly the Port Master Plan, developed through a constant process of mediation with the City Administration, following the guidelines of the City Master Plan. The great events – the Colombiadi in 1992, the G-8 in 2001, Genoa European Capital of Culture 2004 – played a decisive role, bringing with them significant economic resources that Genoa invested wisely to create a new image for the city. A possible long-term scenario for the complex relationship between the port and the city was offered by Renzo Piano's Affresco (2004): this was a comprehensive vision that contemplated three different phases of transformation over a span of 18 years on a surface of 200 hectares. Now, ten years later, Genoa prepares to face a new challenge, continuing the urban renovation process and the regeneration of the economic system along the coast up to Fiera del Mare. With a vision again donated by Renzo Piano, the intent is to pursue a harmonic relationship between the needs of the city and those of the port, and to stitch back together the city and the sea, between the zones of Ponente and Levante.

> Nella pagina a fianco, in alto: Genova, vista del porto in una foto del 1941 (collezione cartoline Albertomos); in basso: il Galata Museo del Mare con il sommergibile Nazario Sauro e il complesso residenziale Cembalo.







Un grande ruolo nel processo di riqualificazione urbana delle aree portuali va riconosciuto ai piani e agli strumenti urbanistici, in particolare al Piano Regolatore Portuale - elaborato in costante mediazione con l'Amministrazione Comunale e in sintonia con il Piano Urbanistico - che prevedeva un'estensione nella zona della Foce, con nuove opere a mare, ma destinava alla città l'intera area del Porto Antico, fino alla Stazione Marittima.

Tuttavia a disegnare in questi anni il futuro del waterfront genovese non sono stati tanto i piani quanto il dialogo tra i diversi attori coinvolti, alcune scelte politiche e la capacità non solo di identificare operazioni ed azioni strategiche, ma anche di comunicarle alla città. Un contributo rilevante in questi termini e ai fini dell'intero processo è da attribuire senza dubbio a tre grandi eventi internazionali che Genova ha avuto l'onore di ospitare, e che hanno rappresentato l'inizio del cambiamento.

1992, Celebrazioni in onore di Cristoforo Colombo - Nel 1992 si svolgono nel Porto Antico le celebrazioni in onore di Cristoforo Colombo (500 anni dalla scoperta dell'America) accompagnate da un'esposizione nell'area portuale. Un evento che rende disponibile un consistente finanziamento (circa 300 milioni di euro), attirando nuove attività e rimettendo in moto la struttura economica della città.

In questa occasione l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale collaborano per la realizzazione di alcuni interventi sull'area compresa tra il Molo Vecchio e Ponte Spinola. Su progetto dell'architetto Renzo Piano si provvede alla rifunzionalizzazione dei Magazzini del Cotone, trasformati in auditorium, centro congressi e spazio espositivo, con il Cineplex, la Città dei Bambini, la Biblioteca De Amicis; al recupero dello storico edificio di Porta Siberia, sede del Museo Luzzati; alla risistemazione di Calata Mandraccio, in prossimità della quale nasce il Museo dell'Antartide.

Nell'ottica di riqualificare gli spazi per restituirli alla fruibilità pubblica, si procede inoltre con la realizzazione dell'Arena del Mare su Calata Gadda, in fondo ai Magazzini del Cotone; con la costruzione della tensostruttura che copre Piazza delle Feste e del Bigo che sorregge l'ascensore panoramico; infine, con la creazione della Biosfera e dell'Acquario (uno dei più grandi d'Europa e tra le mete turistiche preferite in Italia).

2001, Vertice del G8 a Genova - Sempre con l'idea di legare fisicamente e funzionalmente la città storica all'acqua, in occasione del vertice G8 del 2001, vengono portate a termine altre opere che contribuiscono alla trasformazione del waterfront genovese, e che interessano in particolare Ponte Spinola, Ponte Calvi, Ponte Morisini, Darsena.

Si tratta di una struttura ricettiva (NH Collection Genova Marina), di un porto turistico tra Ponte Calvi e Ponte Morosini, di alcuni magazzini portuali riconvertiti in un complesso residenziale (Il Cembalo), dell'insediamento della nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio nel quartiere Scio. Si interviene inoltre con la risistemazione di arredo urbano e verde pubblico, quindi con la realizzazione dell'Isola delle Chiatte (struttura galleggiante disegnata da Renzo Piano su chiatte tradizionalmente in uso in ambito portuale, dotata di panchine e lampioni) che con Calata Falcone Borsellino - tra il Bigo e l'Acquario - completa la passeggiata della Darsena.



2004, Genova Capitale della Cultura Europea - Nel 2004 Genova diventa Capitale della Cultura Europea, un evento che si traduce in nuove opportunità e finanziamenti pubblico-privati (circa 160 milioni di euro) per il completamento di alcuni interventi già avviati nella zona della Darsena e nel centro storico adiacente al Porto Antico (Piazza Sarzano, Via San Lorenzo, Via Garibaldi, etc.). Si procede quindi con agevolazioni per l'insediamento di nuove attività commerciali; con operazioni di recupero delle facciate di palazzi storici; con interventi di pedonalizzazione, illuminazione e arredo urbano; con le opere per le stazioni della metropolitana di Darsena e San Giorgio; e con consistenti investimenti (circa 52 milioni di euro) anche per il rilancio del sistema museale genovese, che portano l'Unesco a dichiarare nel 2006 le strade nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli (200 palazzi nobiliari per lo più di epoca rinascimentale) nel centro storico genovese, Patrimonio dell'Umanità. Viene inoltre realizzato il Museo del Mare e della Navigazione su progetto dell'architetto Guillermo Vasquez Consuegra, vincitore di un concorso internazionale bandito per il recupero e la rifunzionalizzazione degli spazi del magazzino portuale Galata.

## Genova dopo i grandi eventi: l'Affresco di Renzo Piano

Se i grandi eventi hanno giocato un ruolo decisivo, mettendo in campo ingenti risorse economiche che Genova ha saputo capitalizzare, attivando capitale sociale e restituendo un'immagine rinnovata della città, ad ipotizzare un possibile scenario di lungo periodo per quanto riguarda la complessa relazione tra porto e città è stato l'Affresco di Renzo Piano (2004).

Non si trattava di un progetto, bensì di una visione d'insieme che lasciava ampio spazio alla messa a punto dei singoli interventi, e che prefigurava tre diverse fasi di trasformazione su un arco temporale di 18 anni per una superficie di 200 ettari, di cui la città avrebbe dovuto disporre secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale. Uno sviluppo ininterrotto delle banchine per 8 km di costa, un'espansione infrastrutturale essenzialmente in linea (per poter attrarre le grandi navi post-panama), la realizzazione di nuove strutture artificiali: un'isola di fronte all'attuale aeroporto per accogliere il nuovo scalo (circa 3.620 m di lunghezza e 390 m di larghezza, un incremento pari a

- 1 Nella pagina a fianco, in alto: *Il porto di Genova dai Terrazzi di marmo*, un quadro del pittore svizzero Carlo Bossoli datato 1850 (fonte: http://www.centrocongressigenova.it/wp),
- 2 Nella pagina a fianco, al centro: piazza Caricamento e il tratto finale delle Terrazze di marmo, da palazzo San Giorgio verso Porta di Vacca, in una cartolina del 1875 (Editori Mangini).
- 3 Nella pagina a fianco, in basso: la Sopraelevata che separa il Porto Antico dal centro storico di Genova.
- 4 e 5 In questa pagina: lo stato di fatto e il progetto Blueprint che interessa il tratto di litorale compreso tra Porta Siberia, nel Porto Antico, e l'area di Punta Vagno-Piazzale Kennedy, nella zona della Fiera del Mare.

6 e 7 - In alto: lo stato di fatto e le indicazioni del progetto Blueprint per quanto riguarda gli attracchi dedicati alla nautica da diporto, in particolare la creazione di un darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città che connette il Porto Antico alla Fiera del Mare.

8 e 9 - In basso: lo stato di fatto e le indicazioni del progetto Blueprint per quanto riguarda gli edifici preesistenti e le nuove volumetrie da realizzare nell'area della Fiera del Mare. circa il 30% del traffico attuale); l'ampliamento del Bacino di Sampierdarena, nel tratto compreso tra Ponte Libia e Ponte Rubattino, destinato ad ospitare un comparto industriale di grande importanza e in continua evoluzione, la cantieristica; infine la costruzione di nuove dighe foranee (circa 2 km di lunghezza e 150 m di larghezza, superficie complessiva 300.000 mg).

Le aree rese disponibili dallo spostamento delle attività, strategiche per completare il processo di riqualificazione urbana, sarebbero state destinate:

per quanto riguarda lo scalo aeroportuale esistente (Multedo e Sestri Ponente), in parte ad usi portuali maggiormente compatibili con quelli urbani e allo sviluppo delle attività di Fincantieri, in parte alla fruizione pubblica per la

- realizzazione di un porticciolo turistico (1.500 imbarcazioni circa) e di una colmata da risistemare a verde pubblico, direttamente connessa al grande parco della collina degli Erzelli;
- mentre per quanto riguarda la delocalizzazione dei cantieri navali esistenti, alla creazione di un porticciolo per la nautica da diporto, riconfigurando Calata Gadda in modo da ottenere una lunga promenade, con un percorso ininterrotto affacciato sul'acqua dalla Darsena (Molo Vecchio) fino a Boccadasse (Fiera del Mare)

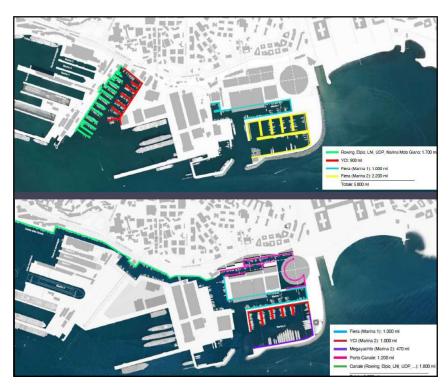
## Un disegno ambizioso e strategico per la città-porto del futuro

Trascorsi più di 10 anni, Genova si accinge oggi ad affrontare una nuova sfida, portando avanti il processo di riqualificazione urbana e di rigenerazione del sistema economico lungo l'arco litoraneo che si estende da Porta Siberia, nel Porto Antico, fino a Punta Vagno-Piazzale Kennedy, nella zona della Fiera del Mare. Con una visione donata alla città dall'architetto Renzo Piano (23 settembre 2015), e che in parte riprende e rivede alcuni aspetti presenti nel precedente Affresco, si punta a perseguire una relazione armonica tra esigenze urbane (in particolare la valorizzazione delle aree ex-fieristi-. che) e portuali (ossia lo spostamento delle attività di Riparazioni Navali che necessitano di spazi adequati), nonché la ricucitura tra la città e il mare, tra la zona di Ponente e quella di Levante.

In particolare gli interventi si concentrano su alcuni spazi di proprietà dell'Autorità Portuale e sulle aree della Fiera del Mare, acquistate nell'aprile del 2014 dall'Amministrazione Comunale per 18 milioni di euro (tramite SPIM spa, società partecipata al 100% del Comune a cui è affidata la gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare e delle aree non più funzionali alle attività fieristiche). Per tali aree è previsto un cambiamento di destinazione d'uso secondo quanto stabilito mediante un accordo tra Amministrazione Comunale, Autorità Portuale e Regione Liguria, in modo da procedere alla realizzazione - tra Piazzale Kennedy e Punta Vagno - di opere funzionali alla fruizione degli ambiti di rimessaggio delle imbarcazioni, alla risistemazione di spazi ed attrezzature ad uso pubblico, e alla realizzazione di strutture balneari-ricettive.

Nello specifico il quartiere fieristico risulta sostanzialmente suddiviso in due settori. Il primo settore è costituito dal padiglione B (padiglione "blu" di Jean Nouvel, inaugurato nel 2009, 20 mila mq, 40 milioni di euro) e il padiglione D (circa 49 mila mq), insieme alla darsena nautica e ad alcune aree in concessione demaniale. Questo settore resta al quartiere fieristico con la possibilità di incrementare la superficie occupabile del 30% in occasione di eventi di particolare richiamo (Salone Nautico, Euroflora, etc.). Il secondo settore comprende il padiglione S (Palasport) e il padiglione C, la palazzina degli uffici con le biglietterie e l'edificio Ansaldo-ex Nira che, non essendo più necessari alle attività fieristiche, rientrano nella piena disponibilità del Comune, che può quindi procedere alla riconversione delle aree anche mediante la vendita.

La Blueprint international competition - Genova affronta questa nuova sfida, lanciando un concorso internazionale (luglio 2016), Blueprint Competi-





tion, per la progettazione del più grande intervento di riqualificazione della Fiera del Mare, finalizzato all'acquisizione di una proposta relativa agli aspetti urbanistici, architettonici, tecnologici ed economici indicati nel disegno di Renzo Piano. Una proposta che dovrà necessariamente misurarsi con alcuni obiettivi generali:

- riqualificare le aree ex fieristiche, in parte dismesse e poco valorizzate, ma ubicate in un contesto strategico per la città;
- rendere più attrattiva e vivibile la città, con una promenade che dal Porto Antico prosegue fino alla Foce;
- supportare il settore della cantieristica navale, in cui la città ricopre un ruolo d'eccellenza, ga-

- rantendo spazi adeguati, rilanciando inoltre il settore della nautica;
- adottare strategie energetico-ambientali mediante soluzioni specifiche in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea (Direttiva 2020);
- prestare una particolare attenzione alla sostenibilità economica-finanziaria dell'intervento complessivo.

Costi, finanziamenti e investitori - Un altro tema importante, che guiderà tra l'altro la scelta della giuria degli esperti - essendo incluso tra i criteri che la proposta progettuale dovrà prendere in considerazione - è quello dei costi e dei finanziamenti.



10 - Una veduta dall'alto della Fiera del Mare e dell'area dedicata alla cantieristica e alle riparazioni navali.



11 - L'Affresco di Renzo Piano (2004), uno scenario di lungo periodo per ridisegnare la complessa relazione tra porto e città.

Il limite massimo per la realizzazione dell'intervento è fissato in 200 milioni di euro; mentre per le demolizioni previste (circa 75 mila mq, tra cui la sopraelevata Aldo Moro nel tratto che costeggia la zona fiera, immobili, etc.) e per le opere propedeutiche necessarie (scavi, opere di contenimento delle banchine, realizzazione dei canali d'acqua, etc.) sarà garantito un finanziamento pubblico di 50 milioni di euro (prevalentemente a cura dell'Amministrazione Comunale, e per le aree di sua competenza dell'Autorità Portuale, con 15 milioni stanziati dal Governo che ha riconosciuto il progetto di "rilevanza nazionale").

La città punta quindi sia sull'attenzione che il concorso di progettazione saprà senza dubbio generare a livello internazionale, sia sulla sostenibilità economico-finanziaria degli interventi che le proposte progettuali sapranno dimostrare, con la finalità di poter attrarre investitori privati interessati

all'operazione.

Le indicazioni progettuali e funzionali - La competizione riguarda circa 100 mila mg di aree. Prevede da un lato la realizzazione di una nuova polarità urbana tra la città e la Fiera del Mare, con la ricostruzione di circa 60 mila mq di superficie lorda utile (coperta e chiusa) all'interno del quartiere fieristico, superfici che saranno ricavate dalle demolizioni di alcuni immobili. Dall'altro prevede la creazione di una grande superficie d'acqua che renderà il padiglione B una sorta di isola, attorno alla quale saranno realizzati nuovi volumi in sostituzione degli immobili demoliti (con una riduzione della volumetria da 332.000 mc a 120.000 mc). In particolare le superfici di nuova edificazione saranno suddivise in 40 mila mq per residenze, 5 mila mg per attività commerciali e artigianali, 10 mila mq per attività ricettive e 5 mila per uffici e direzionale. A questi vanno aggiunti 20 mila mq di parcheggi di pertinenza in sottosuolo.

Gli interventi finalizzati alla riqualificazione - La creazione di un darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città, una sorta di "canale-urbano" parallelo alla costa, consentirà di connettere il Porto Antico alla Fiera del Mare, de-cementificando un'area di 85.000 mg (circa 780.000 mc).

A restituire alla città l'affaccio a mare - con un processo inverso rispetto a quello tradizione dove è l'acqua a riconquistare il suolo - sarà inoltre la realizzazione dell'isola della "fabbrica del porto", una grande realtà commerciale e produttiva capace di creare nuova occupazione, prevalentemente dedicata ad attività legate al mare, ai servizi connessi alla nautica da diporto e alle riparazioni navali.

La riorganizzazione della zona fieristica prevede il recupero del padiglione S (Palasport) che, facendo seguito alle richieste del Coni, manterrà la sua vocazione sportiva e spettacolare (30.800 mq), pur consentendo alcune modifiche nel rispetto dei suoi elementi costitutivi principali e con il sostanziale mantenimento della sagoma, ma ipotizzando la possibilità di insediarvi ulteriori 15 mila mq destinati ad attività commerciali o artigianali riconducibili al settore sportivo e nautico.

Saranno invece demoliti i padiglioni obsoleti (C, D e M) e l'edificio Ansaldo-Ex Nira. In particolare quest'ultimo (14.500 mq di superfici, 11 livelli) - realizzato nel 1964 con l'idea di ospitare un museo delle telecomunicazioni e un centro congressi, sostanzialmente inutilizzato fino a quando fu recuperato da Ansaldo Nira negli anni '80, e poi dismesso nel 2005 - è stato interessato da un iter





12 - Il complesso turisticoricettivo "NH Collection Genova Marina" realizzato sul molo Ponte Calvi nel Porto Antico.

14 - Un'immagine notturna

di Piazza delle Feste e del

Bigo che sorregge la tenso-

struttura e l'ascensore pano-

13 - Una veduta panoramica della città e del porto di

Genova dal quartiere resi-

denziale di Castelletto, sulle

alture di Genova.

ramico.

cultura

## **TRASPORTI & CULTURA N.45**







piuttosto complesso: l'immobile era stato messo in vendita a privati nel 2011 per trasformarlo in struttura ricettiva con annesso centro commerciale, tuttavia il bando di gara pubblico non ha avuto esito positivo e questo ha portato di recente ad optare per la sua demolizione, cedendo la superficie di piano all'Autorità Portuale per 4,8 milioni di euro (su un valore inizialmente stimato intorno ai 18 milioni di euro).

La demolizione dell'edificio consentirà lo spostamento dello Yacht Club Italiano sullo specchio d'acqua antistante la Fiera del Mare (circa 1.000 m di attracchi, contro 900 m attuali), e quindi il tombamento dello specchio acqueo Duca degli Abruzzi attualmente occupato, necessario all'ampliamento delle attività di Riparazioni Navali. Saranno invece mantenute la palazzina e la banchina storica come sede di rappresentanza (Museo dello Yacht Club Italiano). Gli altri circoli nautici e la Marina affacciata su Molo Giano saranno riorganizzati lungo il nuovo canale-urbano (1.800 m di attracchi, contro 1.700 m attuali).

La risistemazione dell'attuale viabilità sarà articolata attorno all'inserimento di un nuovo asse viario a raso tra l'area del Mercato del Pesce e Piazzale Kennedy, da realizzarsi al di sotto e in sostituzione della Sopraelevata (saranno demoliti 500 m nel tratto finale a partire dall'ex Nira).

Tra gli interventi previsti anche la creazione di una "oasi naturalistica urbana" con relativa spiaggia in prossimità di Piazzale Kennedy, tra la città e il mare; e infine la prosecuzione della promenade di Corso Italia, dalla Foce sino a Porta Siberia e quindi al Porto Antico, tramite percorsi ciclabili e pedonali a raso o sopraelevati, con affaccio diretto sul nuovo canale urbano e lungo il parco verde lineare che lo costeggia.

A Genova, città e porto hanno condiviso o si sono appropriati degli spazi lungo il waterfront con modalità diverse nel corso del tempo. Proprio la complessa e "storica" relazione tra le aree portuali e il tessuto urbano è stato il punto da cui Genova è partita per avviare il processo di riqualificazione del Porto Antico; ed è il punto da cui oggi riparte per dare seguito ad una sfida intrapresa ormai 20 anni fa e che ha come obiettivo proprio la trasformazione di questa complessa relazione. Alla ricerca di una nuova identità che, pur senza dimenticare il suo passato marittimo, sia capace di rispondere alle mutate esigenze della città contemporanea, con uno sguardo al futuro.

© Riproduzione riservata