

# TRASPORTI

# *& cultura*

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2015  
anno XV, numero 41

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,  
Strasbourg  
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](http://www.trasportiecultura.net)

2015 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

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

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

### 5 PORTI E CITTÀ

di Laura Facchinelli

### 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÀ

di Oriana Giovinazzi

### 15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÀ

di Paolo Costa

### 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE

di Francesco Gastaldi

### 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

### 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ

di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e  
Giuseppe Inturri

### 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME- DITERRANEO E SCENARI FUTURI

di Oriana Giovinazzi

### 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO

di Chiara Mazzoleni

### 61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO

di André Fernandes

### 69 LA RISCOPERTA DEL WATERFRONT DI ROTTERDAM

di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e  
Walter de Vries

### 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA- ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU- RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT

di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena  
Micheletti

### 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA

di Zeila Tesoriere

### 93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO

di Annick Miquel

### 103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E PORTO IN ASIA

di Yves Boquet

### 111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

## cultura

### 117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO: QUALE FUTURO?

di Pierre Gras

### 125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO

di Cecilia Scoppetta

### 137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA

di Alexandru Damian

### 141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO

di Marta Moretti

### 145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo

### 149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI

di Alessandro Panaro

### 151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO

di Zeila Tesoriere

### 155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITA- LIANA. UN CONVEGNO A ROMA

di Laura Facchinelli

# Porti e città

di Laura Facchinelli

*Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.*

*Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.*

*Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.*

*E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.*

*Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.*

*Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.*

*Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".*

*La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.*



# Genova e La Spezia, difficili transizioni per superare il '900 industriale

di Francesco Gastaldi

Le due città liguri di Genova e La Spezia, importanti poli industriali e portuali durante il Novecento, stanno cercando di guidare un processo di ridefinizione della propria base produttiva verso un'economia diversificata, dove il turismo e la cultura giocano un ruolo importante accanto a settori più tradizionali (portualità e residue presenze industriali). La ridefinizione è stata lunga, travagliata, complessa, l'acquisizione della consapevolezza circa l'irreversibilità delle tendenze alla deindustrializzazione è stata inerziale in molti gruppi sociali delle due città, non sono mancati periodi di grande tensione e smarrimento.

Sia a Genova che alla Spezia, ormai da molti anni, sono iniziati processi di riconversione che puntano ad un modello di città dove accanto alla valorizzazione delle attività economiche più competitive, tipiche della tradizione portuale ed industriale (logistica, terziario innovativo e avanzato, biomedicale, elettronica), si promuovono politiche miranti al consolidamento del ruolo delle due città in campo turistico e culturale. Questi settori non sono considerati come un ripiego di fronte alla crisi dei settori principali (nel caso della Spezia, la crisi riguarda anche la presenza del settore militare), ma divengono ambiti economici su cui improntare nuove fasi di sviluppo. In molti documenti delle due amministrazioni comunali si parla di "città a più vocazioni" proprio per sottolineare l'aspirazione di entrambe a valorizzare le molteplici risorse (culturali, ambientali, competenze, know how, ricerca, saperi tecnici, posizione geografica) di cui dispongono, senza sacrificarne alcuna. Lo sfruttamento delle molte risorse disponibili (talvolta trascurate o nascoste), anche tramite il supporto di iniziative di stimolo degli attori di politiche pubbliche, potrebbe favorire il riposizionamento dei due ambiti urbani su nuovi scenari di competitività.

## Genova, il Porto Antico e i grandi eventi

A Genova, dall'inizio degli anni Novanta, sono state impiegate molte risorse pubbliche per avviare processi di rigenerazione urbana che hanno investito l'area centrale e il waterfront del porto storico ridefinendo l'immagine della città, migliorando l'offerta urbana e gli spazi per il tempo libero, favorendo una nuova collocazione verso un'economia mista dove il turismo e la cultura giocano un ruolo rilevante. Oggi la città si trova di fronte a nuove sfide e questioni legate ai propri scenari futuri, con un settore industriale sempre più marginale, una accentuata crisi demografica, processi migratori

## Genoa and La Spezia, difficult transitions to move past the industrial twentieth century

by Francesco Gastaldi

The cities of Genoa and La Spezia in Liguria were important industrial and port hubs in the nineteenth century. Today they are guiding a process that aims to redefine their industrial base towards a more diversified economy, in which tourism and culture play a greater role beside the more traditional sectors. The process has been a long, troubled and complex one; many social groups in the two cities were slow to become aware that the de-industrialisation process would be irreversible, sparking moments of great tension and disorientation.

Many years ago, Genoa and La Spezia each began conversion processes that sought to create a model of city that not only promoted the more competitive economic activities typical of the port and industrial tradition, but also advanced policies to consolidate their position in the areas of tourism and culture. These sectors are not considered a fallback to counter the crisis in the main sectors (for La Spezia, the crisis also involves the presence of the military), but as economic spheres on which to build new phases of development.

Both these cities could be defined as "multi vocational cities", underlining their aspiration to cultivate the many resources they possess (cultural, environmental, capabilities, know-how, research, technical expertise, geographic position), none excluded. The exploitation of these sometimes neglected or hidden resources, sustained by programmes to stimulate public-policy actors, could help to reposition the two cities within the new competitive scenarios.

Nella pagina a fianco, in alto: veduta dell'area del Porto Antico e del waterfront interessato dal processo di riqualificazione (fonte: Comune di Genova). In basso: La Spezia, il waterfront e la città (fonte: Autorità Portuale della Spezia).



1 - Veduta dell'area del Porto della Spezia e del waterfront interessato dal processo di riqualificazione (fonte: Comune di La Spezia).

2 - Una delle proposte progettuali per il concorso internazionale di idee "Waterfront di La Spezia" (fonte: Comune di La Spezia).

che hanno ridefinito la composizione sociale. Lo sviluppo del porto a Ponente pone problemi di difficile integrazione con le realtà che, dopo aver sopportato il profondo snaturamento della linea di costa, oggi si trovano a dover subire ingenti quantità di traffico ed inquinamento dovuto a mezzi pesanti che trasportano i container. Esiste un problema generale di miglioramento della qualità urbana ed ambientale, soprattutto nelle zone periferiche e nei quartieri di edilizia residenziale pubblica.

Il Porto Antico è sicuramente una delle aree della città che ha subito le maggiori trasformazioni e le maggiori attenzioni da parte degli attori di politiche pubbliche; oggi, il processo di recupero iniziato negli anni Novanta può dirsi in gran parte completato e ne possono essere valutati esiti ed effetti. I grandi eventi - Expo colombiana per i 500 anni della scoperta dell'America nel 1992, Vertice G8 dei capi di stato nel luglio 2001, Capitale Europea della Cultura nel 2004 - hanno giocato un ruolo decisivo, avendo messo in campo ingenti risorse economiche, attivato capitale sociale e ridefinito l'immagine della città.

La grande operazione di trasformazione, riqualificazione e manutenzione urbana che ha visto protagonista il centro storico ed il waterfront portuale, ha contribuito in modo determinante a innescare processi di reversibilità delle tendenze al degrado, fisico, economico e sociale, permettendo la connessione fra il bacino portuale e l'antico nu-

cleo del capoluogo, attraverso la creazione di un nuovo spazio sul mare, aperto alla città. Il binomio waterfront - centro storico ha caratterizzato tutte le più consistenti scelte di politica urbana degli anni Novanta e dei primi anni Duemila, catalizzando la gran parte dei finanziamenti e l'interesse per quest'area che ha assunto progressivamente una valenza rappresentativa per l'intera città. Gli interventi correlati ai grandi eventi, riqualificazione e manutenzione urbana, rifacimento di numerose facciate su vie e poli architettonici principali, rinnovamento dello spazio pubblico sono stati realizzati contestualmente a modifiche dell'assetto viabilistico, al consolidamento della pedonalizzazione e alla regolarizzazione dei flussi di traffico, conferendo un nuovo ruolo e un aspetto rinnovato a poli tradizionali della fruizione cittadina e a nuovi assi o polarità urbane. Il 2004, anno di Genova Città Europea della Cultura, ha rappresentato una svolta nel rilancio e nel consolidamento del ruolo della città nel panorama dei flussi turistici e culturali, a livello nazionale ed europeo.

La storia del ruolo di Genova nei grandi eventi è lunga, travagliata, non esente da difficoltà. Nel 1984 la giunta comunale affida all'architetto Renzo Piano il primo incarico per "riflettere" circa i modi e i luoghi per creare l'esposizione colombiana del 1992. Il fatto di realizzarla nel Porto Antico è, all'inizio, un'ipotesi tutt'altro che scontata e l'amministrazione pensa ad un apposito spazio espositivo fuori dalla città o ad una piattaforma sul mare.

Progressivamente ci si rende conto che il centro storico e l'area del Porto Antico costituiscono il luogo ideale per la manifestazione e che le opere realizzate, anche dopo l'evento, possono divenire il baricentro di nuove ipotesi di sviluppo per la città. Genova, che ha attraversato durante tutti gli anni Ottanta una profonda crisi di identità e di ruolo, matura la consapevolezza che il fronte a mare, riconnesso funzionalmente con il centro urbano, può rappresentare un'occasione di riscatto e rilancio, e che, attraverso una sapiente azione di promozione, possono essere intercettate nuove opportunità nel campo del turismo e del tempo libero.

Al termine delle celebrazioni colombiane si pone il problema del riutilizzo dei volumi e degli spazi pubblici dell'area, che risulta in gran parte chiusa al pubblico. Si teme che la domanda di spazi per l'insediamento di nuove funzioni sia inferiore all'offerta, spaventa la gestione ordinaria degli spazi disponibili, le possibili destinazioni d'uso sembrano vaghe e anche il destino dell'Acquario e del Centro Congressi dei Magazzini del Cotone, i principali elementi di attrazione turistica, sembrano incerti. Con la creazione della Società Porto Antico S.p.A., partecipata all'80% dal Comune di Genova, si avvia una nuova stagione nel recupero e nella gestione dell'area con l'insediamento di nuove funzioni e di attività economiche, mentre l'Acquario passa ad una gestione privata. Si apre così un periodo che vede l'amministrazione pubblica fortemente impegnata nella promozione della città e nel suo inserimento nei circuiti turistici nazionali e internazionali.

Negli stessi anni si insedia nel Porto Antico la Facoltà di Economia e Commercio, prende avvio la realizzazione del porticciolo turistico e il nuovo terminal traghetti prosegue il proprio iter progettuale e attuativo. Nonostante le difficoltà, è quindi a partire dal 1992 che la città ha intrapreso il processo di riappropriazione delle aree portuali

in via di dismissione; il libero accesso dei cittadini genovesi e dei turisti alle aree portuali ha comportato, in successione, l'eliminazione del regime autonomo dei moli e delle banchine, della dogana e delle barriere fisiche - le cancellate - che delimitavano e proteggevano gli spazi portuali dalla città, nonché l'abbattimento o la trasformazione di tutti quei manufatti di servizio alle attività tipicamente portuali.

Nuovi interventi di riqualificazione vengono successivamente eseguiti in occasione del Vertice G8 del 2001, portando all'ulteriore riqualificazione e pedonalizzazione di ampie parti 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, contribuendo così a mettere in atto processi di reversibilità delle tendenze al degrado o al sottoutilizzo di molte parti dell'area dell'Expo. Una grande operazione di manutenzione urbana, fra il 2001 e il 2004, caratterizza inoltre diverse aree del centro storico, modificandone sensibilmente i caratteri, la fruizione e la percezione pubblica. I principali interventi riguardano il rifacimento di ampie parti di pavimentazioni, il miglioramento (estetico e funzionale) di diverse piazze e spazi pubblici, l'incentivazione al recupero delle facciate di edifici storici, sia privati che pubblici.

Gli interventi strutturali previsti per Genova Città Europea della Cultura 2004 hanno interessato il potenziamento dell'offerta culturale attraverso il miglioramento e la riorganizzazione del sistema museale e del patrimonio architettonico, puntando sull'innalzamento della qualità dell'ambiente urbano mediante l'estensione della fruizione della città in tutte le sue componenti.

Le azioni derivanti da iniziative e scelte di politiche pubbliche hanno innescato processi duraturi di rigenerazione e di miglioramento della qualità urbana, andando a favorire successivi interventi anche da parte di operatori privati, ed alimentando in alcune aree una valorizzazione ed un cambiamento di immagine, la riscoperta della città da parte degli stessi genovesi, una rivitalizzazione del mercato immobiliare, nonché la creazione ed il progressivo incremento dei flussi turistici.

La progressiva valorizzazione del centro storico porta con sé un punto di discontinuità rispetto al passato e un'inversione di tendenza particolarmente significativa: il ritorno dei ceti medio-alti nella parte centrale della città dopo secoli di spostamenti nelle espansioni collinari. I primi segnali di sviluppo a seguito di fenomeni di gentrificazione sono stati avvistati dalla prima metà degli anni Novanta, ed è significativo notare come a Genova tale processo non si sia avviato grazie ad una pianificazione complessiva di interventi mirati, né come riflesso di una strategia da parte di grandi operatori immobiliari, bensì come conseguenza di una serie di singole azioni, (non inizialmente prevedibili), a regia comunale, che hanno spontaneamente innescato trasformazioni più vaste tramite micro-adattamenti "dal basso" del patrimonio abitativo, del tessuto sociale e di quello economico.

In parallelo Genova, in questi ultimi quindici anni, ha progressivamente scelto di limitare ulteriori forme di espansione nelle zone collinari, e di investire, piuttosto, attenzione e risorse nella parte più antica o nelle aree industriali dismesse della città.



### La Spezia, verso la città post-industriale e post-militare

La Spezia, metabolizzata la crisi dell'industria, è stata interessata, dalla fine degli anni Ottanta, da due "scommesse" che, ancora oggi, appaiono decisive per il suo futuro. La prima è la realizzazione del nuovo fronte a mare, nella Calata Païta, area portuale nel cuore della città. La seconda riguarda la riconversione delle maggiori aree militari e la riorganizzazione dell'Arsenale (che comprende una superficie di 85 ha) in modo da conservare un ruolo nel settore militare e della difesa, ma impegnando parte dell'area per destinazioni diverse. La ricerca dell'equilibrio tra le diverse vocazioni del territorio diventa caratterizzante di una nuova stagione politica che si sviluppa dagli anni Novanta; uno sforzo di ricomposizione dei diversi interessi che attraversano la società e il territorio, e che si materializzano nel nuovo strumento urbanistico generale e in due fasi del piano strategico. Il Piano Regolatore Portuale, approvato nel 2006, dopo un iter durato sei anni, prevede innanzitutto un incremento delle aree dedicate ai traffici commerciali, maggiori spazi per la nautica da diporto e una riorganizzazione complessiva del settore della cantieristica militare, civile e diportistica. È invece restituita alla fruizione pubblica l'area centrale di Calata Païta, destinata a ridefinire il waterfront della città. Il concorso internazionale

3 - Le aree del Porto Antico e del centro storico di Genova oggetto di una progressiva valorizzazione (fonte: Comune di Genova).



4 - Il Porto Antico di Genova e l'acquario (fonte: Comune di Genova).

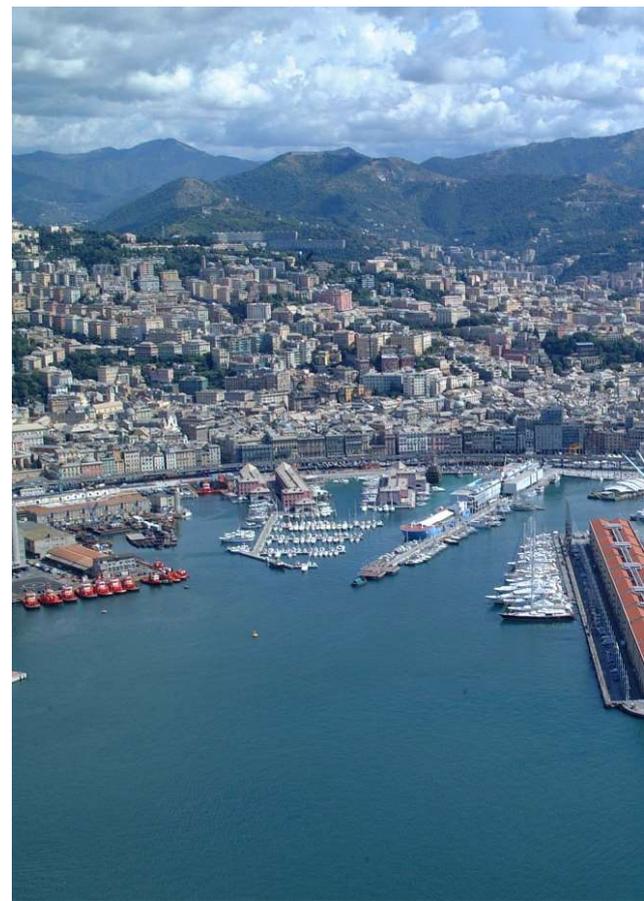
5 - Una veduta dell'Arsenale Militare di La Spezia (fonte: Comune di La Spezia).

6 - Il Porto Antico di Genova; sullo sfondo la città e le colline retrostanti (fonte: Comune di Genova).

di idee bandito nel 2006, è stato vinto dal progetto di José Llavador con una proposta ambiziosa che ha riaperto il dibattito su nuovi scenari di sviluppo della città, ripensando e ridisegnando, oltre all'area di Calata Paita, anche la storica passeggiata Morin. Il progetto prevede di realizzare un terminal crociere, un bacino per la nautica da diporto con nuovi pontili e 500 posti barca, spazi commerciali, strutture ricettive, un polo sportivo e uno culturale. L'evoluzione del modello di difesa e di reclutamento, e il mutato assetto geopolitico internazionale, consentono di ripensare il rapporto tra aree militari e città. Per ora si parla di forme di collaborazione nell'uso di spazi, non di vere e proprie dismissioni, ma si intravedono i primi sintomi di una inversione di tendenza.

Nel 2007 è stato avviato un primo tavolo tra il Ministro della Difesa e il Comune di La Spezia sulla città e la sua base economica, sociale e culturale, migliorando l'attuale contesto di degrado e sottoutilizzo delle aree militari. L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale è di farsi carico, in parte, del processo di riuso e razionalizzazione delle strutture militari in cambio di parte del prezioso patrimonio storico della Marina.

Nel 2008 è stato firmato il Protocollo d'Intesa che pone il "caso La Spezia" al di fuori delle normali procedure di dismissione, accelerandone i tempi e individuando autonomi strumenti di scambio e valorizzazione degli insediamenti militari sul territorio. Per l'ex Caserma di artiglieria è prospettata la possibilità di trasformazione in un nuovo polo universitario poiché l'Ateneo necessita di maggiori spazi. Le forme di accordo e collaborazione hanno come esiti accordi definitivi che prevedono la piena disponibilità dei beni per l'Amministrazione Comunale come nel caso dell'area verde di Marola o del parcheggio di via XV Giugno. L'ospedale mili-



tare "Bruno Falcomatà" potrebbe mettere a disposizione della popolazione civile apparecchiature, ambulatori, attrezzature specialistiche e servizi sanitari, in cambio di opere di manutenzione.

In data 15 maggio 2009 è stato sottoscritto e rinnovato un secondo Protocollo d'Intesa finalizzato a concordare gli interventi collegati da interessi comuni in relazione a programmi di riqualificazione urbanistica del tessuto urbano.

Nel 2013 è stato acquisito dal Comune il compendio militare "Ex fusione tritolo" in località Pagliari, denominato "Le Casermette"; si tratta di 65 mila mq di superfici da destinare al distretto e alla filiera della nautica, come previsto dal Piano Urbanistico Comunale. Quest'area, inutilizzata dal dopoguerra, limitrofa alla darsena Pagliari e acquisita dall'Amministrazione Comunale al prezzo di 2 milioni di euro, costituisce la seconda fase per il completamento del progetto nato con la Darsena (inaugurata a metà luglio del 2009) e con i primi capannoni degli insediamenti produttivi già realizzati.

Il 7 aprile 2014 è stato firmato il Protocollo d'Intesa relativo alla cessione del comprensorio dell'ex ospedale militare "Bruno Falcomatà" al Comune per la realizzazione del nuovo campus universitario nonché del Distretto Ligure delle Tecnologie Marittime. L'accordo prevede anche la gestione ventennale del Centro Sportivo Marina Militare "Montagna".

Il Piano Unitario di Valorizzazione (PUV-LIG) della Regione Liguria del 2009, che comprende solo due aree ex logistiche militari, ha quindi un ruolo marginale nel più generale processo di dismissione del patrimonio militare, oltre a non avere alcuna relazione con il Piano Urbanistico Comunale e il Piano Strategico. La scelta della Regione, per La Spezia, è di non interferire con i processi in atto e in accordi già sottoscritti, evitando ingerenze. Le due



finitivamente esaurito il suo ciclo vitale, e necessita oggi di essere ripensato in maniera radicale, aprendo verso nuove stagioni di politiche urbane e di promozione del territorio.

Nel caso di Genova l'organizzazione e la gestione delle progettualità legate ai grandi eventi ha costituito un'esperienza di particolare interesse sulla capacità dell'ente pubblico di gestire, in tempi limitati, programmi e procedure negoziali tra pubblico e privato; oggi restano aperti alcuni interrogativi: come estendere spazialmente e temporalmente gli effetti di questa "rinascita"? In che modo diffondere ad altre parti di città gli elementi virtuosi che si sono verificati?

Nel caso di La Spezia, se la transizione dalla città industriale alla città post-industriale, pur con tutte le contraddizioni che questo passaggio ha generato, può dirsi in parte avviata e in un certo senso anche assimilata dalla città, che ha lentamente scoperto un modello di sviluppo a più vocazioni, assai diverso e per certi versi più complesso è il discorso concernente la transizione dalla città militare alla città post-militare.

Riproduzione riservata ©

## Bibliografia

### Genova

Gabrielli B. (2006), *Genova: una grande manutenzione*, in "Economia della Cultura" n. 4, pagg. 565-572.

Gastaldi F. (2004), *Verso una Genova post-industriale?* in "Rugafiori" P. (a cura di), Genova del Saper Fare. Lavoro, imprese, tecnologie, Skirà Editore, Milano, 2004, pagg. 152-161.

Gastaldi F. (2010), *Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito* in Savino M. (a cura di), "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", FrancoAngeli, Milano, pagg. 88-104.

Renzo Piano Building Workshop (2004), *Genova: Città & Porto. Istruzioni per l'uso*, Tormena Editore, Genova.

Rugafiori P. (a cura di) (2004), *Genova del Saper Fare. Lavoro, imprese, tecnologie*, Skirà Editore, Milano, pagg. 35-71.

Seassaro L. (2001), *Tra porto e città: logiche aziendali, neoutilitarismo e contrattualismo*, in "Urbanistica Informazioni", n. 178, pagg. 45-46.

### La Spezia

Besio M., Virgilio D., (2006), *Cultura e identità nelle strategie di una città di medie dimensioni*, in "Urbanistica" n. 129, pagg. 75-87.

Comune della Spezia, (2004), *Il piano strategico della Spezia. Il percorso, la vision e le linee strategiche*. "La Spezia 2012", La Spezia.

Pagano G., (2007), *Orgoglio di città, la sfida di un sindaco per l'innovazione alla Spezia*, De Ferrari Editore, Genova.

Vergano A., (2005), *Un preliminare (quasi) "strutturale" per La Spezia* in "Urbanistica Informazioni", n. 203, pp. 28-29.

Virgilio D., Vergano A., (2010), *Processo e progetto di una centralità urbana: il waterfront della Spezia* in Savino M. (a cura di), "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", FrancoAngeli, Milano.

Malatto C., (2006), *Svolta sull'Arsenale, ora si tratta*, in "La Repubblica", edizione Genova, 12 dicembre.

Minnella M., (2010), *Spezia, decolla il dialogo fra porto e città. Nasce il waterfront modello Valencia*, in "La Repubblica", edizione Genova, 10 agosto.

basi ex logistiche della Spezia (insieme con alcuni immobili situati nei vicini comuni di Portovenere e Lerici) sono comunque rientrate nel Protocollo d'Intesa dell'agosto 2009. L'Agenzia del Demanio e la Regione Liguria si sono impegnate, ciascuna per le proprie competenze, ad attuare il programma, attraverso la sottoscrizione degli accordi con i singoli comuni e il coordinamento delle attività amministrative necessarie a rendere realizzabili le trasformazioni urbanistiche indicate dal PUV.

La possibilità di ripensare una nuova fase di riqualificazione urbana a partire dalle aree militari dismesse o sottoutilizzate, e in particolare dalle aree centrali dell'Arsenale, porta La Spezia ad avviare una stagione che sta iniziando a dare alcuni risultati. Il dialogo intrapreso tra Comune di La Spezia e Marina Militare apre le porte a un percorso in cui sembra ancora prevalere la difesa di rendite di posizione. In città, per molti anni, non è esistito un vero e proprio dibattito sul tema delle dismissioni militari, la radicalizzazione di alcune posizioni ha spesso prodotto immobilismo, veti incrociati, paralisi, precludendo opportunità e nuovi scenari di sviluppo.

## Conclusioni

In entrambi i casi, il processo di rigenerazione urbana è legato ad un processo di riscoperta identitaria di luoghi e patrimoni storici, a partire dalla valorizzazione del rapporto con il mare, e da un raccordo fra città e porto che integri e renda compatibili la crescita delle attività marittime e la qualità ambientale. L'immaginario che nel corso del Novecento ha alimentato l'idea di città industriale, sia a Genova che a La Spezia, sembra aver de-