

urbanistica

INFORMAZIONI

Contrastare il CONSUMO DI SUOLO e investire sulla RIGENERAZIONE URBANA. Silvia Viviani presidente **INU**. **LA RIFORMA DEI PORTI.** Opportunità per una rinnovata *visione integrata tra logistica e pianificazione territoriale*; le innovazioni legislative introdotte possono incidere sulla governance non solo delle aree portuali ma soprattutto sulla delicata *interfaccia porto-territorio*. *Pianificare con i* **SERVIZI ECOSISTEMICI.** Le Proposte di evoluzione degli *standard urbanistici* attraverso i servizi ecosistemici rispondono alla necessità di uscire da uno stallo della pianificazione, governo e gestione del territorio. Il premio **URBANISTICA IN ROSA** promosso dall'*associazione Ilaria Rambaldi Onlus* e dall'Istituto Nazionale di Urbanistica, per valorizzare tesi di laurea concernenti la prevenzione e mitigazione dei *rischi* e la riqualificazione di aree colpite da *eventi calamitosi naturali*. **REIMAGINING PLANNING.** Indirizzi di lavoro per formulare, proposte concrete di ripensamento della responsabilità nell'ambito dell'*azione pubblica*. Didattica, ricerca e sperimentazione nelle **SCUOLE DI ARCHITETTURA E INGEGNERIA.** Tra specificità e identità.

278-279

Rivista bimestrale
Anno XXXV
Marzo-Aprile
Maggio-Giugno
2018
ISSN n. 0392-5005

€ 20,00

INU
Edizioni

In caso di mancato recapito rinviare a ufficio posta Roma - Romanina per la restituzione al mittente previo addebito.
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/2/2004 n. 46) art. 1 comma 1 - DCB - Roma



Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano
Anno XXXV
Marzo-Aprile, Maggio-Giugno 2018
Euro 20,00

Editore: INU Edizioni
Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995;
Roc n. 3915/2001;
Iscr. Cciaa di Roma n. 814190.
Direttore responsabile: Francesco Sbetti

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Emanuela Coppola,
Enrica Papa,
Anna Laura Palazzo,
Sandra Vecchiatti

Servizio abbonamenti:
Monica Belli Email: inued@inuedizioni.it

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni:
G. De Luca (presidente),
G. Cristoforetti (consigliere),
D. Di Ludovico (consigliere),
C. Gasparini (consigliere),
L. Pogliani (consigliere),
F. Sbetti (consigliere).
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni srl
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06 68134341 / 335-9487645
<http://www.inuedizioni.com>

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale Inu:
Alberti Francesco, Amante Enrico, Arcidiacono Andrea,
Barbieri Carlo Alberto, Bruni Alessandro, Capurro Silvia,
Cecchini Domenico, Centanni Claudio, Dalla Betta Eddi,
De Luca Giuseppe, Fantin Marisa, Fasolino Isidoro,
Gasparini Carlo, Giaimo Carolina, Giannino Carmen,
Giudice Mauro, Imberti Luca, La Greca Paolo, Licheri
Francesco, Lo Giudice Roberto, Mascarucci Roberto,
Moccia Francesco Domenico, Oliva Federico, Ombuen
Simone, Pagano Fortunato, Passarelli Domenico,
Pingitore Luigi, Porcu Roberta, Properzi Pierluigi, Rossi
Iginio, Rumor Andrea, Sepe Marichela, Stanghellini
Stefano, Stramandinoli Michele, Tondelli Simona, Torre
Carmelo, Torricelli Andrea, Ulrici Giovanna, Vecchiatti
Sandra, Viviani Silvia.

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radocchia Raffaella (coord.) raffaella-rad@yahoo.it
Alto Adige:
Basilicata: Rota Lorenzo (coord.) aclarot@tin.it
Calabria: Foresta Sante (coord.) sante.foresta@unirc.it
Campania: Coppola Emanuela (coord.) ecoppola@unina.it, Berruti G., Arena A., Nigro A., Vanella V., Vitale C., Izzo V., Gerardo C.
Emilia-Romagna: Tondelli Simona (coord.) simona.tondelli@unibo.it
Lazio: Giannino Carmela. (coord.) carmela.giannino@gmail.com
Liguria: Balletti Franca (coord.) francaballetti@libero.it
Lombardia: Rossi Iginio (coord.) iginiorossi@teletu.it
Marche: Angelini Roberta (coord.) robarch@hotmail.com, Piazzini M., Vitali G.
Piemonte: Saccomani Silvia (coord.) silvia.saccomani@polito.it, La Riccia L.
Puglia: Rotondo Francesco (coord.) f.rotondo@poliba.it, Durante S., Grittani A., Mastrovito G.
Sardegna: Barracu Roberto (coord.)
Sicilia:
Toscana: Rignanese Leonardo (coord.) leonardo.rignanese@poliba.it, Alberti F., Nespolo L.
Umbria: Murgante Beniamino (coord.) murgante@gmail.com
Veneto: Basso Matteo (coord.) mbasso@iuav.it

Foto in IV di copertina:
MM, Parti e città, Venezia 2018. L'originale è a colori.

Progetto grafico: Hstudio

Impaginazione: Ilaria Giatti



Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n.122/1997

Abbonamento annuale Euro 30,00
Versamento sul c/c postale .16286007, intestato a
INU Edizioni srl: Via Ravenna 9/b, 00161 Roma,
o con carte di credito: CartaSi - Visa - MasterCard.

Aperture

Giustizia sociale e transizione ecologica

Francesco Sbetti

si discute...

La rigenerazione urbana

Roberto Mascarucci

Agenda

La crisi romana vista da un municipio "grande come una città"

Giovanni Caudo,
Stefano Sampaolo

il Punto

Contrastare il consumo di suolo e investire sulla rigenerazione urbana

Silvia Viviani

09 | La riforma dei porti. Opportunità per una rinnovata visione integrata tra logistica e pianificazione territoriale

a cura di Giampiero Lombardini

09 **La riforma del sistema di pianificazione dei porti: lo stato della legislazione**
Silvia Capurro

12 **Ri-pianificare i porti. Riforme in corso e prove di pianificazione**
Francesca Moraci

15 **Ripianificare i porti**
Rosario Pavia

18 **Orientamenti e politiche per il sistema della portualità nazionale**
Mario Villa

24 **Le autorità di sistema portuale. Criticità e prospettive**
Antonio Iazzetta

26 **La pianificazione portuale in attuazione della riforma Del Rio**
Sauro Sorini

28 **La Riforma del sistema portuale: un'occasione per il Nord-Ovest**
Luigi La Riccia

29 **Verso una piattaforma logistica e portuale unica a nord est**
Igor Ciuffarin

30 **Il Piano Regionale dei Trasporti 2018 del Piemonte**
Carlo Alberto Barbieri

32 **Il sistema dei porti dell'area centrale ligure**
Giampiero Lombardini

35 **Il Progetto del Confine tra Città e Porto**
Beatrice Moretti

38 **Connettere l'europa al mediterraneo, attraverso i porti del sud**
Donato Caiulo

40 **AdSP Mar Tirreno Centrale: verso una nuova fase di sviluppo portuale regionale**
Maria Cerreta, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole

43 **Napoli: relazioni irrisolte tra porto e città**
Marica Castigliano, Paolo De Martino, Michelangelo Russo

45 **La città porto di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando**
Sante Foresta

56 **La Zes di Gioia Tauro e le opportunità di sviluppo del territorio**
Celestina Fazio

58 | Il supporto dei Servizi Ecosistemici alla pianificazione e alla gestione del territorio

a cura di Vito Garramone, Elena Gissi

58 **Proposte di evoluzione degli standard urbanistici attraverso i servizi ecosistemici**
Vito Garramone, Elena Gissi

62 **Meccanismi finanziari per il miglioramento delle performance ambientali dei Comuni**
Matelda Reho, Elena Gissi

63 **Il flusso dei servizi ecosistemici nei processi negoziali del planning**
Vito Garramone, Elena Gissi

66 **Bioenergia di seconda generazione ed aree marginali: una sfida per l'agenda politica energetica**
Davide Longato, Elena Gissi

68 **La mappatura dei servizi ecosistemici culturali dei paesaggi rurali costieri. Il caso della Plana de l'Empordà**
Vito Garramone, Elena Gissi, Emma Soy-Massoni, Diego Varga, Josep Pintó

70 | Urbanistica in Rosa

a cura di P. Properzi, L. Di Lodovico, M.G. Piccinini

71 **I paesaggi del Pescara - Riqualficazione dell'area ex Montecatini**
Mariangela Capozio (Relatori: Prof. Carlo Pozzi e Prof. Valter Fabietti, Correlatore: Enrico Miccodei)

72 **La mitigazione del rischio da radon nella pianificazione urbanistica**
Alessandra Marra (Relatore: Prof. Roberto Gerundo, Correlatori: Domenico Guida, Michele Grimaldi e Albina Cuomo)

73 **Caserta città densa. Tre visioni per il cambiamento**
Gabriella De Luzio (Relatore: Prof. Michelangelo Russo, Correlatori: Enrico Formato e Raffaele Cutillo)

75 **Nature urbane per Ponte Mammolo**
Simona Russo (Relatore: Prof. Gianni Celestini, Corretore: Dalila Russo)

76 Reimagining planning

a cura di Daniela De Leo

- 76 **Reimagining planning. Indirizzi di lavoro per urbanisti e formatori di urbanisti**
Daniela De Leo
- 77 **Utilità di Reimagining Planning per gli urbanisti italiani**
Francesco Domenico Moccia
- 79 **Innovare la didattica universitaria attraverso pratiche di delocalizzazione**
Elena Marchigiani
- 80 **Per un dibattito sulla varietà e l'evoluzione continua della nostra professione**
Marco Chitti

82 Rassegna urbanistica

- 82 **Il recupero urbano attraverso esperienze di "partecipazione": piazza Testaccio a Roma**
Cinzia Bellone, Paolo Trevisani, Antonio Colonna
- 85 **Strategie dell'università per la residenzialità studentesca**
Donato Di Ludovico, Marianna Rotilio, Pierluigi De Berardinis
- 90 **Conoscenze per la sicurezza urbana.**
Il caso di Sulmona (AQ)
Ettore Di Napoli, Donato Di Ludovico
- 93 **Unione dei comuni "Alto Calore" e il contratto di fiume**
David Orlotti
- 95 **Dalle periferie ai ghetti urbani**
Giampaolo Evangelista
- 97 **Mercati immobiliari caratterizzati dall'offerta**
Massimo Giuliani

99 Accademia urbana

a cura di Antonio Cappuccitti, Carmen Mariano, Irene Poli, Chiara Ravagnan

- 99 **Didattica, ricerca e sperimentazione nelle Scuole di Architettura e Ingegneria. Tra specificità e identità**
Laura Ricci, Irene Poli
- 103 **Costruire lo Spazio pubblico.**
Tra Storia, Cultura e Natura
Laura Ricci

105 Assurb

a cura di Daniele Rallo

- 105 **Dm 1444/68: 50 anni ma non li dimostra (??)**
Daniele Rallo, Luca Rampado
 - 106 **Perché fare Urbanistica è una decisione politica tecnicamente assistita**
Giuseppe De Luca
- ## 91 Libri e altro
- a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo*

113 Opinioni e confronti

Una strategia nazionale per città resilienti e competitive
Carlo Gasparrini

116 Indici

in quarta

Porti e città, Venezia 2018

MM

nale e, di conseguenza, di gestione del territorio

- condivisione nell'utilizzo di spazi portuali e per la logistica a terra (compreso il retro-porto) con particolare riferimento agli ambiti di confine con il tessuto urbano.

Alla luce di quanto sopra, 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 che dovrebbero essere inquadrati in una cornice di area vasta.

Verso una nuova dimensione metropolitana?

I processi avviati conducono quindi ad un'idea di un'area metropolitana, contrariamente alle narrazioni correnti sull'area genovese, policentrica (anziché fortemente monocentrica e polarizzata), diversificata sia territorialmente (l'area verrebbe a trovarsi a cavallo dello spartiacque appennino) che economicamente. Il nuovo sistema policentrico metropolitano dell'area centrale ligure – basso alessandrino, infatti risulterebbe dall'aggregazione di 5 Sistemi Locali del Lavoro liguri (Genova, Savona, Rapallo, Chiavari e Sestri Levante) e 5 SLL piemontesi (Acqui Terme, Ovada, Alessandria, Tortona e Novi Ligure). In questo modo, si configurerebbe un'area metropolitana dagli accentuati caratteri policentrici con spiccate caratteristiche di rete. Infatti verrebbe a fondarsi su un'intelaiatura infrastrutturale costituita da quattro autostrade (con 33 caselli interni all'area), una robusta rete di strade statali, 3 linee ferroviarie di valico (più una quarta in costruzione, costituita dal Terzo Valico), 4 piattaforme portuali di livello nazionale (Genova-Sampierdarena, Voltri, Savona e Vado L.), 2 terminal crociere di livello internazionale (Genova e Savona) e una serie di strutture diportistiche anch'esse di notevole importanza (porti turistici di Genova Duca degli Abruzzi e Sestri Ponente, Varazze, Chiavari, Lavagna, per considerare solo i maggiori). Il policentrismo sarebbe garantito da una serie di centri a corona di Genova di una certa rilevanza e autonomia (polo del Tigullio costi-

tuito da Rapallo-Chiavari-Sestri Levante con circa 100.000 abitanti; polo di Alessandria di dimensione analoga e altri centri vicino ai 30.000 abitanti, come Novi Ligure, Tortona e Ovada-Acqui Terme. Tale configurazione policentrica garantirebbe inoltre la possibilità (in certa misura già in essere) di costituire un importante retroporto a sistema portuale ligure centrale, integrato in un tessuto produttivo che tenderebbe a configurarsi come potenziale distretto industriale (non va poi trascurata la presenza di molte potenziali aree di sviluppo industriale, in una dimensione tale da garantire al sistema di superare i vincoli dimensionali oggi presenti sull'arco costiero).

Questa ipotesi di ampliare verso ovest e verso nord i confini dell'area metropolitana genovese, conglobando i territori cui si accennava, è peraltro confermata da una lunga storia di ipotesi di pianificatorie che hanno visto, negli anni Novanta del secolo scorso culminare un lungo percorso con l'ipotesi (di fatto poco attuata, ma non meno attuale) del piano territoriale di coordinamento dell'area centrale ligure, che prevedeva, tra le sue ipotesi fondanti, proprio l'integrazione tra le province di Genova e Savona con quella di Alessandria. Tali ipotesi si sono in un certo senso mantenute, in ogni caso, nei progetti infrastrutturali, che finiscono sempre in un modo o nell'altro, per considerare tale aree di fatto integrate.

Il Progetto del Confine tra Città e Porto

Beatrice Moretti

Per un lunghissimo periodo, durato all'incirca quattordici secoli, città e porto hanno vissuto in una simbiotica integrazione spaziale e coesione funzionale producendo benefici e reciproci risultati. A quel tempo, la forma e l'identità delle città comprendevano il porto che era progettato all'interno del tessuto cittadino come un'architettura pubblica. (Pavia 2011: 14)

È solo dall'Ottocento città e porto cominciano a crescere: il passaggio dal naviglio a vela a quello a vapore e la progressiva modernizzazione dei processi di movimentazione delle merci accelerano l'esodo dei porti dal centro alle periferie cittadine. Lungo il bordo portuale si moltiplica un denso tessuto fatto di magazzini, uffici commerciali, attrezzature di banchina che supportano l'arrivo e la gestione dei carichi. La specializzazione delle merci guida l'evoluzione di un vero e proprio patrimonio di edilizia operativa che, insieme alle molteplici modalità di trasporto e alla manodopera, formavano il paesaggio portuale del tempo.

A cavallo del secolo scorso, poi, il processo di espansione e aggiornamento dell'infrastruttura portuale si accresce ancora, in seguito al boom industriale e soprattutto alla diffusione del commercio containerizzato. L'utilizzo di unità di carico standardizzate permetteva, infatti, l'omologazione, l'automazione e la rapidità dei processi; tutto ciò concorreva ad un agile trasbordo delle merci via terra e via mare e, all'aumento della produttività che, di fatto, mutava radicalmente la relazione con la città e i territori limitrofi.

Si tratta, infatti, del primo e forse più dilagante fenomeno globale che proietta i porti in una scala più vasta di interazioni rendendo sempre più complesso l'apparato tecnologico e le ambizioni di produzione e rendimento di queste infrastrutture. In questa fase, poi, emergono nuove logiche di mercato e leggi che impongono delimitazioni specifiche tra i territori di porto e città con l'obiettivo di governare efficientemente gli scambi, ma soprattutto di garantire sicurezza e autonomia a entrambi. In questi anni nasce un nuovo suolo artificiale di diversi ettari, che s'innesta sul margine costiero della città seguendo re-

gole di formazione totalmente indipendenti dalle consuetudini della costruzione urbana. In questa nuova dimensione, lo stesso mezzo acqueo è rivolto al rendimento produttivo e modifica la propria connotazione di elemento naturale per assumere quella di superficie infrastrutturale.

Nel giro di pochi decenni, il commercio containerizzato invade gli scali di tutto il mondo plasmando l'architettura e l'apparato tecnologico del porto in funzione delle nuove logiche commerciali: il container rende obsolete le strutture operative originarie (silos, magazzini...) poiché i prodotti viaggiano veloci verso destinazioni distanti dal porto e non necessitano più di manufatti a bordo banchina per essere trattati. Il fulcro portuale storico è quindi gradualmente dismesso, portando alla definitiva separazione di porto e città. In questa fase cominciano a idearsi e diffondersi progetti di riconversione delle aree del cosiddetto *waterfront*. Soluzioni sviluppate dapprima oltreoceano (il caso dell'Inner Harbor di Baltimora è esemplare in questo senso) fondate sostanzialmente sul cambio d'uso e sulla rigenerazione dell'impianto primitivo abbandonato spesso indirizzate a risarcire la città dei molti anni di disgiunzione dal mare.

A cavallo del millennio, molte nuove dinamiche cambiano nuovamente la relazione città-porto, proiettando gli scali contemporanei in una dimensione regionale e globale. Globalizzazione e traffico intermodale nei territori interni trasformano ancora una volta il ruolo e il funzionamento dei porti, rinnovando l'alleanza con la città in termini di strategie e sviluppando la figura degli enti portuali come soggetti attivi dei processi di pianificazione e progetto.

È grazie agli studi che la geografia marittima ha sviluppato nell'ultimo ventennio (soprattutto le ricerche di James Bird e Brian S. Hoyle in questo senso) che è possibile comprendere con così grande chiarezza l'evoluzione del modello di città portuale dagli albori (Alto Medioevo) fino alle più recenti trasformazioni (primi anni Duemila). Gli sforzi di concettualizzazione di questa transizione, inoltre, sono applicabili in contesti diversi e distanti e risultano ancora oggi utili a valutare la consistenza della relazione che nei decenni ha legato una città al suo porto.

In questa prospettiva, emerge la rilevanza degli spazi di confine: aree di sutura in cui due territori sintatticamente diversi convergono

(e in certi casi divergono) accostando le loro strutture e saldando in un paesaggio terzo e intermedio le rispettive dinamiche evolutive. Città e porto sono da diversi decenni divise da un confine funzionale e istituzionale formalizzato intorno dalla metà del secolo scorso con la costituzione di enti autonomi per il governo del porto. A Genova, nel 1903, viene istituito il Consorzio Autonomo del Porto (C.A.P.) al quale lo Stato demandava parte dei suoi poteri sulle decisioni che riguardavano gli spazi portuali. In seguito a questa azione, il panorama genovese si arricchiva di una forza strategico-politica determinante, la cui ambizione avrebbe plasmato la morfologia e la cultura di luoghi e menti per quasi un secolo. La figura amministrativa del Consorzio, in seguito diffusasi in molti altri porti italiani con modelli direttivi differenti (con meno poteri e libertà), dura fino al 1994 quando nei porti maggiori si istituivano le Autorità Portuali. Pur diverse sotto il profilo amministrativo, le due entità governavano il medesimo territorio stretto tra il mare e il confine demaniale del porto. Un confine effettivo ma mutevole, un paesaggio di riscritture capace di adattarsi a innovazioni tecnologiche e nuove esigenze logistiche, a proiezioni economiche e aggiornamenti infrastrutturali, a riconversioni funzionali e a processi di «risemantizzazione» (Benvenuto 1991: 8).

Nell'ultimo biennio, il quadro del governo del porto è mutato in modo sostanziale. Con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, infatti, in Italia si procede ad una totale riorganizzazione degli scali che, in molti contesti, rallenta se non addirittura blocca i processi urbanistici in atto. La Riforma dei Porti, infatti, mira a razionalizzare il panorama portuale proponendo, tra i vari indirizzi di rilettura della norma del 1994, un accorpamento degli scali in macro sistemi territoriali. La formalizzazione delle Autorità di Sistema Portuale (che nello specifico legano il porto di Genova a quello di Savona-Vado) mettono in campo il tema della pianificazione territoriale e, oltretutto, concentrano particolari interesse sullo spazio di mezzo, quello che letteralmente connette gli scali e in un certo senso ne permette il funzionamento.

Da questi presupposti appare chiaro che anche nel quadro attuale il progetto del confine tra città e porto è un tema controverso. Non solo perché il confine spesso produce disorientamento e vertigine, ma perché richiede

lo sviluppo di strategie collettive e condivise, espressione della complessa natura urbano-portuale di questi luoghi.

Si tratta di spazi della sovrapposizione (fisica, di interessi e di competenze) che acquistano un ruolo chiave nel sistema di relazione tra i due paesaggi, rivelandosi luoghi privilegiati per una possibile connettività tra porto e città (Secchi 1984). Sono potenti spazi di scontro e connessione in cui la linea del confine demaniale acquisisce spessore e consistenza fino a diventare una soglia, ossia un paesaggio relazionale di potenziale progetto e rappresentazione della condizione urbano-portuale odierna.

La pianificazione e il conseguente progetto di questi spazi in ambito genovese riporta un quadro particolarmente variegato nel quale si ritiene difficile leggere un'impostazione unitaria o perlomeno coerente nel corso dei decenni. Spesso, infatti, i progetti che riguardavano il porto erano esclusivamente legati ad una sua espansione in funzione dei traffici e, di conseguenza, gli effetti apportati sulla città venivano affrontati in modo discontinuo e casuale.

A conferma della mancanza di sinergia in questo campo, è possibile ricordare, ad esempio, il sostanziale insuccesso del progetto integrato porto-città presentato dal sindaco Carlo Canepa insieme all'architetto Cesare Gamba nel 1919¹. La proposta si basava sulla rilevante constatazione che all'ingente sviluppo industriale del ponente (approvato e finanziato dallo Stato tra il 1916 e il 1919) dovesse corrispondere una complessiva ristrutturazione dell'impianto urbano a tergo: in parallelo al nuovo porto di Ponente, esteso dal Polcevera al Varenna, doveva essere ideata una città industriale grandiosa e di scala metropolitana, in cui l'espansione infrastrutturale venisse sfruttata come un potenziale di rigenerazione anche in ambito urbano. Scrive il Canepa a proposito della sua visione: «[...] Dal Polcevera al Varenna si è venuto costituendo come una sola grande officina nella quale oltre quarantamila lavoratori affluiscono [...]. Il territorio assume l'aspetto caratteristico di una grande unità con spiccato carattere industriale [...] Non è concepibile l'esecuzione del Porto Industriale senza prevedere contemporaneamente tutto un piano generale di sistemazione dell'entroterra. Bisogna pure prevedere, mediante un piano regolatore stradale perché [...] sorgano nuovi quartieri di abitazione per

le tante migliaia di lavoratori [...]» (1920: 179) Il progetto della grande officina immaginata da Canepa e Gamba rimase irrealizzato a causa di una natura troppo ambiziosa, sebbene ancorata a concreti presupposti economici e politici. Ennio Poleggi ha sostenuto che sia stato il primo (e forse ultimo) caso di pianificazione coordinata città-porto: un progetto grandioso anche se condizionato dal mito dell'industria e del progresso di quell'epoca.

In seguito alla crisi post-bellica delle industrie e all'avvento del fascismo il capitolo legato alla relazione città-porto a Genova si chiude permanentemente. Solo in epoche più recenti, le più recenti proposte ideate per Genova dal Renzo Piano Building Workshop si candidano per essere nuove potenziali espressioni di questa mentalità d'insieme.

Sia l'Affresco² (2004) che il *Waterfront* di Levante³ (2017) sono infatti soluzioni di ampio respiro che ambiscono a superare la frammentazione delle aree del margine proponendo continuità del frontemare, sinergia tra i fronti contrapposti e, in alcuni casi, infrastrutturazione dei confini che divengono aree abitate, attraversate, vissute.

Il *Waterfront* di Levante, ad esempio, è un complesso tratto di bordo urbano-portuale che congiunge i silos Hennebique, collocati al centro dell'arco portuale storico, con la foce del torrente Bisagno, connettendosi infine con il frontemare di Corso Italia. Il margine del porto verso la città è occupato da assi viari che a più livelli servono i territori limitrofi posizionati a valle e a mare. Per lunghe porzioni, il progetto prevede la sostituzione della strada carrabile con un percorso alla quota della banchina, al quale si prevede di affiancare un canale urbano e uno portuale per gli usi operativi. Entrambe le infrastrutture d'acqua funzionano come dispositivi di separazione dei due ambiti (che necessitano di un certo grado di distacco per funzionare), ma al tempo stesso propongono una nuova configurazione dialettica tra i due fronti. In questo modo, il bordo acquisisce spessore e si attrezza con nuove funzioni che danno vita ad un parco urbano lineare.

La costruzione del canale e del parco adiacente, poi, è funzionale a razionalizzare i comparti della Fiera e dei cantieri navali che, allo stato attuale, si trovano letteralmente pressati l'uno contro l'altro limitando pesantemente le reciproche funzionalità e potenzialità di crescita futura.

Sebbene sia passato praticamente un secolo, è interessante rilevare alcune ricorrenze tra la visione di Canepa e Gamba e le soluzioni del Renzo Piano Building Workshop. Innanzitutto, la natura visionaria di entrambi permetteva il superamento delle istanze passate e lo sviluppo di una proposta davvero inedita. In queste sperimentazioni, emerge l'idea che il progetto per la città portuale debba ragionare in un'ottica di sistema in cui la componente portuale e quella urbana non si oppongano ma neppure si integrino, sviluppando invece una nuova forma di equilibrio, assimilabile a quella che Bruttomesso ha definito coesistenza (2011). In questo quadro, è chiaro che il confine demaniale non possa continuare ad essere concepito come una mera demarcazione costituita da cancelli e barricate, ma debba essere riconosciuto come campo preferenziale di piani e progetti, capace di attivare le potenzialità del paesaggio portuale odierno.

1. Per maggiori informazioni: Canepa C. (1920), *Dal Polcevera al Varenna. La nuova città industriale*, Sestri 1920, cit. in Gabrielli B. (1978) *Il porto di Genova*, p. 179.
2. Per maggiori informazioni: www.rpbw.com/project/78/a-vision-for-genoa-harbour/
3. La prima versione del progetto del Renzo Piano Building Workshop per questo tratto di litorale risale al 2013 e veniva inizialmente denominata Blueprint. Sulla base di quello schema, nel 2016, il Comune bandiva un concorso di idee intitolato Blueprint: un disegno per Genova. Il concorso designava dieci finalisti pari merito senza individuare una proposta vincitrice. La versione finale del progetto viene donata alla città dallo studio genovese nel 2017 e pone le basi per lo sviluppo del Waterfront di Levante.

Riferimenti bibliografici

- Airaldi G. (2012), *Breve storia di Genova*, Pacini Editore, Pisa;
- Borzani G. (1978) *Porto e aeroporto di Genova. Cento anni di pianificazioni e costruzioni marittime al porto di Genova 1877-1977*, Mensile del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, numero 6, Sagep Editrice, Genova;
- Bruttomesso, R. (2011). "Port and City: from integration to coexistence". In: Bruttomesso R, Alemany J. (ed.), *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*. RETE Publisher, Venezia;
- Cabona D., Gallino M.G. (1993), *Consorzio Autonomo del Porto di Genova*, Archivio Storico, volume secondo, 1903-1945, parte I, L'autorità Portuale, Sagep Editrice, Genova;
- Ceccarelli P. (1991), *Una nuove frontiera interna*. In: Osservatorio: Waterfront

- Portuali. "GB progetti" supplemento n. 8, EDITRICE PRO-GETTI s.r.l., 1991, pp. 2-8;
- Crotti S. (2000). *Figure architettoniche: soglia*. Edizioni Unicopli, Milano; De Carlo G. (1992). *La Città e il Porto*. Marietti Editore;
- Gallanti G. (1998), "Relazioni porto-città e ruolo delle città portuali". In: *Urbanistica Informazioni*, numero 159, p.5;
- GB progetti n. 8 (1991). *Cronache di progetto: Il Porto di Genova 1992*, Editrice Progetti s.r.l.;
- Hall P. (1992), "Aree portuali: nuovi approdi del progetto", In: *Casabella*, numero 589, pp.30-45;
- Hayuth Y. (1982), "The Port-Urban Interface: An Area in Transition". In: *The Royal Geographical Society* (with the Institute of British Geographers) Stable, volume 14, numero 3, pp. 219-224;
- Hein C., (ed.) (2011). *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*. London: Routledge; Hoyle B.S. (2006). "Identity and Interdependence: Transport and Transformation at the Port-City Interface". In: Fourth Intermediate Meeting Koper, March 31st - April 1st, 2006;
- Hoyle B.S. (2011). "Tomorrow's World? Divergence and Reconvergence at the Port-City interface". In: Bruttomesso R, Alemany J. (ed.), *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*. RETE Publisher, Venezia;
- Molinari, L., a cura di (2002). *Piano porto città. L'esperienza di Genova*. Milano: Skira;
- Paone F., *Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste*. Portus n. 3, Venice, RETE Publisher
- Pavia R. (2011), "I porti delle città". In: Di Venosa M., Pavia R. *Waterfront, dal conflitto all'integrazione*, BABEL design, List, Trento, pp. 14-22;
- Poleggi E., Cevini P. (2003). *Genova*. Edizioni Laterza, collana Grandi Opere;
- Porfyriou H., Sepe M. (2017) (a cura di) *Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective*, Routledge;
- Rosselli A. (2005), "Il porto come struttura e significato". In: *Portus*, numero 10, RETE Publisher, Venezia;
- Russo M. (2016), "Harbourscape: Between Specialization and Public Space". In: Carta M., Ronsivalle D. (2016), *The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*. UNIPA Springer Series, pp. 31-44;
- Schoonderbeek M. (2010), *Border Conditions*, Architectura & Natura, 01 edizione, Amsterdam;
- Secchi B. (1984), "Le condizioni sono cambiate". In *Casabella*, n. 498-499;
- Vallega A. (1997). *Geografia delle strategie marittime: dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*. Ugo Mursia Editore;
- Zanini P. (2000). *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori Editore.
- Blueprint Competition, www.blueprintcompetition.it
- Comune di Genova, www.comune.genova.it/content/il-blueprint-10-punti
- Genova Meravigliosa / FronteAmare, www.genovameravigliosa.com/en/fronteamare

Indice degli autori

Carlo Alberto Barbieri
Presidente INU Piemonte
e Valle d'Aosta, DIST -
Politecnico di Torino

Cinzia Bellone
DIS - Dipartimento
di Ingegneria della
Sostenibilità, Università
degli Studi Marconi,
Roma

Mariangela Capozio
Università degli studi
"G. Dannunzio" Chieti -
Pescara

Silvia Capurro
Direttivo INU Liguria

Donato Caiulo
Ingegnere, Phd in
Progettazione Urbana,
esperto ex art. 4 del
Consiglio Superiore dei
LLPP, presidente del
Propeller Club Port of
Brindisi

Antonio Cappuccitti
Carmen Mariano
Irene Poli
Chiara Ravagnan
Redazione centrale UI -
"Accademia Urbana",
Sapienza Università di
Roma

Marica Castigliano
Università degli Studi di
Napoli Federico II

Giovanni Caudo
Presidente del Municipio
Roma III

Maria Cerreta
Dipartimento di
Architettura (DiARC),
Università degli Studi di
Napoli Federico II

Marco Chitti
Université de Montréal

Igor Ciuffarin
Architetto

Massimo Clemente
Istituto di Ricerca su
Innovazione e Servizi
per lo Sviluppo (IRISS)
Consiglio Nazionale delle
Ricerche (CNR)

Antonio Colonna
Ricercatore in
Urbanistica. Università
degli Studi Guglielmo
Marconi- Roma

Pierluigi De Berardinis
Dipartimento di
Ingegneria Civile,
Edile-Architettura e
Ambientale, Università
dell'Aquila

Daniela De Leo
Università degli Studi
dell'Aquila

Gabriella De Luzio
Università Federico II di
Napoli

Paolo De Martino
Università degli Studi di
Napoli Federico II

Giuseppe De Luca
Presidente INU Edizioni,
Università di Firenze

Luana Di Lodovico
Università degli Studi
dell'Aquila

Donato Di Ludovico
Dipartimento di
Ingegneria Civile,
Edile-Architettura e
Ambientale, Università
dell'Aquila

Ettore Di Napoli
Ingegnere

Giampaolo Evangelista
Architetto

Celestina Fazio
Architetto, Università
Mediterranea degli Studi
di Reggio Calabria

Sante Foresta
Ricercatore di
Urbanistica, Università
degli Studi Mediterranea
di Reggio Calabria

Vito Garramone
Università Iuav di
Venezia

Francesco Gastaldi
Università IUAV di
Venezia

Carlo Gasparini
Università degli Studi di
Napoli Federico II

Eleonora Giovane di
Girasole
Istituto di Ricerca su
Innovazione e Servizi
per lo Sviluppo (IRISS)
Consiglio Nazionale delle
Ricerche (CNR)

Elisa Gissi
Università Iuav di
Venezia

Massimo Giuliani
Architetto

Antonio Iazzetta
Architetto

Luigi La Riccia
DIST - Politecnico di
Torino

Giampiero Lombardini
INU Liguria, dAD
- Dipartimento di
Architettura e Design,
Università di Genova

Davide Longato
Università IUAV di
Venezia

Elena Marchigiani
Università di Trieste

Alessandra Marra
Università degli Studi di
Salerno

Roberto Mascarucci
Università degli studi
"G. Dannunzio" Chieti -
Pescara, Presidente INU
Abruzzo e Molise

Francesco Domenico
Moccia
Università Federico II di
Napoli, Presidente INU
Campania

Francesca Moraci
Dipartimento
Architettura e Territorio,
Università Mediterranea
di Reggio Calabria

Beatrice Moretti
Architetto, dAD
- Dipartimento di
Architettura e Design,
Università di Genova.
Guest Researcher,
Faculty of Architecture
and Built Environment
- BK, TU Delft (The
Netherlands)

Devid Orłotti
Borsista Dipartimento di
Architettura, Università
di Firenze

Rosario Pavia
Università degli studi
"G. Dannunzio" Chieti -
Pescara

Maria Grazia Piccinini
Avvocato

Josep Pintò
Università di Girona

Pierluigi Properzi
Responsabile INU
Rapporto dal Territorio

Daniele Rallo
AssUrb

Luca Rampado
AssUrb

Matelda Reho
Università IUAV di
Venezia

Laura Ricci
Università di Roma "La
Sapienza"

Marianna Rotilio
Dipartimento di
Ingegneria Civile,
Edile-Architettura e
Ambientale, Università
dell'Aquila

Michelangelo Russo
Università degli Studi di
Napoli Federico II

Simona Russo
Università di Roma "La
Sapienza"

Stefano Sampaolo
Vicepresidente del
Municipio Roma III

Francesco Sbetti
Direttore UI

Sauro Sorini
INU Toscana

Emma Soy-Massoni
Università di Girona

Paolo Trevisani
Architetto. Già Dirigente
Provincia di Roma. Già
presidente Associazione
di promozione sociale
denominata "Testaccio in
Piazza"

Diego Varga
Università di Girona

Luca Giulio Velo
Architect, PhD
Urbanism, IUAV

Mario Villa
Membro
dell'Osservatorio della
Nuova Linea Torino-
Lione

Silvia Viviani
Presidente INU

Indice dei luoghi

Aquila
Cagliari
Calabria
Caserta
Castellammare di Stabia (NA)
Eboli (SA)
Firenze
Genova
Gioia Tauro (Reggio Calabria)
Ivrea
Liguria
Napoli
Palermo
Pescara
Piemonte
Plana de l'Empordá (Girona, Spagna)
Reggio Calabria
Rosarno (Reggio Calabria)
Salerno
San Ferdinando (Reggio Calabria)
Sicilia
Sulmona (AQ)
Trento
Unione comuni Alto Calore (SA)

Nel prossimo numero

- La pianificazione comunale nel Mezzogiorno d'Italia: a che punto siamo?
- Ponte Morandi e la Val Polcevera
- Accessibilità, integrazione e scale nelle politiche Web, territori, città e quartieri

CAMPAGNA ASSOCIATIVA INU 2019

INU - Istituto Nazionale di Urbanistica
Tel. +39.06.688.011.90 | www.inu.it

**Si è aperta la campagna associativa 2019.
Il rinnovo dell'adesione da parte dei soci è fondamentale per la vita del nostro Istituto.**

La campagna associativa 2019 presenta una novità e una conferma.

La conferma riguarda le quote, che non sono cambiate.

La novità riguarda, offre una promozione speciale per i soci che intendono esporre casi di piani e programmi (legati alla propria attività libero professionale, accademica o negli enti pubblici) alla VII Rassegna Urbanistica Nazionale, in programma dal 3 al 6 aprile prossimo a Riva del Garda.

Oltre alla possibilità di essere presente nel catalogo digitalizzato della VII Rassegna Urbanistica Nazionale (la cui pubblicazione è prevista per maggio 2019), questi i vantaggi per i soci (non enti associati):

- uno sconto del 10% per la partecipazione, con almeno un caso in mostra;
- l'omaggio del 3° volume del Rapporto dal Territorio (valore commerciale 30 €) la cui pubblicazione prevista per maggio 2019;
- l'omaggio di un braccialetto USB (valore commerciale 15 €) contenente il catalogo digitalizzato della VII Rassegna Urbanistica Nazionale.

Il 3° volume del Rapporto dal Territorio e il braccialetto USB contenente il catalogo digitalizzato della VII Rassegna Urbanistica Nazionale saranno inviati direttamente all'indirizzo fornito dal socio che risulterà in regola con il pagamento della quota 2019 e registrato tra i casi in rassegna.

Rinnova subito l'adesione e partecipa attivamente.

**La campagna associativa 2019 apre il 25 gennaio e chiude il 2 aprile.
L'INU conta su di te, rinnova l'associazione!**

urbanistica

INFORMAZIONI



MM, Porti e città, Venezia 2018