

## MAPPE & MONDI

PAOLO ARVATI



### Se il porto cresce dentro la città

**I**N UN recente, importante volume edito da Franco Angeli (*Waterfront d'Italia*, a cura di Michelangelo Savino) una ventina di docenti e ricercatori di urbanistica di vari atenei italiani esplorano il tema della riqualificazione delle città di mare. La tesi è che le trasformazioni in corso stanno realizzando un inedito "tipo" di città, la "città — porto", che, pur mantenendo molte analogie con la città portuale del Novecento, presenta tratti peculiari. Importanti funzioni portuali vengono riposizionate e si stabilisce una relazione diversa tra il porto e la città. Una relazione basata da un lato sul riutilizzo urbano di aree dismesse, dall'altro su un'influenza più estesa delle attività portuali sul territorio alle spalle della città stessa. E' un processo difficile da governare perché la crescita dei porti in tutto il mondo non favorisce una ricongiunzione con le città. Al contrario, per aumentare la propria efficienza i porti tendono a chiudersi in se stessi, ad allontanarsi dalle città, perché le loro attività sono sempre più incompatibili con la vita urbana.

SEGUE A PAGINA II

# SE IL PORTO CRESCE DENTRO LA CITTÀ

PAOLO ARVATI

(segue dalla prima di cronaca)

**E'** QUESTA la ragione che ha determinato negli Usa, nel Nord Europa, in Francia e in Spagna il decentramento delle attività portuali. E proprio le aree portuali dismesse sono diventate il motore di gigantesche riqualificazioni del fronte mare, come a Baltimora, Liverpool, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Rotterdam.

In Italia è diverso, perché i porti sono localizzati nel cuore delle città, comunque all'interno di un territorio densamente urbanizzato. Un parziale decentramento si è avuto a Trieste, a Genova con Voltri, a Savona con Vado: ben poca cosa, perché gli stessi porti di Voltri e di Vado si trovano all'interno di conurbazioni costiere. Questa è la ragione principale, "oggettiva", dei limiti dell'esperienza dei waterfront italiani. Nonostante i numerosi progetti (nel volume sono analizzati i casi di La Spezia, Trieste, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Reggio Calabria, Messina, Palermo, Siracusa, dei porti della Sardegna), di fatto in Italia può essere citata solo l'esperienza

del Porto Antico di Genova (più alcuni limitati interventi a Salerno, Civitavecchia e Savona).

Il caso genovese — analizzato da Francesco Gastaldi — è al tempo stesso unico ed emblematico. Unico, perché il processo di recupero del Porto Antico,

iniziato negli anni '90, può dirsi in gran parte completato. Naturalmente l'eccezionalità dell'esperienza non riguarda solo il successo dell'intesa tra le istituzioni e delle relative strategie di recupero. Riguarda anche la fortunata sequenza dei grandi eventi che hanno finanzia-

to le opere, dall'esposizione colombiana del '92 al vertice G8 del 2001, a Genova capitale europea della cultura del 2004. Il caso genovese è però anche emblematico, perché la successiva vicenda della proposta di Renzo Piano per la riorganizzazione complessiva del fronte mare della città, dalla Fiera a Voltri, segnala contraddizioni non solo locali. La proposta non si è scontrata solo con gli interessi degli operatori portuali e con i localismi. L'Affresco, osserva Michelangelo Savino, rappresenta infatti un'interpretazione ampia del waterfront come "sistema integrato costiero". Il nodo della questione sta proprio qui: il porto è parte del territorio, dell'economia e dell'identità di una città. I due piani non possono procedere separatamente, debbono integrarsi in una strategia unitaria. Una prospettiva di questa portata trova l'urbanistica italiana disarmata: nessuna legge regionale e nessun disegno di riforma della legge nazionale hanno finora affrontato la questione portuale. E' giunto il momento, conclude Rosario Pavia, di porvi rimedio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Un parziale decentramento si è registrato solo con i casi di Voltri e di Vado. Ma il fallimento dell'Affresco conferma che la legge non è pronta per riforme integrate dei sistemi costieri**

