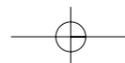
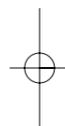
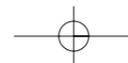


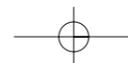
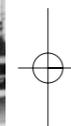
1. Presupposti storici e paesaggi portuali





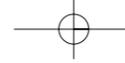


Presupposti storici e paesaggi portuali





Il nuovo Piano può essere letto all'interno di una specifica tradizione progettuale coltivata in ogni fase di sviluppo e risignificazione dello scalo genovese; potrebbe quindi essere collocato all'interno di una lunga sequenza di piani e progetti, a partire dall'ipotesi di riassetto di Adolfo Parodi del 1864, oppure dal concorso per la sistemazione e l'ampliamento del porto del 1876. Per molti versi, appare quindi giustificato affermare che il porto è sempre stato oggetto di una pianificazione intenzionale, anzi a volte è apparso più pianificato e progettato della città stessa, proprio perché reciso in



1. Presupposti storici e paesaggi portuali

Cronologia delle disposizioni legislative riguardanti il porto di Genova

La **Legge 12.2.1903, n.50**, istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Genova, stabilisce al Capo III (Funzioni del Consorzio): "Entro due mesi dalla costituzione il Governo del Re sottoporrà all'esame ed alla deliberazione del consorzio medesimo il progetto regolatore di massima delle opere straordinarie occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione del porto."

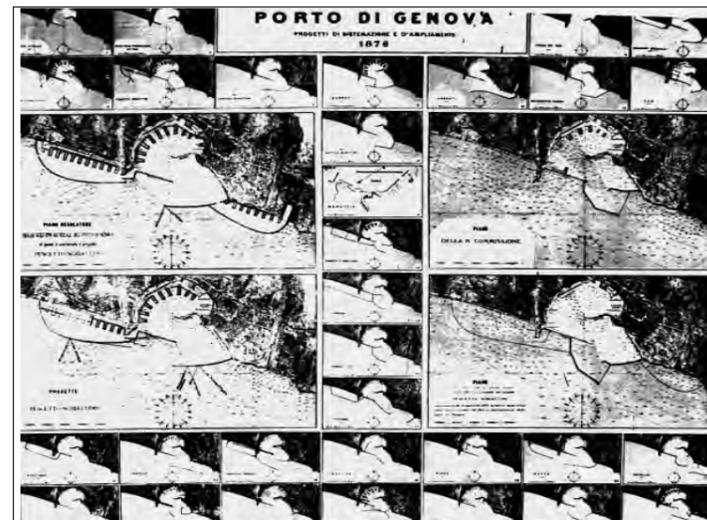
Il **Regolamento 25.6.1903**, per l'esecuzione della legge n.50, stabilisce all'art.108 l'estensione della giurisdizione del Consorzio a ponente fino alla punta della Lanterna. Ma già nel 1904 il Consorzio intraprende a sua cura i lavori per il raccordo a mare tra le calate del costruendo bacino del faro e Sampierdarena, per cui il **decreto ministeriale 19.4.1905, n.2140** provvede ad estendere il limite a ponente della giurisdizione alla riva sinistra del Polcevera.

La menzione di "progetto regolatore" sparisce dalla legislazione relativa al Consorzio con il **regio decreto legge 28.12.1924, n.2285** (Modificazioni alla legge istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Genova).

Il Regolamento approvato con **regio decreto 11.4.1926, n.736/1037**, stabilisce al capo I che: "Per quanto concerne la esecuzione delle opere, le principali attribuzioni del Consorzio si riferiscono: a) alla costruzione, in luogo e vece dello Stato, delle opere portuali ordinarie e straordinarie già approvate, nonché di quelle che saranno regolarmente approvate secondo le disposizioni del presente regolamento;..."

Testo unico approvato con **regio decreto 16.1.1936, n.801**, stabilisce al capo III (Funzioni del Consorzio) che "Il Consorzio provvede: a) allo studio ed alla compilazione dei progetti esecutivi delle opere del porto di Genova ed alla direzione e sorveglianza dei relativi lavori, con personale del Corpo del Genio Civile, per le opere portuarie e marittime;..."

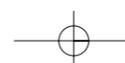
Si comincia ad accennare alla possibilità di un piano regolatore portuale nella relazione del presidente dell'**Assemblea generale del 30.8.1960**.

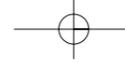


porzioni di spazio ben definite, dotate di un funzionamento autonomo e riconoscibile, che dunque può essere ricondotto a ragioni tecnicamente controllabili; territori segnati da un confine definito verso terra e verso mare, atti a divenire oggetto di piani tutti risolti in elenchi ordinati e cumulativi di opere, perlopiù marittime e di iniziativa pubblica.

Il compito che si delinea per il nuovo Piano Regolatore Portuale è certamente più impegnativo; mettere a punto un documento che, a partire dalla previsione degli scenari economici fornisca linee di indirizzo, criteri di

gestione del bene demaniale e scelte localizzative ed insediative locali. La trasformazione dello scalo che si intende perseguire si sostanzia in una iniziativa di pianificazione articolata in una serie ordinata di principi di regolazione e promozione urbanistica e produttiva delle diverse aree territoriali, in modo da configurare un orizzonte coerente e progressivo delle opere e degli investimenti da realizzare. Fornire dunque una visione d'insieme del porto degli anni futuri, esplicitando criteri e condizioni all'interno delle quali gli investimenti pubblici e privati potranno trovare un momento di sintesi, concor-





Esempi di letture relative alle Aree Territoriali: il caso delle Riparazioni navali

Il Comitato-Sezione opere portuali e gestione del 31.3.1961 approva il Bando di concorso nazionale per un progetto di sviluppo e potenziamento della capacità ricettiva del porto di Genova, emanato il 21.4.1961, progetto che dovrà consistere in "un piano regolatore completo del porto, comprendenti sia l'ampliamento e le eventuali varianti delle opere esistenti entro i limiti dell'attuale comprensorio marittimo della circoscrizione del Consorzio, sia quelle nuove opere che fossero vantaggiosamente eseguibili all'esterno di detto comprensorio, al fine di sviluppare in un tutto organico e razionale la capacità ricettiva del porto stesso.

Il Comitato-Sezione opere portuali e gestione del 28.6.1962 approva i criteri di massima per affidare l'incarico di elaborare, sulla base delle indicazioni che si possono trarre dai progetti premiati, il piano regolatore generale del porto ad una Commissione, presieduta dal Preside della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova e della quale fanno parte membri designati dal Comune, dalle Ferrovie e dalla Camera di Commercio, oltre a tecnici esperti nella costruzione di opere marittime e portuali.

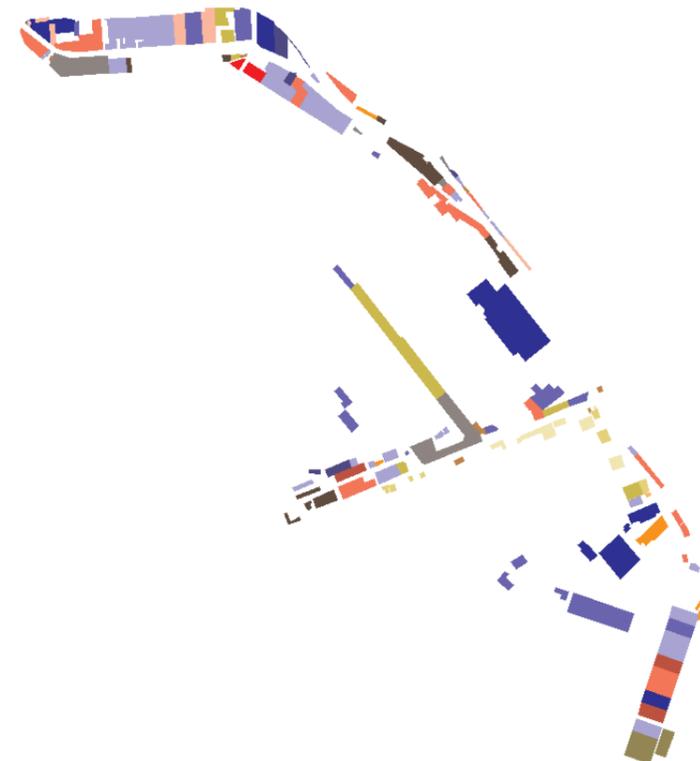
La Commissione inizia i lavori il 21.9.1962 e li conclude il 30.4.1963 con la trasmissione al Consorzio del **progetto di massima**, che viene pubblicamente illustrato il 18.5.1963 e poi sottoposto all'esame del Comitato del 27.6.1963 che lo approva e delibera il suo inoltro a Roma per l'approvazione degli organi centrali.

Il nuovo piano regolatore (29.4.1964) viene approvato dal Consiglio superiore LLPP il 17.12.1964, con il suggerimento di alcune varianti e integrazioni, e trova poi definitiva approvazione nel decreto ministeriale (LLPP) 31.5.1965, n.4746.

La legge 20.12.1967, n.1251 (Disposizioni sul Consorzio autonomo del porto di Genova e norme per l'attuazione del piano regolatore generale di ampliamento del porto di Genova-Voltri), infine, dichiara "urgenti e indifferibili" le opere per l'ampliamento del porto di Genova-Voltri.



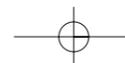
Uso degli spazi aperti



Uso degli edifici

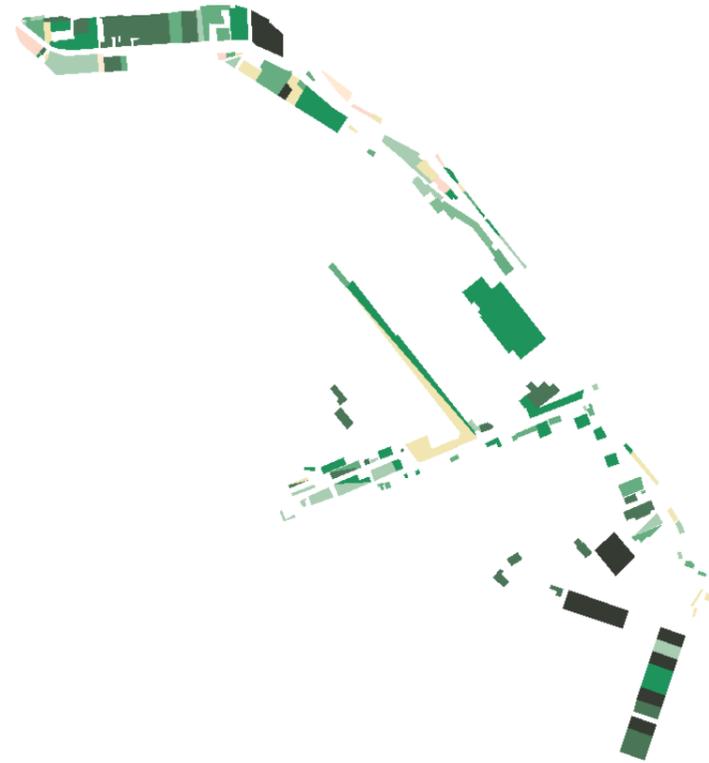
rendo in una medesima direzione della trasformazione. Fare un piano comporta la necessità dell'esplorazione di diversi campi di applicazione e di competenza: dalla comprensione delle logiche operative e commerciali espresse dai diversi settori merceologici (e dalle diverse professionalità), alla architettura delle collaborazioni istituzionali da sviluppare, all'attivazione del dialogo tra gli attori sociali; dalla lettura dei caratteri spaziali ed evolutivi delle strutture portuali alle esplorazioni progettuali; dalla ingegneria delle opere marittime al confronto con i documenti della pianificazione vigente.

Non v'è dubbio che la pianificazione portuale nell'accezione proposta ponga immediatamente il tema della individuazione della scala idonea e del livello di relazione al quale possono essere affrontate efficacemente le scelte strategiche. La collocazione delle imprese che operano nel nostro scalo, la rilevanza complessiva del contesto produttivo nel quale ci muoviamo ci proiettano infatti immediatamente nei grandi temi del mercato internazionale trasportistico. In modo correlato, le relazioni infrastrutturali evocate impongono la ricerca di un immediato dialogo rispetto alle opzioni da avanzare per





Stato di conservazione degli edifici



Grado di resistenza degli insediamenti

la politica nazionale ed internazionale dei trasporti e delle infrastrutture. In altri termini, il piano è chiamato a fornire risposte produttive forti e precise che sole possono porre il sistema portuale genovese alla pari dei grandi scali internazionali. E' a questo livello che si pongono appunto i temi proposti, ed è evidente che le osservazioni e le opzioni maturate impongono scelte precise e assunzioni di decisioni da parte delle comunità locali e delle istituzioni che le rappresentano. Il ruolo e le funzioni che il porto di Genova ritiene di poter assolvere nel contesto territoriale e metropolitano,

sotto il profilo economico e produttivo, richiamano quindi direttamente il modello di sviluppo produttivo, urbanistico ed infrastrutturale che si vuole perseguire nelle comunità di riferimento. La richiesta coerenza tra gli strumenti urbanistici generali e portuali non può pertanto che scaturire da un confronto sull'impostazione metodologica dei diversi strumenti, finalizzata ad una verifica delle relazioni, appunto urbanistiche e produttive, tra le rispettive indicazioni. Il dinamismo incessante delle attività svolte dal porto ed il mutare degli scenari di riferimento e dell'entità delle



Fos

Barcelona mostra diverse similitudini con il contesto orografico genovese per la presenza di una barriera naturale che si sviluppa parallelamente alla linea di costa ad una distanza però maggiore di quanto avviene nel contesto genovese. La similitudine prosegue per la presenza di due corsi d'acqua che in entrambi i contesti scorrono perpendicolari alla costa: a Barcellona, il Besos e il Llobregat.

Un'analisi della distribuzione funzionale permette di individuare alcune macro-aree: le funzioni attinenti le attività di riparazione, cantieristica e rimessaggio sono localizzate lungo la stretta fascia della diga antistante la linea costiera e all'estremità esterna dell'arco portuale antico. Le funzioni commerciali occupano le banchine a pettine ottocentesche più vicine al porto storico e proseguono in direzione sud-est; la zona franca disegna una macro-area piuttosto estesa collocata in contiguità con l'area commerciale.

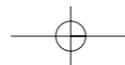
Il contesto geomorfologico di **Marsiglia** è caratterizzato dalla localizzazione perpendicolare dei rilievi rispetto alla linea di costa. Individuata la direzione nord come quella preferenziale per lo sviluppo del sistema portuale, si è intervenuti rispetto alle successive necessità di espansione per ripetizione di due modelli tipo: il bacino e il molo a pettine.

La funzione prevalente è quella commerciale, interrotta dalla presenza sporadica di funzioni industriali leggere attinenti il settore delle riparazioni navali; presso lo stagno di Berre e il porto di Fos sono invece localizzate funzioni industriali di tipo pesante.

- porto commerciale
- porto industriale
- porto passeggeri
- waterfront urbano
- zona franca

risorse concretamente disponibili, comportano l'attivazione di una continua attenzione, che consenta un monitoraggio in tempo reale dell'attuazione della strategia d'intervento e la predisposizione del progressivo aggiornamento delle previsioni, sondandone le ricadute sull'architettura complessiva del piano, in una continua oscillazione tra diverse scale, che diviene verifica delle conseguenze delle scelte puntuali sul livello generale e sistematico, e viceversa. Anche per questo, il nuovo Piano Regolatore del Porto di Genova assegna un ruolo importante, all'interno del complessivo impegno di dise-

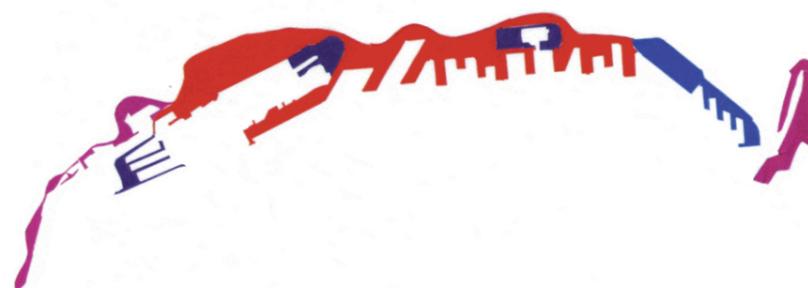
gnare l'assetto futuro dello scalo, alla funzione del Piano Operativo Triennale; riflettere con sistematicità sul grado di attuazione delle opere previste dal piano regolatore, scandire temporalmente il livello di cantierabilità delle previsioni, precisare fasi di intervento e priorità nell'esecuzione delle opere. Programmazione ed impegno realizzativo, pianificazione urbanistica ed attività gestionali vengono così a sottolineare la intima collaborazione di queste azioni nel concorrere alla realizzazioni di trasformazioni intenzionali delle strutture esistenti.



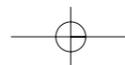
I porti mediterranei: un confronto ravvicinato tra Barcellona - Marsiglia - Genova

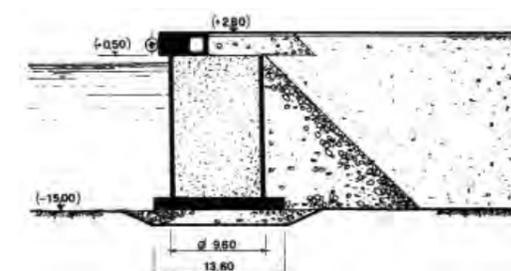
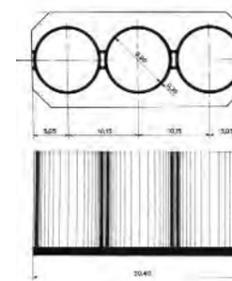
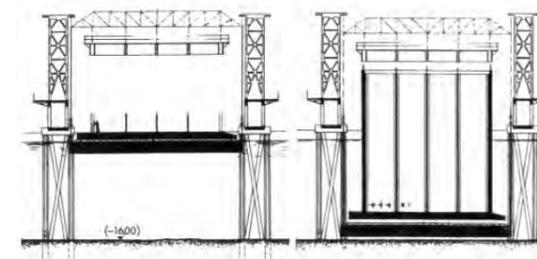


Marsiglia



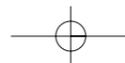
Genova



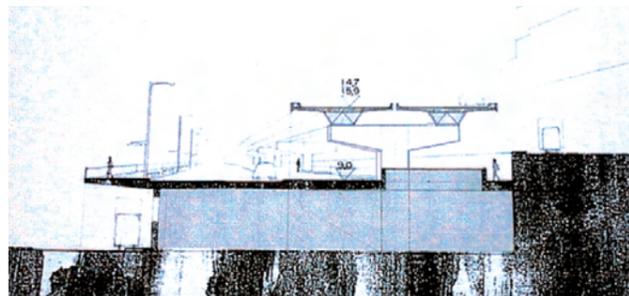


Emerge, dal rilievo metro per metro degli spazi del porto, dalla pluralità dei modi con i quali il porto è percepito, dall'interno e dall'esterno, un paesaggio mobile, che rinnova continuamente i propri significati, includendo la presenza dell'osservatore, intima parte di un paesaggio in cui soggetto ed oggetto vengono a confondersi. La variabilità del paesaggio portuale ha come contrappunto il moto di alcuni dei suoi elementi più grandi; gru, navi, containers, a sottolineare con volumi e colori l'artificio che è in opera, il suo continuo movimento. In

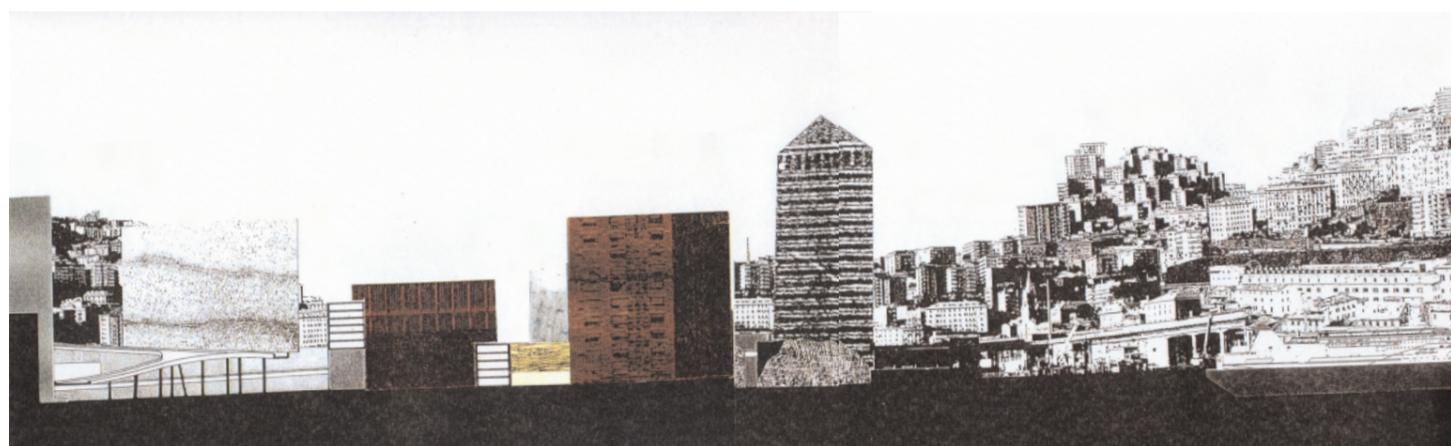
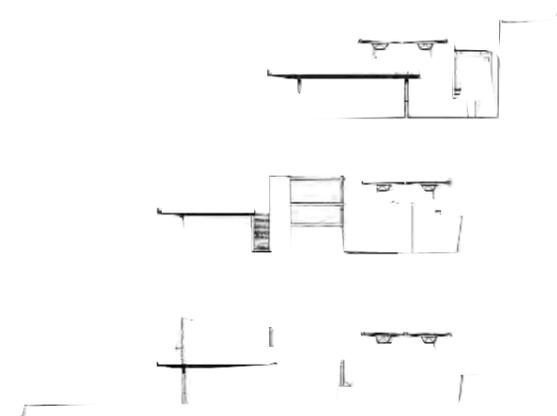
questo senso, la rilevanza dei manufatti ripetuti, delle disposizioni temporanee degli oggetti colloca la percezione della "bellezza" del porto all'interno della estetica involontaria del moderno, che privilegia il riconoscimento di valore formale di oggetti e situazioni non progettati intenzionalmente per conseguire come scopo la qualità estetica. L'osservazione delle forme, delle figure, dei rapporti tra i volumi, la registrazione degli usi, pone in risalto il rinnovato rapporto tra spazi aperti, spazi chiusi dei manufatti, sviluppo degli accosti ed attrezzature di banchina, tutto risolto nel porto contemporaneo a favore



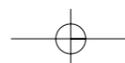
1. Presupposti storici e paesaggi portuali



Studio del sistema infrastrutturale all'interno dell'area delle Riparazioni Navali



Studio del rapporto tra porto e città:
l'area di S. Benigno





Il piano di recupero della **Darsena** è ad oggi in via di attuazione. Al suo interno ha trovato spazio la Facoltà di Economia e Commercio.

Fin dal 1964 il piano regolatore portuale ipotizza un **terminal a Voltri** con grandi sporgenti destinato alle rinfuse solide e liquide. Vista l'evoluzione dei sistemi di trasporto e di manipolazione delle merci varie, il nuovo terminal richiede le caratteristiche di accosti per navi porta containers, dichiarando il superamento della calata tradizionale. Dopo una serie di intoppi politico-burocratici i lavori iniziano negli anni '70 e terminano negli anni '90 (contemporaneamente all'esecuzione della diga di protezione al bacino portuale) in modo da permettere nel 1994 l'accosto della prima nave contenitori.

All'interno dell'arco del porto antico, per i festeggiamenti colombiani del 1992, viene inaugurata l'**area Expo** tra Molo Vecchio e Ponte Calvi.

Negli anni '80 viene tombato il **porticciolo I. Inglese** per guadagnare aree per il porto commerciale.

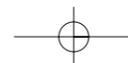
1997
Porto Antico - area Expo
Porticciolo I. Inglese
Voltri

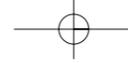


del primato dello spazio aperto di manovra, stoccaggio, manipolazione, mentre la riduzione progressiva dei tempi di sosta delle navi rende meno utile la massimizzazione della linea di banchina, ipotesi fondativa delle tipologie portuali a pettine.

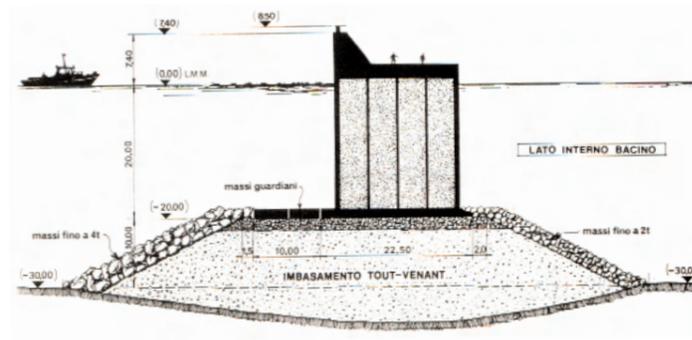
La peculiarità dei porti di essere punti discontinui di un grande portolano internazionale sottolinea la ripetizione a distanza dei manufatti che compongono l'identità di un porto: dighe, fari, banchine, segnali, magazzini, gru, recinzioni, bacini, silos, moli, altri elementi ancora, a tutte le scale di grandezza, dalle più piccole alle più

grandi. Anche il singolo scalo portuale, e Genova per quanto è al centro del nostro interesse, è contraddistinto al suo interno dalle forme della ripetizione; delle merci, della confezione dei beni strumentale al trasporto, delle soluzioni costruttive dell'architettura del lavoro, basate sulla iterazione di moduli e prototipi costruttivi. Questo determina anche il fatto che spesso i caratteri peculiari del porto di Genova non sono legati solamente a soluzioni architettoniche ed ingegneristiche uniche e irripetibili, ma anche a manufatti atipici atti a soddisfare utilità, che si ritrovano identici od omologhi in più città





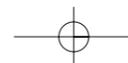
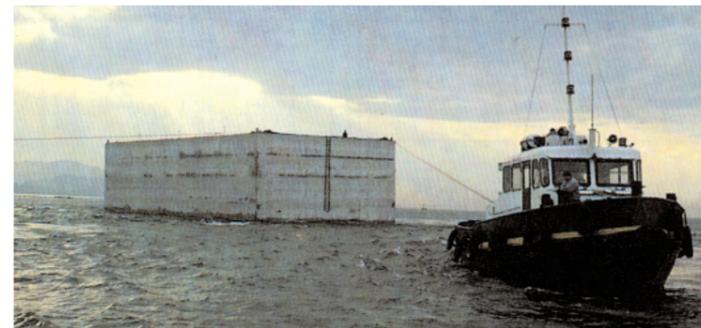
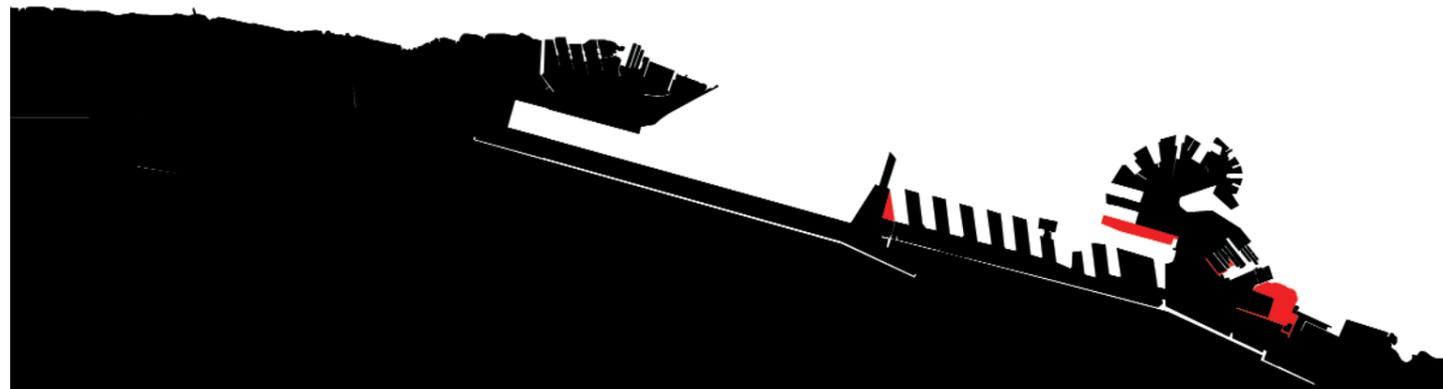
1. Presupposti storici e paesaggi portuali

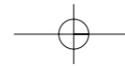


1980
Completamento del Molo N. Ronco
Calata Sanità
Pontile delle Grazie
Superbacino galleggiante
Piazzale di Levante

Alla fine degli anni '70 viene ulteriormente ampliato verso ponente il **Molo N. Ronco** alla foce del Polcevera e viene tombato lo specchio acqueo tra **calata Sanità** e ponte Caracciolo per aumentare la superficie di stoccaggio delle merci. Con l'arrivo delle petroliere da 90/100.000 dwt a Murtedo, il complesso delle Grazie entra in crisi e si rende necessaria una zona di riparazione adeguata. Sino dal 1973 per poter riparare le grandi petroliere, almeno in fase galleggiante, viene costruito sulla testata del molo Giano, parallelamente ai bacini esistenti, il **pontile OARN - CNR** atto all'accosto di due navi in riparazione.

Solo nel 1972, superate le difficoltà di finanziamento e di definizione del progetto, vengono aggiudicati i lavori di costruzione del **Superbacino galleggiante**, terminati poi alla fine degli anni '70. L'ubicazione del nuovo bacino viene determinata nel quadro di un limitato ampliamento del porto verso levante sino alla Fiera di Genova. La nuova sistemazione comporta la demolizione parziale del molo Cagni e il suo conglomeramento nel nuovo **piazzale di Levante** e determina la commistione all'interno dello specchio acqueo Duca degli Abruzzi della nautica da diporto con quella industriale.



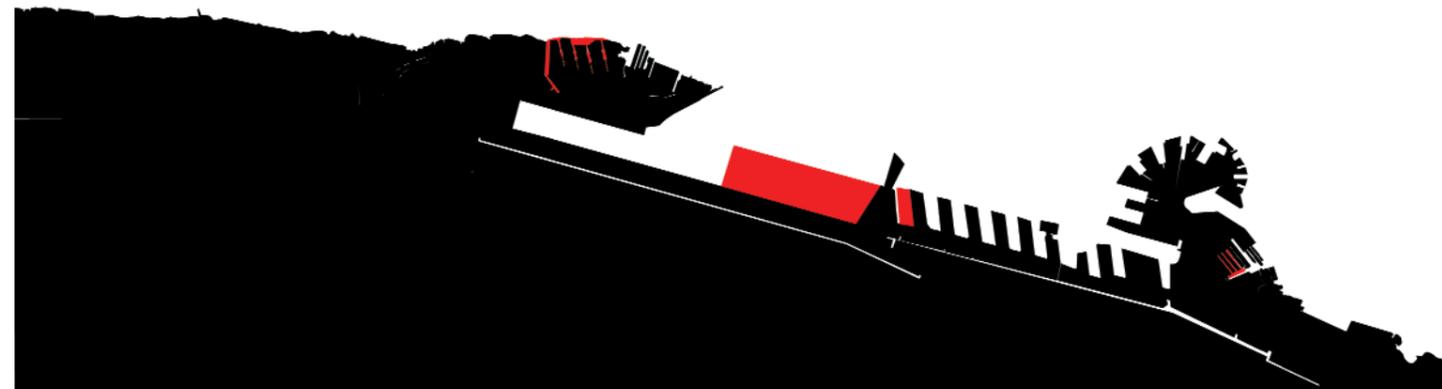
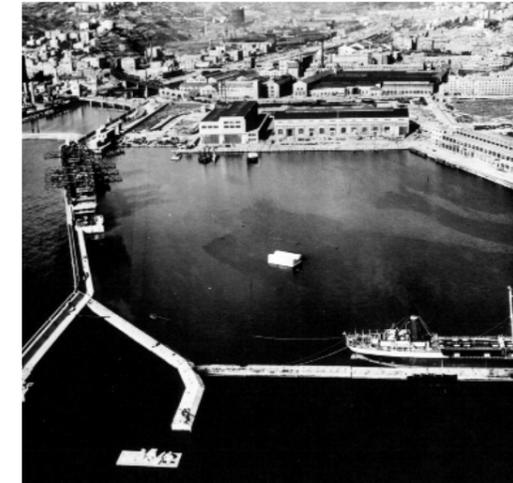


Nel 1968 entrano in funzione il terzo e il quarto pontile del **porto Petroli di Multedo**. Nel suo complesso tale porto è costituito da un porto interno per l'ormeggio delle petroliere, una banchina con due accosti e quattro pontili. Fuori costa è dotato di una piattaforma fissa e una boa monormeggio distanti dalla costa 1,5 miglia.

Viene realizzato un ulteriore riempimento della zona a mare di **Cornigliano** ad ampliamento dell'area delle acciaierie.

Il **molo N. Ronco**, l'ultimo a ponente del bacino di Sampierdarena, viene ampliato e trasformato come gli altri in pennello obliquo.

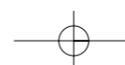
1970
Porto Petroli di Multedo
Ampliamento di Cornigliano
Molo N. Ronco di Sampierdarena



portuali o contesti industriali; diviene allora rilevante la disposizione relativa di questi, la consistenza e le relazioni topografiche che gli oggetti intrattengono tra loro e con la morfologia complessiva e sintetica dei rilievi collinari, degli insiemi edificati, degli ambienti marini.

La "compressione" dello spazio genovese è segnata dai rilievi collinari che costruiscono la condizione prima dell'insediamento genovese in forma di conurbazione lineare costiera, e degli innesti delle aste trasversali delle urbanizzazioni vallive del Polcevera e del Bisagno. Il rapporto con il mare muta lungo il dispiegarsi della

costa, più diretto nel levante cittadino, caratterizzato dall'infrastruttura portuale nel ponente, progressivamente cresciuta attraverso l'invenzione di nuovi suoli artificiali a mare. Il ponente ed il levante costieri si uniscono attraverso la cerniera costituita dall'arco del porto antico, che costituisce figura a sé, non solo dal punto di vista della geometria, ma anche del rapporto diretto con la città antica, che ha consentito nell'ultimo decennio la operazione di waterfront dell'Expo', restituendo alla città quegli spazi aperti e di luce via via eliminati dalla densificazione degli insediamenti antichi, con un significato





1. Presupposti storici e paesaggi portuali

1965

Quinto bacino delle Grazie
Porto Petroli di Murtedo
Aeroporto Cristoforo Colombo
Bacini Navali di Sestri Ponente
Fiera del Mare

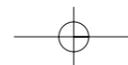
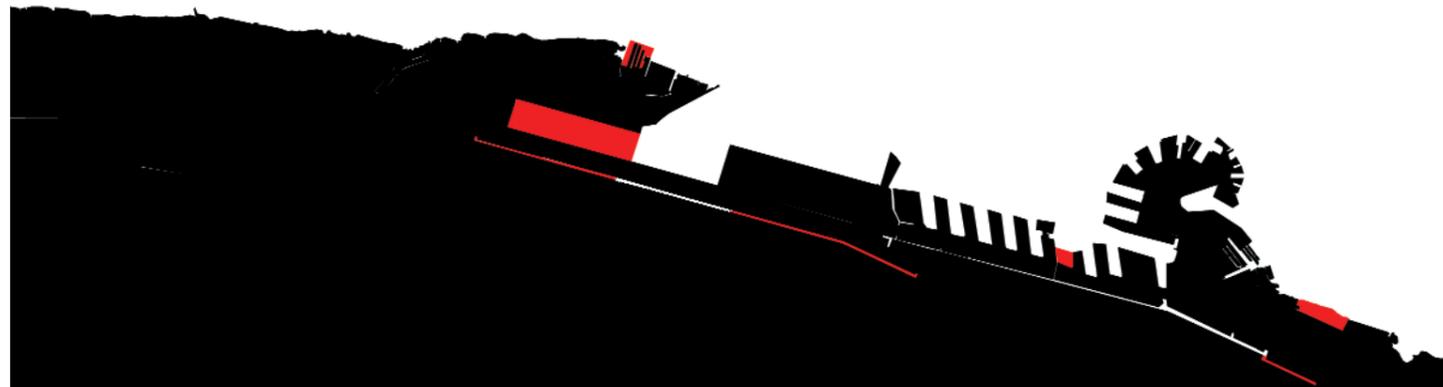
Nel 1963 viene realizzato alle Grazie il **quinto bacino** di carenaggio approntato per le superpetroliere (60/65.000dtw) e nel 1965 viene collocato, tra i bacini 4 e 5, un **bacino galleggiante** metallico minore.

Il primo dei quattro pontili del **porto Petroli** a Murtedo entra in funzione nel 1963, il secondo nel 1965. I lavori vengono iniziati alla fine del 1959 quando le opere dell'aeroporto raggiungono un grado di avanzamento tale da costituire un sufficiente ridosso allo specchio acqueo dove sarebbe sorto lo scalo petrolifero.

Nel 1962 viene prolungata la pista di volo definitiva dell'**aeroporto Cristoforo Colombo**, mentre tra il 1960 e il 1966 la **Diga dell'Aeroporto** viene prolungata con la contigua Diga Cornigliano.

I **cantieri navali di Sestri** in questi anni si dotano di tre bacini navali a secco all'interno di uno dei due specchi acquei già di loro pertinenza.

Il complesso della **Fiera Internazionale** viene costruito tra il 1959 e il 1960 dopo che il Comune di Genova ha scelto come localizzazione la zona tra la foce del Bisagno ed i bagni della cava a ridosso del porticciolo Duca degli Abruzzi con il progetto generale dell'architetto L. C. Daneri.



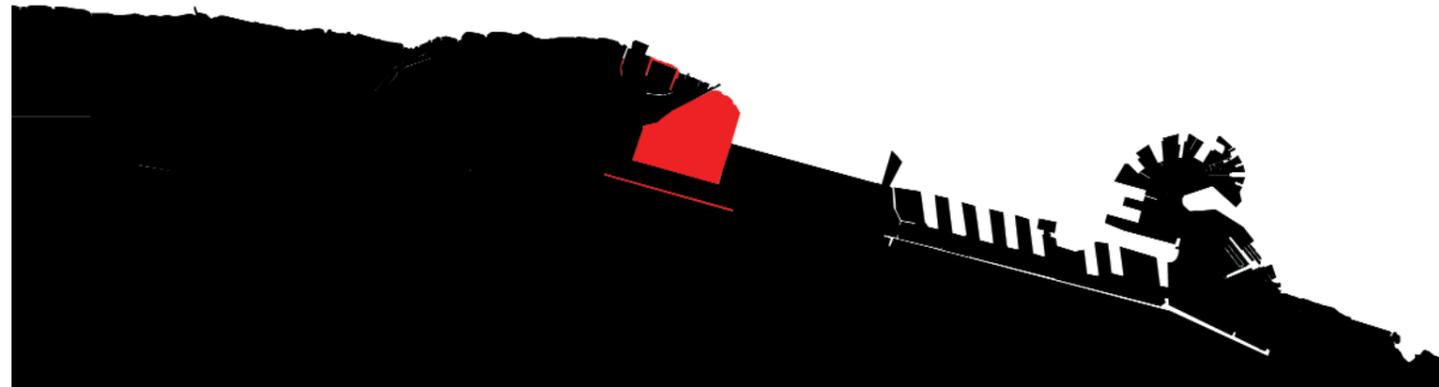
Nel 1959 l'area occupata dai **Cantieri Navali di Sestri** è formata da due specchi d'acqua protetti da una diga. La loro localizzazione risale al 1886 quando vi si insedia il Cantiere Navale Cadenacci; nello stesso periodo la Società Odero si installa al confine di Cornigliano per sviluppare la costruzione delle navi.

Nel 1956 viene iniziata la costruzione del terrapieno dell'**Aeroporto di Genova Sestri**.

L'Ente per la costruzione dell'aeroporto, composto da CAP, Comune, Provincia, Camera di Commercio e dai rappresentanti delle società già presenti nel 1938 (di quest'anno è la convenzione tra CAP, Ansaldo, Piaggio per il concorso di finanziamento dell'aeroporto a cui aderiscono nel 1939 lo Stato e gli Enti Pubblici locali), viene costituito nell'immediato dopoguerra.

L'idea originaria di costruire un aeroporto nello specchio acqueo antistante l'abitato di Sestri Ponente è comunque del 1937, ma i lavori relativi a questa prima ipotesi progettuale, iniziati nello stesso anno, vengono subito interrotti a causa della guerra.

1959
Cantieri Navali di Sestri Ponente
Aeroporto di Genova Sestri



ampliato di luoghi centrali per cittadini, utenti occasionali della città, turisti. Il waterfront del porto antico costituisce nella città contemporanea una sorta di luogo di ingresso della città, la prima percezione dopo la visione sintetica ed in movimento data dalla sopraelevata; diviene prima impressione e parte rilevante della immagine della città. Il giudizio molto positivo su questa trasformazione in corso, che apparenta Genova a tutte le città mondiali, da Barcellona a Chicago, che hanno promosso omologhe operazioni di rigenerazione di strutture portuali in luoghi del loisir, non esaurisce tuttavia il

"doppio movimento" di porto e città, che è più complesso, più pervasivo e più sottile di quanto un episodio di riappropriazione di suolo per fini urbani può esprimere. Attraverso quali condizioni il porto e la città possono costituirsi come soggetti attivi di strategie e pratiche di tipo cooperativo, quali le condizioni attraverso le quali concepire il disegno di una città portuale in forma di "piazza affari" e perseguire risultati significativi in questa direzione costituiscono i temi di fondo della riflessione che il Piano Regolatore Portuale propone. "Voltare le spalle al mare" è stata una consuetudine di molte città



1. Presupposti storici e paesaggi portuali

1941

Cornigliano
Demolizione della testata del Molo Vecchio
Quarto bacino delle Grazie
Bacino di Sampierdarena e idroscalo

Nel 1937 a **Cornigliano** viene iniziata la realizzazione di un centro siderurgico su un terrapieno artificiale alla destra del torrente Polcevera sotto la protezione di una diga di recinzione. L'ultimo molo a ponente del bacino di Sampierdarena viene attrezzato a pontile per lo scarico dei materiali dell'Acciaieria.

Alle Grazie viene costruito un **quarto bacino** e viene demolita la testata del **Molo Vecchio**.

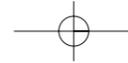
Dal 1929 al 1932 viene intrapreso il prolungamento della **Diga Foranea**, parallela alla costa a circa 800mt di distanza da essa, fino al Polcevera, sotto la cui protezione ha inizio la costruzione delle opere interne di accosto secondo il nuovo piano regolatore, il cui schema prevede gli accosti distribuiti in cinque sporgenti paralleli obliqui che definiscono un piazzale artificiale lungo circa 2km e profondo 250mt.

Il **Bacino di Sampierdarena** è precipuamente pensato per essere adibito alle merci varie.

A ponente del Ponte S. Giorgio viene sistemato provvisoriamente un **idroscalo** collegato con voli di linea ad altre città italiane mediante idrovolanti.

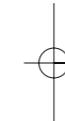
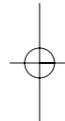
portuali storiche. A differenza di altre città portuali dove, nel tempo, alla ricerca di nuovi spazi si è allontanato progressivamente dal centro cittadino, a Genova né il porto né la città, stretti nei loro confini, hanno potuto spostarsi: le due realtà, ognuna con le proprie regole e la propria vita, sono state e sono tuttora costrette a convivere. Per certi aspetti, si tratta di due città parallele; da molto tempo il porto vive la doppia condizione di essere parte urbana e, al contempo, di costituirsi in un recinto chiuso, che funziona tutto "internamente". Una città parallela che ha continuamente ridisegnato i suoi

confini: ha conquistato, nei suoi momenti di sviluppo, lembi di terreno e specchi d'acqua, per poi abbandonarli nei momenti di crisi. La guerra di posizione tra la città di Genova e il suo porto non è stata, ovviamente, influente neppure dal punto di vista urbanistico: ha lasciato in eredità una sequenza di "spazi di nessuno": containers abbandonati, piazzali e cancellate che ben sintetizzano, nella loro connotazione residuale, l'abitudine del porto a gestire la fascia a mare "ignorando" la città e, nel contempo, le spinte fortissime e ricorrenti della città per urbanizzare, con alterne fortune, alcune parti del



Dal 1925 al 1928 viene prolungato il **Molo Duca di Galliera** sino a ricoprire il **Molo Cagni**, parallelo al Molo Giano. Tra questi due viene ricavato il **Porticciolo Duca degli Abruzzi**, uno specchio acqueo destinato alla marina velica da diporto. Viene ricavato inoltre un **terzo bacino** di carenaggio tra i due preesistenti ed effettuati dei riempimenti nella parte sud del Molo vecchio dando luogo alle **calate Gadda e Boccardo**. Nel 1926 viene ultimato il primo tratto di Diga Foranea, contemporaneamente viene anche studiata la disposizione a "pettine obliquo" dei due sporgenti interni al bacino, **Ponte Rubattino** e **Ponte S. Giorgio**. Nel piazzale ricavato attraverso l'incorporazione del Molo Nuovo viene impiantato un parco ferroviario di manovra: **parco Bettolo**. Il bacino viene così ultimato e il suo esercizio viene integrato con la costruzione di una nuova galleria ferroviaria sotto il colle di S. Benigno e l'apertura per sbancamento di Via di Francia per assicurare il collegamento autostradale con il previsto ampliamento del porto sino al Polcevera. L'ingegner I. Inglese elabora sin dal 1901 la definizione di un nuovo bacino portuale a ponente, **Bacino della Lanterna**; solo nel 1912 viene costruito un grosso porticciolo di servizio ad ovest di Capo Faro (**porticciolo I. Inglese**).

1928
Prolungamento del Molo Duca di Galliera
Molo Cagni
Calata Gadda e calata Boccardo
Terzo bacino delle Grazie
Bacino della Lanterna

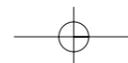


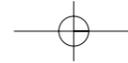
porto.

Il significato per la città del paesaggio portuale è più ampio della sola apertura ai liberi percorsi cittadini, ed è piuttosto visione variabile, dai numerosi punti e dalle diverse altezze delle case, delle vie e delle piazze genovesi, di uno spazio inaccessibile, altro; in cui il valore della percezione si incrementa per la distanza, un po' come avviene per il territorio agrario di maggior valore formale. Anch'esso infatti viene visto dall'esterno, riconoscendo al contempo la sua vicinanza e la presen-

za di manufatti, persone e macchine che seguono la necessità di usi e comportamenti dettati da regole proprie; nei territori agrari e nei territori portuali si possono percepire il lavoro "vivo", presente, ed il lavoro "morto", gli esiti depositati in opere e cose di quanto è avvenuto nel passato.

Il senso della storia che emerge dal paesaggio portuale è un senso proprio, peculiare, che si radica nelle trasformazioni del periodo moderno e contemporaneo, negli oggetti e nei modi della produzione industriale e macchinista, con il suo ritmo proprio di innovazione ed





1. Presupposti storici e paesaggi portuali

1911

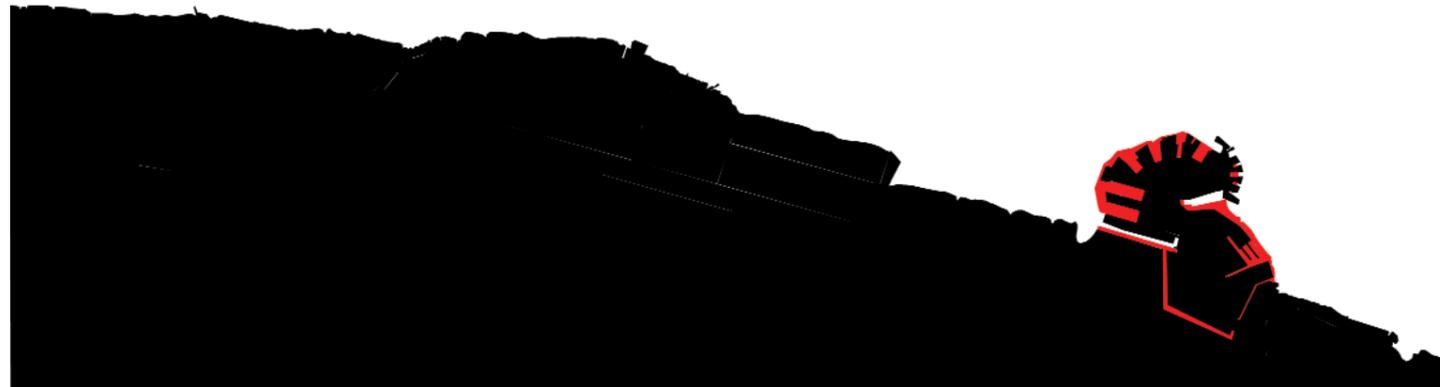
**Molo Duca di Galliera
Dodici sporgenti a raggiera
Molo Giano e Bacini Navali delle Grazie
Ampliamento Molo Vecchio
Ponte Assereto e Ponte Caracciolo**

Dal 1888 al 1893 viene costruito un centro di carenaggio e riparazioni navali a ridosso del Molo Giano, in posizione meno idonea ai traffici mercantili.

Il Piano regolatore del 1877/1891 è il risultato del progetto esecutivo del 1875 elaborato dall'ingegnere Parodi del Genio Civile di Genova. Il Piano Regolatore Parodi prevede la costruzione di due moli: Molo Occidentale (poi **Duca di Galliera**) e Molo Orientale (poi **Molo Giano**) secondo una configurazione comune ad altri porti italiani.

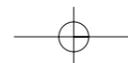
Le banchine, per realizzare il maggior sviluppo possibile, vengono distribuite su **dodici sporgenti** ricavati attorno al perimetro dell'insenatura naturale compresa tra i preesistenti Molo Vecchio, che viene ampliato, e Molo Nuovo, seguendo un disposizione a raggiera perpendicolare alla riva.

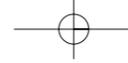
Il progetto non prevedeva solo la costruzione di banchine e moli ma tutte le infrastrutture necessarie per un buon funzionamento del porto: gru, magazzini e collegamenti ferroviari.



obsolescenza; un ritmo più ravvicinato a noi di quello della città, che sembra staccare i periodi precedenti alla fine del XIX secolo relegandoli in una sorta di "archeologia portuale" recuperabile solo attraverso i frammenti sopravvissuti ed i documenti. La vita dei traffici ha determinato infatti fenomeni di sostituzione delle attività e dei manufatti che le ospitano molto più elevata rispetto alla vita urbana, la cui continuità ha cristallizzato, insieme ai traumi e alle cancellazioni, anche la permanenza e la trasformazione della città medievale, e di tutte le città che si sono succedute fino a noi.

Non solo per questa storia, il "modello di porto" che si intende perseguire appare quello del funzionalismo, della messa a punto di una "macchina" in grado di ben funzionare, dove ogni parte ha un ruolo necessario ed integrato nell'organizzazione complessiva. Il buon funzionamento e l'efficienza della macchina così predisposta non dipende solamente dall'articolazione delle risorse spaziali e dalle prestazioni delle infrastrutture, ma da tutti gli aspetti che concorrono al successo delle operazioni portuali, in primis le risorse umane. Questo aspetto illumina da un altro punto di vista il rapporto tra porto





L'**arco del Porto Antico** si presenta come un approdo in rada parzialmente protetta.

Le uniche due opere foranee che delimitano il bacino acqueo naturale sono il **Molo Vecchio**, di origine medievale, ed il **Molo Nuovo** che lasciano un accesso di circa 500mt esposto allo scirocco.

Mancano i requisiti essenziali di un porto vero e proprio : una protezione completa ed un numero sufficiente di accosti funzionale alla consistenza dei traffici.

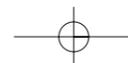
Le condizioni di esercizio sono divenute insufficienti a causa della crescita della frequenza delle navi e della loro portata media. Tale situazione è evidente già dalla metà del secolo e differenti sono le proposte in merito all'ampliamento, che sfociano nel concorso "**Progetti di sistemazione ed ampliamenti del Porto di Genova**" del 1874.

1874
Arco del Porto Antico
Molo Nuovo
Molo Vecchio

Deposito franco. Sulla sinistra il varco doganale di Ponte Reale che metteva in comunicazione il porto commerciale con piazza Caricamento. (Album fotografico Cap di inizio secolo)

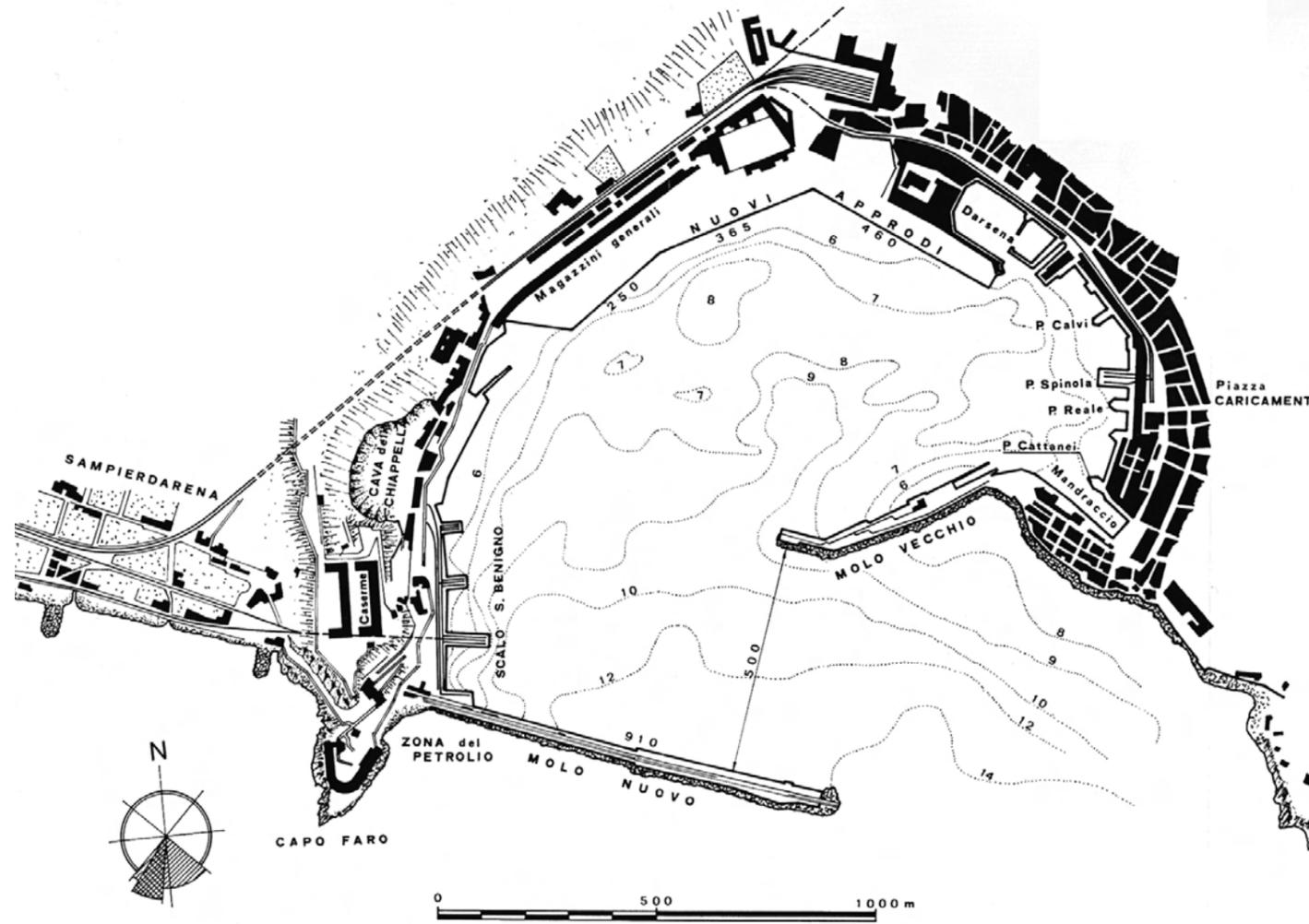


e città, un rapporto soprattutto interiorizzato, mediato dalla memoria e dalla coscienza delle persone, all'interno delle quali porto e città convivono e si fondono, e si rinforzano le relazioni di integrazione di una "città portuale".

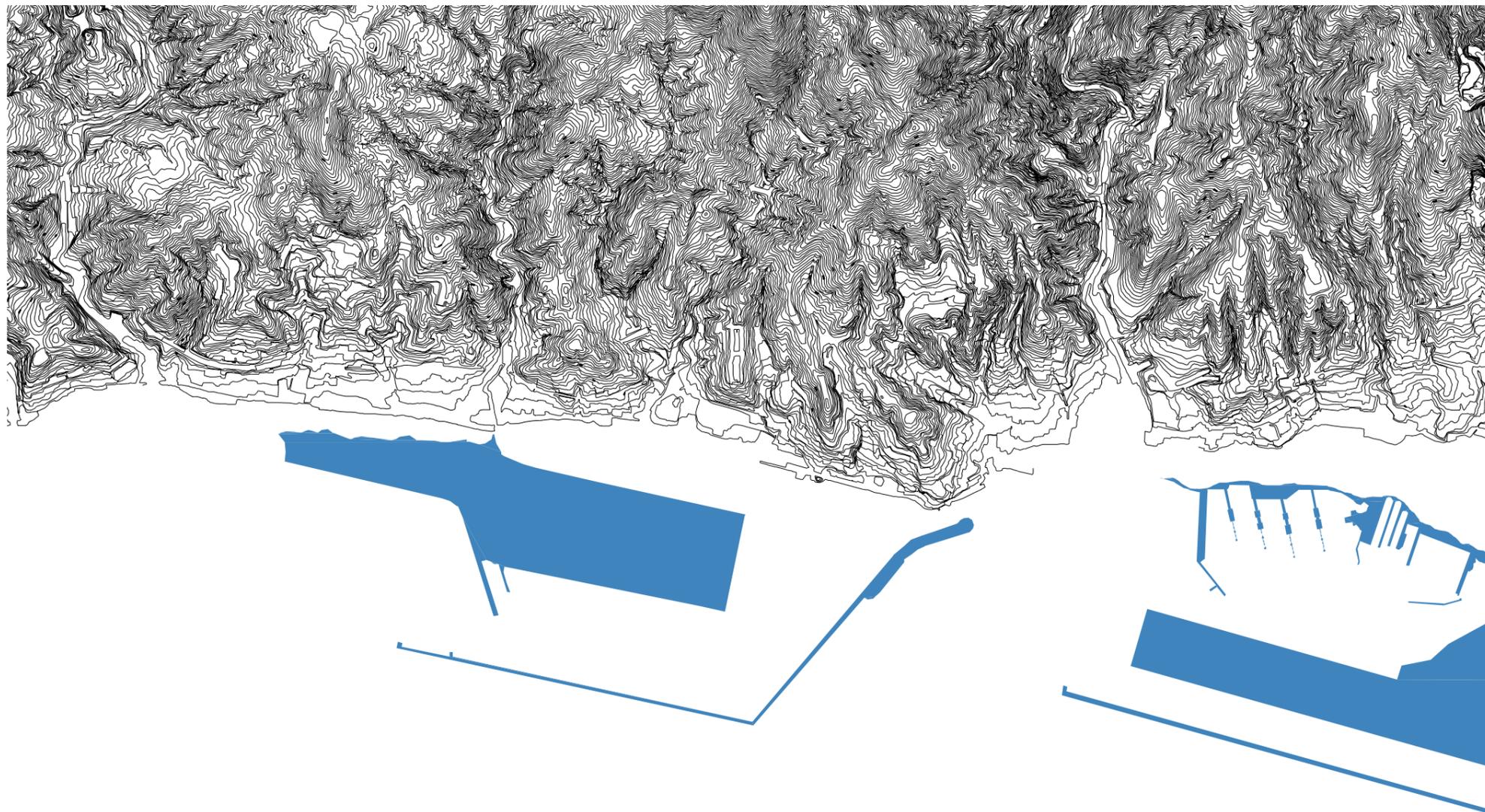




1. Presupposti storici e paesaggi portuali



Il porto di Genova nel 1876



Orografia e terreno artificiale





