

## 1982-2018, i progetti di Renzo Piano per Genova

*«Genova, è una delle città più belle del mondo. Prima del '92 il porto era separato dalla città, ma da allora Genova ha potuto ritrovare il suo contatto con il mare e ristabilire un rapporto con l'acqua»*

Renzo Piano durante la manifestazione *Eurocities* svoltasi a Genova nel novembre 2011, <http://www.portoantico.it/la-societa/il-progetto-di-renzo-piano/>

**Francesco Gastaldi**, Dipartimento di Culture del Progetto, Università IUAV di Venezia

**Federico Camerin**, Instituto Universitario de Urbanística, Università UVA de Valladolid (Spagna)

Il saggio è stato impostato e svolto in collaborazione dai due autori. In tale ambito, sono attribuibili a Francesco Gastaldi i paragrafi 1 e 4 mentre a Federico Camerin<sup>1</sup> i paragrafi 2 e 3. Le conclusioni sono comuni.

### Abstract (versione italiana)

Il contributo ricostruisce la storia dei progetti di Renzo Piano per Genova, a partire dal primo progetto, non realizzato, risalente ai primi anni Ottanta per il recupero della zona del Molo nel Centro storico, alle prime ipotesi progettuali per il recupero del Porto Antico, passando poi per la realizzazione dell'Expo del 1992 e agli interventi per il 2001, fino ad arrivare, in anni più recenti, a tre proposte di riorganizzazione complessiva del *waterfront* urbano. Lo scritto mette in evidenza elementi di continuità nell'impostazione di Renzo Piano, occasioni perse, sedimentazione di idee progettuali generate anche da progetti non realizzati, dibattito suscitato nella città, ruolo degli attori locali. Saranno analizzate idee, visioni e immagini di città sottese alle proposte, soprattutto nel rapporto porto storico-città e, più in generale, nello studio degli elementi di compatibilità fra sviluppo della città e del porto, tema quest'ultimo presente in quasi tutte le proposte del celebre architetto.

### Parole chiave

Waterfront, progetto urbano, Genova

---

<sup>1</sup> Federico Camerin ha partecipato come co-autore nell'ambito dell'European Joint Doctorate "urbanHIST". European Union. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No 721933.

## 1982-2018, Renzo Piano's projects for Genoa

### Abstract (English version)

The paper retraces the history of Renzo Piano's projects for Genoa, starting from the first project, not realised, dating back to the early 1980s for the Dock area's recovery in the Historic centre, to the first hypotheses for the recovery of the Old Port. Then, passing through the realisation of the 1992 Expo and the interventions for 2001, the text relates the more recent three proposals for the overall reorganisation of the urban waterfront. The paper highlights elements of continuity in Renzo Piano's approach, lost opportunities, sedimentation of design ideas generated even by unrealised projects, debate aroused in the city, and the role of local actors. Proposals' ideas, visions and images of cities will be analysed, especially in the relationship between the Old Port and the city, mostly related to the elements of compatibility between the development of the city and the port, which is a theme present in almost all the famous architect's proposals.

### Keywords

Waterfront, urban project, Genoa

### 1. Dal progetto per il Molo (1981-84) al recupero del Porto Antico (1992-2001)

Renzo Piano (Genova, 1937), è probabilmente l'architetto italiano più conosciuto a livello internazionale. A titolo di esempio, per evidenziare i diversi paesi in cui si è svolta la sua attività di progettista, è possibile citare il Centre Pompidou (1971-1977) a Parigi, il Jean-Marie Tjibaou Cultural Centre (1991-98) a Noumea in Nuova Caledonia, Potsdamer Platz (1992-2000) a Berlino e l'ampliamento della Morgan Library (2000-2006), il New York Times Bulding (2003-2007) e il campus della Columbia University (2002-2007) a New York.

A partire dal sodalizio professionale con il collega Richard Rogers (1971-1977), con il quale ha tradotto in realtà una delle opere a più alto impatto della seconda metà del ventesimo secolo nel cuore della città di Parigi, il museo Centre Georges Pompidou, le sue opere sono state conosciute a livello internazionale e documentate su monografie e riviste specializzate (per esempio: Conforti e Dal Co, 2007; Mariconti, 2009; Fernández-Galiano, 2006; Pincini et. al., 2009; Jodido, 2014; RPBW, 2016; Ciccarelli, 2017). Renzo Piano da sempre molto attento agli aspetti comunicativi dell'architettura, è conosciuto non solo nell'ambito del ristretto novero degli addetti ai lavori, ma anche da un pubblico vasto ed eterogeneo.

Nel 1981 Renzo Piano fonda a Genova lo studio di progettazione architettonica e urbanistica 'Renzo Piano Building Workshop'<sup>2</sup> e inizia una lunga

---

<sup>2</sup> Vincitore del Premio Pritzker nel 1998 e nominato senatore a vita nel 2013, attualmente l'architetto italiano continua la sua carriera professionale tra le sedi di Parigi e New York,

serie di progetti che hanno contribuito a cambiarne i connotati più rilevanti nella parte centrale della città, ridefinendo anche l'immagine complessiva. Numerosi sono anche i progetti non realizzati che sedimenteranno idee e aspettative oltre ad animare il dibattito fra gli attori locali.

Sempre nel 1981, l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Fulvio Cerofolini, incarica sei progettisti di redigere proposte progettuali e di riqualificazione di sei aree urbane di interesse storico-ambientale, tra questi figura l'architetto già divenuto famoso per il progetto del Beaburg di Parigi. Piano si occuperà del Piano Particolareggiato sui 2,2 ettari del quartiere del Molo (Tasso, 2015: 37)<sup>3</sup>, un progetto che spicca per l'originalità di alcune proposte tecnologiche e per il fatto di rappresentare una inconsapevole fase embrionale di quello che sarà realizzato in occasione delle celebrazioni per il cinquecentenario della scoperta dell'America. Si possono individuare due ambiti di intervento: la creazione del polo dei servizi e il recupero della penisola del Molo. L'idea dominante è quella di un nuovo rapporto tra la città e il porto attraverso l'individuazione di attrezzature e funzioni aventi un ruolo urbano. È prevista la riqualificazione della funzione abitativa specie sotto l'aspetto del risanamento igienico degli alloggi, dell'adeguamento a migliori condizioni di soleggiamento e ventilazione, della creazione di percorsi e spazi collettivi. Le parti più alte degli edifici (ultimi piani e sottotetti) vengono utilizzate e recuperate per l'inserimento di servizi accessibili attraverso passaggi aerei e ascensori a gestione mista pubblico-privata. Su uno di questi tetti verrebbe a collocarsi un asilo che non ha altre soluzioni alternative soleggiate. Interessante anche il 'dispositivo luce', un sistema di due specchi collocati sui tetti che cattura la luce del sole e la riflette sui vicoli bui costituendo un parallelo storico dei teli bianchi disposti davanti alle finestre. Lo stesso dispositivo di captazione della luce del sole viene impiegato per la creazione di un sistema di riscaldamento di tubi in vetro attraverso i quali viene aspirata l'aria dei piani bassi degli edifici, attivando maggiore aerazione e aumentando la ventilazione naturale. Il progetto prevede inoltre la creazione di una grande piazza attraverso l'interramento di via Turati e l'affiancamento della sottovia alla metropolitana e tre lunghi edifici che si protendono verso il mare similmente a tre navi attraccate ai moli accogliendo un albergo ed un centro congressi. In questi ultimi elementi cogliamo alcune delle idee che saranno successivamente sviluppate nel progetto per l'Esposizione Colombiana.

---

non ha mai abbandonato Genova, in cui ha sede il suo ufficio nell'edificio Punta Nave in località Vesima nell'estremo Ponente della città, progettato da lui stesso nel 1991.

<sup>3</sup> Gli altri cinque Piani Particolareggiati sono affidati a Ignazio Gardella per la zona di Porta Soprana, Luciano Grossi Bianchi per la zona della Maddalena, Cesare Fera per la zona di Borgo Incrociati, Giancarlo De Carlo per la zona di Prè, Renzo Piano per la zona del Molo e Ludovico Barbiano di Belgiojoso per la zona del Carmine e riuniti nel settembre 1983 dal comune in un unico Studio Organico d'Insieme richiesto dalla Regione Liguria all'atto di approvazione del P.R.G. comunale del 1980 per dare una visione unitaria e complessiva a tutti gli interventi di recupero (Tasso 2015: 52).

Come detto, questa prima proposta non verrà mai realizzata (i sei progetti mancano di un piano economico-finanziario e di una dimensione attuativa, operativa e gestionale) e si situa in un contesto, come quello degli anni Ottanta, in cui la città è caratterizzata da una travagliata riflessione sul futuro città e attraversata da una profonda crisi di identità e di ruolo. I tempi non erano ancora maturi e alcune scelte si basano sul PRG del 1976 (approvato dalla Regione Liguria nel 1980) che punta ancora sull'industria quale elemento trainante dell'economia cittadina, ma che fin dalla sua entrata in vigore si rivela inadeguato alle mutate esigenze della capitale ligure (Torti, 1981; Bertelli, 1991, Gabrielli 1992).

Tuttavia, il progetto di Piano, anche se non realizzato, dimostra comunque di avere la capacità di sedimentare idee e aspettative; nel dicembre 1984, con l'incarico da parte della giunta comunale per la realizzazione di un primo studio circa i modi e i luoghi dell'Esposizione Universale colombiana del 1992, la città inizia una riflessione più matura. Il fatto di realizzarla nei moli storici, 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 possono diventare, anche dopo l'evento, il baricentro di nuove ipotesi di sviluppo per la città. Si fa strada l'idea progettuale del grande molo o "via del mare" come prolungamento a mare di via San Lorenzo (figura 1).

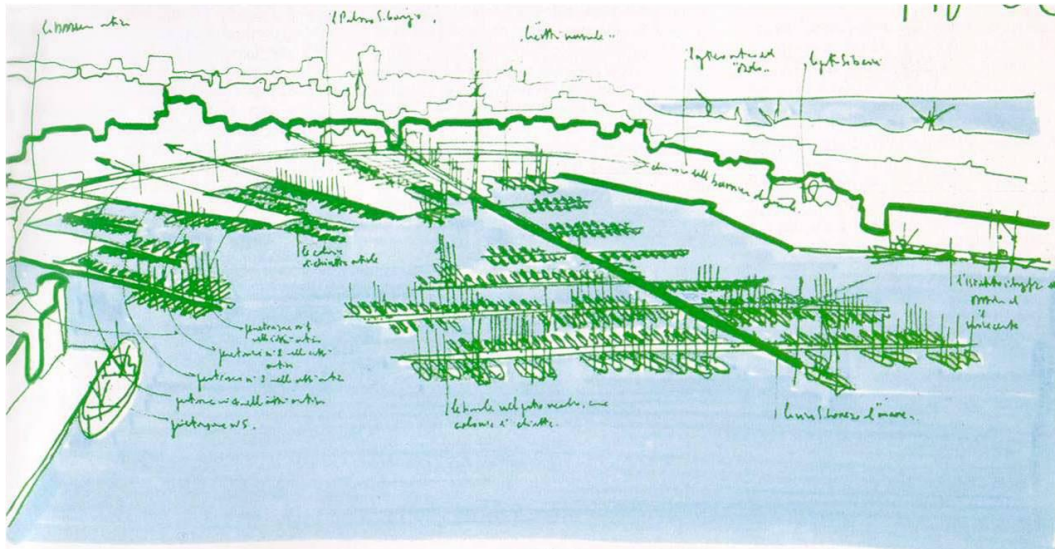


Fig. 1. Primo schizzo di Renzo Piano per l'area dell'Expo, chiamata "Via San Lorenzo al Mare". Fonte archivio Comune di Genova (no anno)

Sta infatti maturando la consapevolezza che il *waterfront*, da riconnettere funzionalmente al Centro storico, 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. Alcuni

studi aiutano lo svilupparsi di una maggiore consapevolezza<sup>4</sup>, il protocollo d'intesa del 1985 tra Regione Liguria, Città di Genova e Consorzio Autonomo del Porto, stabilisce la dismissione ed il recupero dei vecchi moli a nuovo uso diportistico, ricreativo e turistico. Nello stesso anno, il Comune istituisce un ufficio speciale per gli atti celebrativi dell'Expo e il Parlamento italiano approva la Legge 418/1985 relativa all'esposizione dei 500 anni dalla scoperta dell'America, destinando 40 miliardi di Lire per gli interventi legati al grande evento, ai quali se ne aggiungono, nel 1986<sup>5</sup>, altri 75 per i successivi tre anni (Tasso, 2015). Inizialmente, la proposta di installare il parco espositivo nel molo storico sembra un'ipotesi di difficile esecuzione e l'amministrazione locale pensa ad uno spazio *ad hoc* di fuori della città o in una nuova piattaforma sul mare.

La variante al Piano Regolatore Portuale del 1964, approvata nel 1987, cambia la destinazione dei moli in area urbana a funzione commerciale, consentendo l'abbattimento delle barriere doganali, la creazione di spazi per la fruizione ludica e ricreativa. Verso la fine degli anni Ottanta (oltre a un intenso dibattito cittadino tra 1988 e 1989 sulla decisione di costruire un edificio a forma di cono di 262 metri sul mare, ideato da John Portman e poi scartato dalla Commissione urbanistica del Comune, vedasi Tasso, 2015 e figura 2) prende corpo il progetto di Renzo Piano per il Porto Antico (vedasi la planimetria e la foto del Porto Antico nelle figure 3 e 4). Maturatosi progressivamente, anche attraverso un consenso diffuso e trasversale che investe l'amministrazione locale, la cittadinanza e i principali *opinion leader* (Seassaro, 1989 e 1990; Gabrielli, 1992), il piano prevede una destinazione polifunzionale dell'antica zona portuale attraverso il recupero degli edifici esistenti, un nuovo rapporto con il mare e una spiccata connessione con il Centro storico, ottenuta anche tramite l'interramento della retrostante strada di attraversamento.

Tra le varie opere da realizzare ai fini dell'esposizione, durante un convegno presso l'Istituto Gramsci nel 1988<sup>6</sup>, emerge una delle idee che cambierà

---

<sup>4</sup> Tra cui le 'Prime ipotesi per un rilancio turistico della città di Genova' da parte dell'Istituto Ligure Ricerche Economiche e Sociali (ILRES 1981) che mette in evidenza le potenzialità di fruizione turistica e culturale della città, e lo 'Studio Organico d'Insieme' (Comune di Genova, 1983), discusso con alcuni degli *stakeholders* della città e approvato da parte dell'amministrazione comunale nel 1983, volto ad orientare gli interventi pubblici e/o privati su un'area del centro urbano di 113 ha con una popolazione di circa 27.000 abitanti.

<sup>5</sup> Dopo la definitiva assegnazione del grande evento da parte del *Bureau International Des Expositions* il 5 giugno del 1986.

<sup>6</sup> Per maggiori informazioni: Associazione per un Archivio dei movimenti, Faldone IV, Fascicolo 2

Colombiane ed Expo – 35 documenti (1985-1994). Il fascicolo contiene vari documenti sul dibattito che precede il programma delle Colombiane; un documento proposto dai professori di architettura sul porto storico (1988); volantini e relazioni del convegno proposto dall'Istituto Gramsci dal titolo 'Colombo '92. Il porto antico diventa città'; gli atti del convegno 'L'expo dopo il '92' del novembre 1990; la cronaca di progetto per il porto di Genova 1992; il programma delle Colombiane; vari articoli sulle Colombiane come 'occasione persa'; la guida alla mostra 'Cristoforo Colombo, la nave e il mare' del

radicalmente l'immagine e l'economia della città, ovvero la collocazione di un grande acquario marino in uno dei moli storici, basandosi nell'esperienza precursora dell'architetto Peter Chermayeff per Baltimora (Goldberger, 1981). Approvato il progetto definitivo per l'Expo da una legge *ad hoc* nel 1988 (Camera dei Deputati, 1988), l'incarico della realizzazione dell'acquario viene affidata allo stesso Renzo Piano. La struttura<sup>7</sup> si caratterizza secondo spazi flessibili compatibili con differenti destinazioni d'uso, sia per gli aspetti esterni, un luogo pubblico di vie, spazi e piazze sul mare, sia per gli aspetti interni, inerenti all'edificio dei Magazzini del Cotone (edificio di circa 400 metri di lunghezza parallelo al molo vecchio).

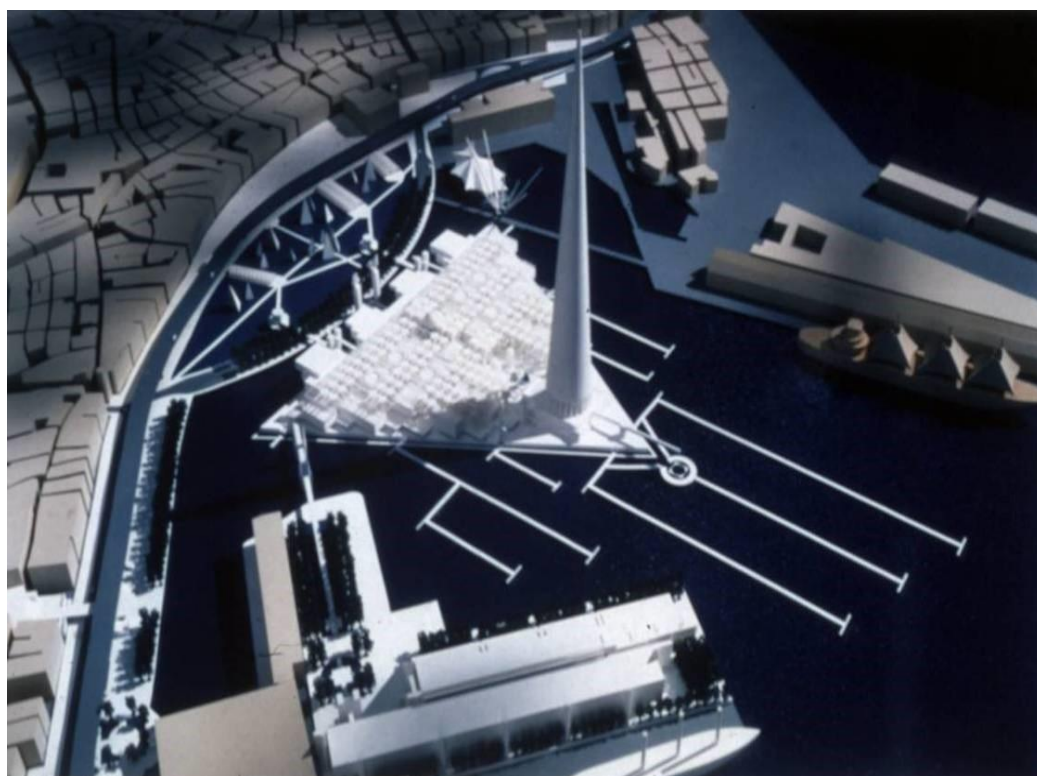


Figura 2. Progetto preliminare per la realizzazione del “cono” da parte dell’architetto John Portman. Fonte archivio Comune di Genova (no anno)

---

padiglione Italia; alcuni articoli sui dibattiti che hanno seguito le Colombiane; gli appunti di Enrico Baiardo sull'evoluzione dell'Expo. Vedasi <http://www.archiviomovimenti.org/fondo.asp?ID=13>

<sup>7</sup> Per un approfondimento si rimanda alla scheda elaborata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, <http://www.atlantearchitettura.beniculturali.it/acquario-di-genova/>.



This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

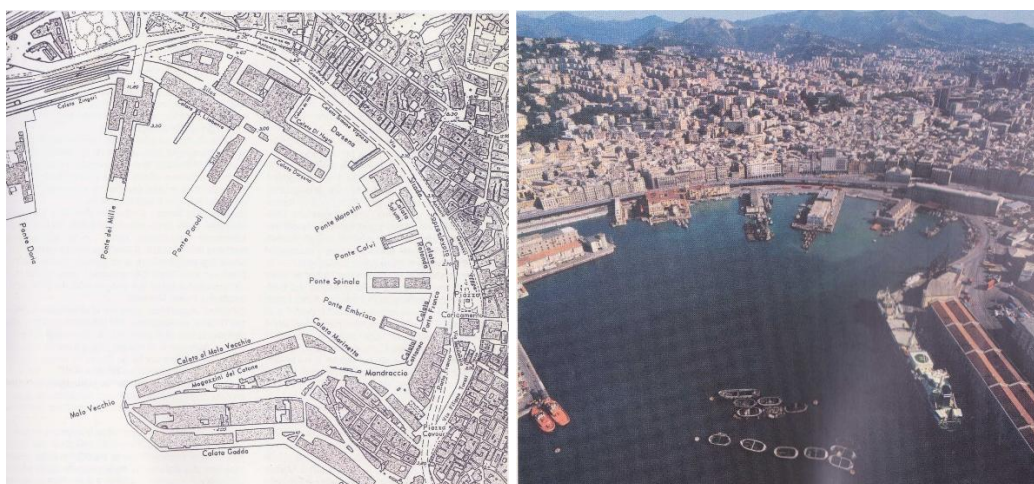


Figura 3 e figura 4. A sinistra, planimetria del Porto Antico nel 1987. Fonte: Comune di Genova (1987), contenuta in Tasso (2015: 15). A destra, fotografia dello stato di fatto del Porto Antico nel 1988 in un volantino del (Tasso, 2015: 12).

Tra i principi di base dell'intervento generale proposto da Renzo Piano per l'Expo 1992, il progetto per il Porto Antico si prefigge come obiettivo quello di raggiungere il più alto grado di identificabilità nell'opinione pubblica e di miglioramento generale di tutta la zona, al fine di preservare l'attrattività del porto, degli antichi "luoghi di lavoro" e del loro (re)inserimento nel paesaggio urbano della città. Le caratteristiche distintive delle idee del progettista genovese riguardano il trattamento degli edifici esistenti, riformati senza alterarne le forme originali, le installazioni nautiche e l'acqua intesa come elemento naturale da preservare e valorizzare. Dai moli presenti di fronte al palazzo di San Giorgio, l'area espositiva si estende su circa 5 ettari, dal Molo Vecchio al Ponte Spinola, delimitandosi per gli edifici del Deposito Franco e la Porta Siberia. Il volume totale si attesta sui 416.000 metri cubi, inclusi gli spazi espositivi (albergati nei Magazzini del Cotone), parcheggi, commerci, un centro congressi, l'acquario e la Piazza delle Feste, dove trova spazio il Bigo, ispirato all'antica gru usata per il carico-scarico di merci nel porto genovese, architettura simbolo dell'Expo e materializzatosi sempre grazie al lavoro di Renzo Piano.

La totale permeabilità di spazi e percorsi, con l'eliminazione fisica della dogana, determina un fattore chiave nella riconfigurazione urbana del binomio "Centro storico-Porto Antico". Attraverso l'impegno di Renzo Piano, le opere vengono progettate per permetterne, una volta conclusosi l'evento, la riconversione con funzioni urbane in accordo con gli obiettivi espressi durante il decennio precedente. A queste indicazioni si accompagnano alcune azioni atte ad impulsare la riqualificazione del Centro storico e la creazione di aree per lo svago e il tempo libero, il miglioramento dell'accessibilità urbana attraverso il trasporto pubblico metropolitano, così come in generale la mobilità, il sistema dei parcheggi e l'uso pedonale degli spazi, soprattutto nel fronte a mare (Gastaldi e Camerin, 2015). Sfruttando le opportunità offerte dal grande evento e le capacità progettuali di

Renzo Piano, lo sviluppo degli interventi urbani nell'ambito del *waterfront* del Porto Antico acquisisce una dimensione strategica per la città, soprattutto in relazione al Centro storico. In altre parole, quest'area, considerata uno "spazio problematico", si trasforma in uno "spazio di opportunità" nell'ambito di una strategia di crescita globale quale tentativo della città di (ri)posizionarsi ad un più alto livello di competitività rispetto al contesto italiano e internazionale<sup>8</sup>. La riconversione degli spazi portuali, integrati al centro urbano, innesca importanti benefici economici, e interventi di miglioramento sotto il punto di vista urbanistico e della qualità architettonica di spazi ed edifici con il conseguente innalzamento del livello di qualità di vita dei cittadini. Quest'operazione rappresenta un catalizzatore di energie per la classe politica a livello locale e regionale, che trova intorno al binomio "Centro storico-Porto Antico" un rinnovato consenso e una nuova forma di rappresentatività dopo la crisi del modello tradizionale di sviluppo legato alla città industriale (Monteverde, 1984, Pichierri; 1989; Gabrielli, 1991; Gastaldi 2004). La riconfigurazione del Porto Antico costituisce un elemento fortemente simbolico e rappresentativo, una opportunità per il recupero economico e d'immagine della città, che ridefinisce il suo ruolo in relazione con la sua identità di città costiera.

Il processo di rigenerazione dell'area del Porto Antico è proseguito (non senza intoppi e difficoltà di attuazione, ben sintetizzato in Tasso 2015, pp. 99-104) nel decennio successivo, anche grazie all'impulso ricevuto da altri due grandi eventi, il G8 del 2001 e 'Genova Capitale della Cultura Europea' del 2004. In questo periodo Renzo Piano interviene con la realizzazione della 'Bolla' per l'evento del 2001 (figura 5), ovvero una struttura a forma di sfera in acciaio e vetro contenente al suo interno un ambiente tropicale ricostruito, ubicata sul mare, di fianco all'acquario. Con la finalizzazione dell'evento del 2004, si può affermare che la stagione dei grandi eventi e degli interventi coadiuvati da Renzo Piano per il Porto Antico sia stato, per la città di Genova, il periodo più innovativo della storia recente, tale da aver posto definitivamente fine alla tendenza di questa zona di rimanere separata rispetto al contesto urbano adiacente (Gastaldi 2004).

---

<sup>8</sup> Secondo i dati del Comune di Genova (2017: 50-51), nel 2016 si contabilizzano 1.499.145 presenze negli esercizi alberghieri ed extralberghieri della città, numero che è aumentato progressivamente a partire da inizio anni Novanta. Questa crescita è legata in gran parte all' "effetto acquario" nella zona del Porto Antico (la cui affluenza di visitatori ha toccato quota 1.089.800) e l'offerta culturale rinnovata che pone Genova all'interno del circuito delle città italiane d'arte (Piatti, 2017).





Figura 5. La 'Bolla' di Renzo Piano. Foto: Francesco Gastaldi (2003).

Il progetto del Porto Antico aumenta la notorietà di Piano che continua a sviluppare opere e progetti in tutto il mondo; con questo intervento, in particolare, l'architetto genovese dimostra la sua capacità di operare a scala urbana e non solo a quella del singolo edificio.

## 2. 2004-2006: l'Affresco "rifiutato"

Dopo la riorganizzazione del binomio "Centro storico-waterfront", dal maggio 2004<sup>9</sup> al luglio 2008<sup>10</sup> Genova si caratterizza per un intenso dibattito, con scarsi risultati in termini attuativi, ai fini di iniziare una nuova tappa nel complessivo processo di rigenerazione del fronte a mare genovese (considerato in

---

<sup>9</sup> Precedentemente, nel mese di gennaio dello stesso anno, Renzo Piano presenta il progetto 'Cittadella delle Tecnologie' per riconvertire l'area Erzelli, già utilizzata come deposito di container portuali ed ubicata in una posizione strategica nei pressi delle principali infrastrutture di collegamento della città (aeroporto, autostrada, ferrovia e porto). L'operazione ideata dall'architetto genovese si propone la costruzione di 5 torri binate (3 da 80 metri con destinazione residenziale e 2 da 160 metri con destinazione terziaria), da affiancarsi a un edificio di minor volume, destinato alle attività manifatturiere ed ai laboratori, e un grande parco urbano, per un totale di 300.000 metri quadrati. La realizzazione prevede tre fasi di attuazione nel periodo 2004-2012 con un investimento di capitali privati previsto di 350 milioni di euro ai fini dell'insediamento di 200-250 aziende con 5.000 dipendenti.

<sup>10</sup> Luglio 2008 vede l'inaugurazione della chiatta dell' 'Urban Lab' genovese in cui confluisce l' Agenzia 'Waterfront & Territorio'.

maniera più ampia e non solo riferito ai bacini storici), su un masterplan ideato dallo studio 'Renzo Piano Building Workshop' denominato 'Affresco'. L'*equipe* di Renzo Piano viene poi coadiuvata dall'Agenzia 'Waterfront & Territorio', entità formata *ad hoc* per l'attuazione delle previsioni dell'architetto genovese e composta dai rappresentanti del Comune, della Provincia, della Regione e dell'Autorità Portuale. I lavori si concentrano su tre versioni differenti del masterplan (presentati rispettivamente nel maggio 2004, luglio 2005 e febbraio 2006), che vengono tuttavia gradualmente rifiutate sia dalla classe politica ai diversi livelli sia dagli imprenditori industriali locali, a causa dei costi ritenuti eccessivi e della difesa di rendite di posizione. In questo arco di tempo Renzo Piano ha più volte messo in evidenza gli elementi cardine sui quali, a suo parere, occorre puntare per lo sviluppo futuro del capoluogo ligure<sup>11</sup>, integrando e modificando le proposte presentate nella prima versione dell'Affresco (RPBW, 2004). In queste proposte Piano ha cercato di conferire organicità e coerenza a progettualità da tempo all'attenzione degli attori pubblici locali e questioni lungamente dibattute, ma mai giunte ad un punto di concreta realizzabilità. Con la consegna da parte del progettista genovese del progetto al MUMA nell'agosto 2006 (istituzione 'Musei del Mare e della Navigazione' di Genova) si chiude una fase in cui Renzo Piano ha tentato di progettare una proposta organica per l'intera città volta al miglioramento della vivibilità e degli spostamenti in ambito urbano, al potenziamento delle risorse di cui la città dispone a fini ricreativi e turistici (in primo luogo, il rapporto con il mare) e all'eliminazione di fattori di rischio ambientale.

Con la proposta dell'Affresco è iniziata una nuova e profonda riflessione sulla relazione città-porto per la Genova del XXI secolo, Renzo Piano ha cercato di dimostrare come il rafforzamento della funzione del porto non conduce automaticamente al sacrificio della città: al contrario, il porto e la città devono finire di voltarsi le spalle. In questo senso l'Affresco si pone come finalità quella di esportare il "modello" sperimentato per la trasformazione del Porto Antico a tutto il *waterfront* della città, incluse quelle zone (come Voltri e l'area della Foce-Fiera del Mare) che durante la prima parte del secolo scorso erano conosciute per le loro spiagge, ma che in seguito al processo di urbanizzazione e industrializzazione hanno visto mutare radicalmente il loro rapporto con il mare. Questo approccio da parte dell'architetto genovese avrebbe l'ambizione di dare una maggiore organicità a tutto il territorio genovese: la città nel suo insieme deve essere capace di integrare il proprio fronte marittimo con il tessuto urbano adiacente. Tuttavia, nella città della Lanterna, il porto (e il rispettivo affaccio sul mare) si è rivelato quale luogo d'eccezione per la discussione (e il conflitto) con i principali interessi della città: questo crea un clima generale d'incertezza che penalizza la stessa competitività del

---

<sup>11</sup> Comprendendo lo spostamento a mare dell'aeroporto, la restituzione di parte dell'area di Multedo alla città, il consolidamento delle riparazioni navali a Molo Giano, la realizzazione della Città del Mare comprensiva della Marina 2 ed, infine, la realizzazione di un Parco sul mare in corrispondenza di Piazzale Kennedy, alla Foce.

porto e la sua integrazione con il centro urbano in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale (Seassaro, 2001b; Ferrari, 2009).

Rispetto alle idee apportate da Renzo Piano con l'Affresco, si può affermare che uno dei meriti che gli devono essere riconosciuti è quello di aver promosso la discussione sulla configurazione futura del binomio città-porto all'interno della città e della società genovese, tra gli operatori portuali, gli industriali e i cittadini in termini di benefici economici, di miglioramenti urbanistici e di incremento della qualità di vita. Malgrado ciò, a parte le difficoltà per il finanziamento dell'Affresco, la realizzazione del masterplan colpirebbe le situazioni di privilegio e di rendita delle compagnie di riparazione navale e, in generale, delle imprese ubicate nel porto, rompendo fragili equilibri e forti interessi (Seassaro, 2001a; Guala, 2006). A partire dal 2004 questa resistenza quasi sistematica contro l'Affresco è risultata nociva: come logica conseguenza il progetto ha sofferto vari cambiamenti e, dopo la rinuncia dello stesso progettista genovese nell'apportare ulteriori modifiche alla terza versione, nel luglio 2008 l'Affresco è stato definitivamente archiviato con la dissoluzione dell'Agenzia Waterfront & Territorio.

### **3. 2014-2017: la metamorfosi del masterplan Blue Print nella visione del Waterfront di Levante**

Dieci anni dopo la presentazione dell' 'Affresco di una utopia realizzabile' (RBPW, 2015: 6), Renzo Piano inaugura una nuova tappa per la riconfigurazione del *waterfront* genovese, seppur in un ambito territoriale più limitato, tentando di instaurare una più virtuosa relazione di collaborazione tra le istituzioni coinvolte (Comune, Autorità Portuale, Provincia e Regione), esattamente ciò che non era riuscito a conseguire nel periodo precedente, quando nessuna delle tre proposte di Affresco è stata in grado di intercettare l'opinione favorevole da parte degli *stakeholder*.

Nel settembre di quell'anno l'architetto espone la prima versione del cosiddetto '*Blue Print*'<sup>12</sup>, un disegno per Genova che ancora una volta genera molte aspettative da parte dell'opinione pubblica locale<sup>13</sup>. Dopo aver ricevuto il consenso delle amministrazioni pubbliche per continuare con questo nuovo lavoro, nel gennaio 2015 Piano esibisce una seconda versione, più dettagliata rispetto alla prima, da inserire all'interno del nuovo Piano Regolatore Portuale<sup>14</sup>. Si tratta di un programma di interventi in connessione con le trasformazioni realizzate nel Porto

---

<sup>12</sup> Il termine, tradotto in italiano come 'cianografia', indica in architettura il metodo impiegato per la riproduzione di disegni tecnici tracciati su carta traslucida, in particolare il progetto grafico nel quale i tratti appaiono bianchi su fondo blu scuro.

<sup>13</sup> Le informazioni sulle tappe del Blue Print sono contenute nei portali web realizzati dal Comune di Genova (<http://www.comune.genova.it/content/blueprint-0>, <http://www.genovablueprint.it/> e <http://www.blueprintcompetition.it/it>), che includono una ampia rassegna stampa.

<sup>14</sup> Per un approfondimento sul tema del processo di elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale si rimanda a Imbesi, Lagomarsino, Moretti, Nonveiller e Salvetti (2015).

Antico verso Levante da suddividere in quattro fasi attuative (vedasi figura 3). L'obiettivo, alimentato dal parere favorevole delle istituzioni e degli industriali, è quello di completare il processo di trasformazione del fronte marittimo iniziato nei due decenni precedenti, dedicandosi all'area di Levante che, da Calata Gadda, immediatamente dopo i Magazzini del Cotone, arriva fino alla foce del Bisagno per andare ancora più verso est, fino al limite estremo delle proprietà pubbliche ubicate presso Punta Vagno.

Con l'intento di potenziare ancora di più la connessione tra la città ottocentesca e il mare, in una visione d'insieme elaborata con gli attori coinvolti, un anno dopo la presentazione della 'versione base' del Blue Print, il 23 settembre 2015 Renzo Piano esibisce la versione finale del *masterplan* che si configura come un manuale di direttrici da sviluppare in dieci punti. Rispetto al modello iniziale, lo stato di avanzamento della proposta si caratterizza per alcune piccole modifiche scaturite da una fase di consultazione con le associazioni degli imprenditori della zona. Accanto a questa proposta il RPBW lavorerà al nuovo progetto della Torre Piloti nell'eliporto della Darsena Nautica in zona Fiera, che sostituirà l'edificio demolito a seguito dello scontro con il portacontainer "Jolly Nero" del 7 maggio 2013, il cui costo si aggira intorno ai 14,5 milioni di euro. L'ammontare totale del Blue Print si aggirerebbe intorno ai 150-160 milioni di euro (dei quali 73 assegnati dall'Autorità Portuaria<sup>15</sup>), una cifra nettamente inferiore a quella dell'Affresco, anche rispetto alla dimensione del progetto. Il nuovo studio d'insieme, da attuarsi con la collaborazione della società per la promozione del patrimonio immobiliare del Comune di Genova, la "Spim", prevede la realizzazione delle previsioni in un arco temporale di 10 anni da iniziarsi ufficialmente a inizio 2017, ovvero a partire dagli esiti di un concorso internazionale di idee chiamato '*Blue Print competition*'. Presentato il 29 luglio 2016, la gara riguarda solo la prima fase di attuazione del masterplan, ovvero la riqualificazione delle aree dell'ex Fiera del mare di proprietà del Comune di Genova e di Spim, che prevede altri tre momenti distinti in cui si materializzeranno i dieci punti chiave del Blue Print.

---

<sup>15</sup> Ai quali si aggiungono 15 milioni di euro dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'avvio delle operazioni, che ha riconosciuto la valenza nazionale del progetto nel maggio 2016. In seguito, il 27 novembre 2016, il Patto per Genova (Presidenza del Consiglio dei Ministri-Città di Genova, 2016) aggiunge un ulteriore finanziamento di 13,5 milioni, per un totale di 28,5 milioni di euro.

This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

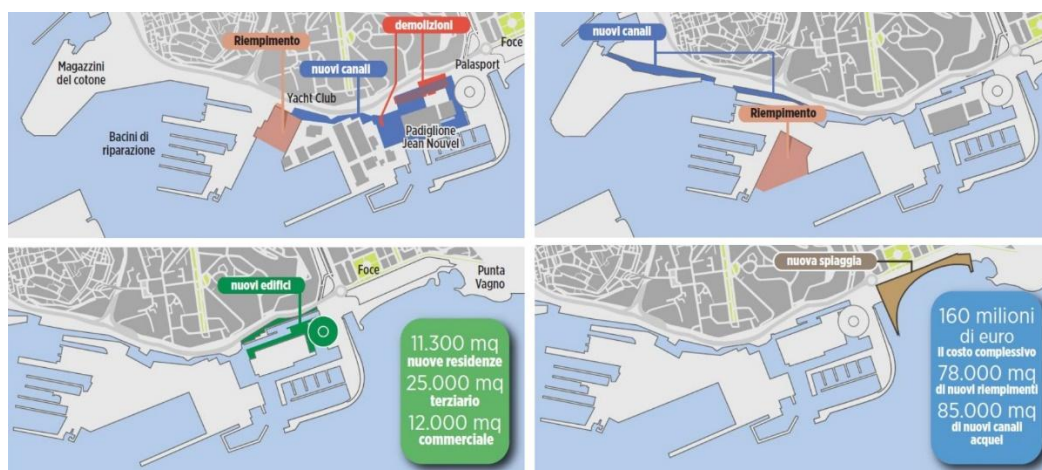


Figura 6. Le quattro fasi di attuazione del Blue Print da svilupparsi in dieci anni. Elaborazione di Federico Camerin (2019) a partire da Cafasso (2015).

Dopo il periodo per la presentazione degli elaborati progettuali durato dal 29 luglio al 10 dicembre 2016, in data 6 febbraio 2017 la commissione giudicatrice stila una graduatoria provvisoria, determinando un verdetto ‘inaspettato’, approvato il 29 marzo 2017. Nessuna delle 76 proposte (realizzate da 443 progettisti, di cui 86 stranieri) raggiunge il punteggio minimo di 70 punti, necessario per potere essere proclamato vincitore (Comune di Genova, 2017b). A tale decisione si sovrappone il contestuale ritardo nell’approvazione dell’ubicazione della Torre Piloti, che secondo la presentazione di Renzo Piano del settembre 2015 (vedasi figure 4 e 5) avrebbe dovuto rappresentare il primo simbolico passo (oltre che dovere etico dopo la tragedia del 2013) verso la concretizzazione del ‘Blue Print’ (sagoma di un gigantesco marinaio di 60 metri che scruta l’orizzonte e chiamato a vegliare sulla protezione del porto).

Dopo il cambio dell’amministrazione locale del giugno 2017, il nuovo sindaco Marco Bucci ha proseguito su alcune linee di indirizzo della proposta di Renzo Piano apportando però modifiche alla visione d’insieme del *waterfront*, in un confronto di idee in sintonia con lo stesso architetto. Il masterplan, presentato a fine ottobre, cambia nome da ‘Blue Print’ a ‘Waterfront di Levante’ (RPBW, 2017) con costi di realizzazione che si ipotizzano minori. Anche questo nuovo disegno dell’architetto genovese prevede uno sviluppo secondo dieci punti, modificati rispetto alla versione precedente (vedasi figura 6). Secondo le dichiarazioni di Renzo Piano il progetto è volto a valorizzare le relazioni fra città e mare, in termini di sostenibilità ambientale e di attrattività sociale ed economica delle attività insediabili, basandosi sui concetti di “rammendo” e “bellezza”. Rammendo<sup>16</sup> (parola citata da Piano anche nel progetto periferie da lui voluto<sup>17</sup>), in quanto la

<sup>16</sup> Si rimanda a Piano (2014).

<sup>17</sup> Vedasi il report del biennio 2013-2014 sul ‘G124’, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, copia distribuita in abbinamento gratuito con ‘Il Sole 24 Ore’ a partire dall’edizione del 27 novembre 2014 nelle città di Roma e Milano.



nuova idea nasce per togliere cemento e far riemergere acqua, creando nuove isole per i bacini di carenaggio e per le riparazioni navali, da collegare attraverso un ponte mobile sul porticciolo Duca degli Abruzzi riservato alle attività industriali per liberare per la viabilità ordinaria la strada che corre sotto alla Sopraelevata. Bellezza, in riferimento alla realizzazione di un parco lineare urbano formato da circa 1.000 alberi (lecci, pini, palme e platani) da Porta Siberia a Punta Vagno, una spiaggia balneabile in corrispondenza di Piazzale Kennedy (al cui piano sotterraneo verrà installato un parcheggio), interventi questi che saranno affiancati dalla prosecuzione della passeggiata a mare di Corso Italia, dalla Foce sino a Porta Siberia e quindi al Porto Antico, con affaccio diretto sul canale urbano.. Dopo il ricorso al TAR della Regione Liguria nell'ottobre 2015 sulla proroga della concessione della licenza dei circoli nell'attuale Porto Duca degli Abruzzi per evitare lo spostamento previsto dal Blue Print, il Waterfront di Levante propone il loro trasferimento nello specchio acqueo antistante la 'Fiera del mare - Marina 1' (1.000 ml di attracchi, contro i 900 ml attuali) e nella 'Marina Molo Giano' lungo il nuovo porto canale e lungo il canale-urbano (3.000 ml di attracchi, contro i 1.350 ml attuali).

Ad oggi la situazione appare sempre in uno stato di perpetua incertezza. Ne è esempio la situazione del primo dei dieci punti del Waterfront di Levante, riguardante la Torre Piloti. Dal 2015 si sono succeduti vari rinvii sulla decisione della localizzazione della struttura in sede di Comitato portuale, per volontà di Comune, Regione e imprese locali, in seguito bocciata dal giudizio finale della Cetena spa ('Centro per gli studi di Tecnica Navale'). Valutando il progetto di inserimento della torre sotto il profilo della sicurezza, la società del gruppo Fincantieri nel febbraio 2018 ha scartato la localizzazione dell'artefatto presso l'eliporto, consigliandone il posizionamento in un luogo diverso in quanto quello proposto viene considerato insicuro per le manovre delle navi.



Figura 7. Stato attuale del waterfront genovese. Fonte: RPBW, 2017: 6.



This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

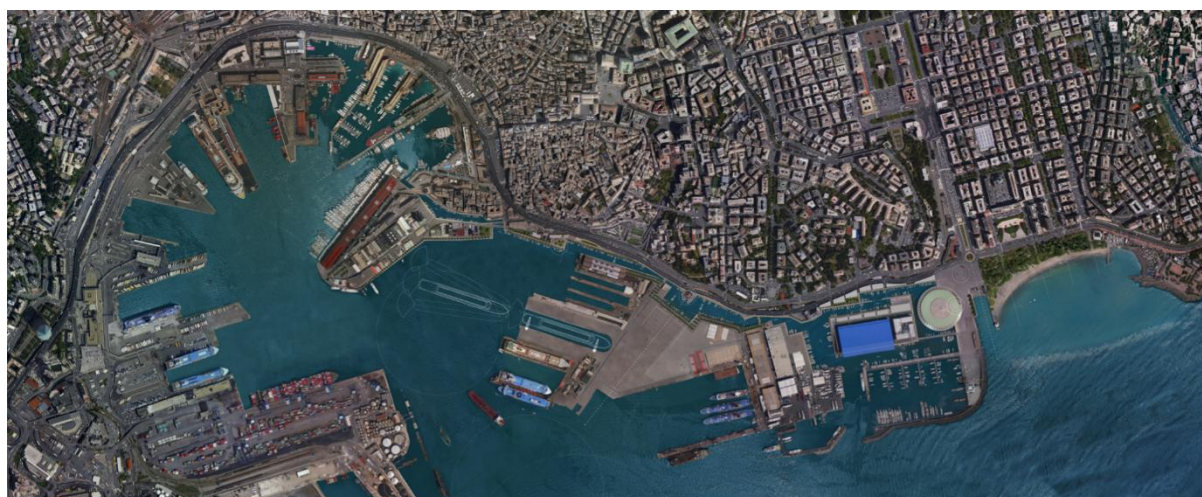


Figura 8. Stato di progetto del Blue Print. Fonte: RPBW, 2015: 18-19.



Figura 9. Stato di progetto del Waterfront di Levante. Fonte: RPBW, 2017: 7.

Sia con il Blue Print sia con il Waterfront di Levante, Genova ha ricevuto da Renzo Piano un nuovo aggregato di idee dal punto di vista dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale che hanno avuto senza dubbio il merito di aver (ri)avviato un dibattito sul futuro di questa parte di città presentando un disegno strategico di prospettiva mirante alla valorizzazione delle risorse esistenti nella zona della Foce e della Fiera e alla accresciuta competitività del sistema urbano, complessivamente inteso. Ha previsto un rapporto virtuoso fra città e mare, cercando di conciliare le esigenze di miglioramento della qualità urbana con le necessità di potenziamento delle attività economiche. Le proposte hanno avuto senza dubbio il merito di aver riavviato un dibattito sul futuro di queste parti di città presentando un disegno strategico di prospettiva mirante alla valorizzazione delle risorse esistenti nella zona della Foce e della Fiera e alla accresciuta competitività del sistema urbano, complessivamente inteso; cercando di conciliare le esigenze di miglioramento della qualità urbana con le necessità di potenziamento delle attività economiche. In una città che spesso è stata incapace di elaborare scenari e di

ragionare attentamente sul proprio futuro, il contributo ci fornisce un'infinità di occasioni di riflessione.

Infine, in occasione della tragedia del ponte Morandi dell'agosto 2018 che ha comportato 43 morti a causa del crollo di una parte del viadotto autostradale, Renzo Piano ha voluto donare alla città una sua ipotesi progettuale per il rifacimento dell'infrastruttura. La proposta è stata accolta a braccia aperte dai rappresentanti delle istituzioni genovesi e liguri che a suon di conferenze stampa altisonanti hanno glorificato il gesto del maestro dell'architettura di fama mondiale. Senza entrare nel merito di molti aspetti che necessiterebbero più adeguate e approfondite trattazioni (disegno e caratteristiche tecniche del ponte, aspetti procedurali e di fattibilità tecnica, gestione finanziaria, rapporto con altri progetti come quello della gronda, ecc.), stupisce la natura mediatica degli eventi che hanno visto la presenza l'archistar.

#### **4. Le ultime proposte, fra difficoltà e incertezze**

Grazie all'apporto fondamentale di Renzo Piano, la storia della riconversione del Porto Antico di Genova, dopo due decenni di trasformazioni, si può considerare praticamente conclusa. Restano aperte le questioni legate al recupero dei silos Hennebique e della zona del ponte Parodi, che si configurano ad oggi come i principali nodi di incertezza della zona (Salveti e Artuso, 2013). I diversi interventi realizzati in occasione del periodo dei grandi eventi 1992-2004, hanno rappresentato degli elementi chiave nella strategia generale per l'integrazione fisico-funzionale tra Centro storico e porto, promuovendo una nuova dimensione turistico-culturale della città, chiaramente definita, identificabile e condivisa tra amministrazione locale e Autorità Portuale. La riconversione dei moli storici ha determinato la realizzazione di opere rappresentative e simboliche, di luoghi e edifici che attualmente caratterizzano l'immagine che la città trasmette all'esterno; si tratta di progetti rivelatori di risorse locali occulte a spesso sconosciute alla stessa cittadinanza genovese (patrimonio storico-culturale, la zona del porto). Tale insieme ha favorito ampie riflessioni sul possibile sviluppo di azioni posteriori al periodo dei grandi eventi sul rinnovo del *waterfront* genovese, sulla compatibilità tra sviluppo del porto e città, che hanno delineato l'esigenza di una riorganizzazione completa di tutta la linea di costa genovese, sulla quale Renzo Piano si è esercitato con l'Affresco. Dal 2004 l'architetto genovese affronta una ambiziosa riorganizzazione del *waterfront*, per compatibilizzare l'incremento del traffico portuale con il miglioramento della qualità ambientale e urbana. La visione, forse utopica, dell'Affresco, formalmente approvata in maniera quasi unanime e con toni entusiastici da attori pubblici e privati cittadini, è stata poi progressivamente accantonata. Nonostante abbia conseguito risultati concreti minimi, essa ha avuto il merito di aprire una discussione profonda sulle prospettive di sviluppo della città. Gradualmente, alcune delle previsioni di base dell'Affresco

(tra cui quella sulla zona delle riparazioni navali e sullo spostamento dell'aeroporto verso il mare) hanno portato a posizioni sempre più ostili da parte delle entità economiche coinvolte nelle trasformazioni. In generale molte polemiche si sono concentrate sulla fattibilità dei progetti (in termini finanziari, procedurali e normativi, sulla compatibilità con gli strumenti di pianificazione urbana vigenti) e sul ruolo delle istituzioni coinvolte, Autorità Portuaria, Comune, Provincia, Regione. Il masterplan non si è mai convertito in un documento ufficiale di pianificazione urbanistica, conseguentemente non ha tenuto alcun tipo di effetto vincolante, incluso legale, per gli attori interessati.

Con la successiva proposta denominata Blue Print, poi evoluta nella visione generale del Waterfront di Levante, si è aperta una nuova fase del processo di trasformazione della relazione porto-città, in continuazione ed evoluzione con ciò che è già stato portato a termine nel Porto Antico, come risultato di una sovrapposizione di temi discussi nei principali dibattiti cittadini da parte dei differenti attori della politica genovese. Se l'Affresco non ha effettivamente attuato le previsioni elaborate per ben tre volte da Renzo Piano, con il progetto 'Blue Print-Waterfront di Levante' potrebbe innescarsi un meccanismo che possa finalmente completare la rigenerazione della parte di un fronte marittimo più ampio della città, soprattutto in una prospettiva di sviluppo turistico, di miglioramento della qualità di vita e ambientale, oltre alla realizzazione di nuovi spazi pubblici. Gli intoppi, tuttavia, sembrano essere dietro l'angolo, soprattutto dal punto decisionale (vedasi la non assegnazione del concorso di idee del 2017), con continui cambi di rotta, dovuti a scelte decisionali non sempre idonee alle caratteristiche fisiche e morfologiche dell'affaccio a mare, come sta avvenendo per il caso della Torre Piloti.

## Conclusioni

A partire dal primo incarico ricevuto nel 1981 per la trasformazione della zona del Molo, Renzo Piano non ha smesso di sviluppare il suo pensiero sulle possibili configurazioni e gli scenari di sviluppo della sua città natale. Si è dedicato in particolar modo alle parti centrali, più ricche di storia, di identità e di memoria, più valorizzabili anche in un'ottica turistica e culturale. L'architetto, tramite il lavoro del suo studio RPBW, ha affrontato una sfida che sta durando da oltre trent'anni, quella della rigenerazione del *waterfront* cittadino: le linee guida dei suoi progetti propongono soluzioni innovative, mai banali e nemmeno ambigue, che costituiscono sempre rilevanti stimoli di riflessione sul futuro della città. Parafrasando un intervento di Rinio Bruttomesso del 2004 (Bruttomesso, 2004), Renzo Piano ha operato sul *waterfront* genovese seguendo tre direttrici: la prima, di "ricomposizione", al fine di attribuire un senso unitario alle sue distinte parti, tanto fisiche come funzionali, riscontrabile sin dal primo progetto per la zona del Molo Vecchio, continuando fino ai giorni nostri; la seconda, di riqualificazione, che ha portato alla riconsiderazione e rivitalizzazione di zone urbane precise, come nel

caso del Porto Antico; la terza, di recupero, lavorando su strutture singolari, come l'Acquario, il Bigo e la Bolla, o sul congiunto delle strutture, nel caso dei masterplan Affresco, Blue Print e Waterfront di Levante. Questo è quello che è stato fatto e realizzato fra il 1992 e il 2001, successivamente sono arrivate proposte (Affresco, Blue Print; Waterfront di Levante) che hanno sviluppato un insieme di azioni che potremmo definire come una strategia '*work in progress*', entrata in conflitto con le esigenze, non sempre lineari, degli *stakeholder* locali. Queste progettualità hanno assegnato al waterfront di Genova un valore aggiunto nelle prospettive di sviluppo della città, hanno alimentato il dibattito

Con l'ultimo progetto Waterfront di Levante, la questione della traduzione in pratica non sarà esente da difficoltà. Una buona proposta deve quindi saper valutare tutti gli aspetti di fattibilità reale, accanto alla necessità di sostenere il nuovo ruolo della città in campo turistico, si dovrà compiere lo sforzo di dare risposta concreta ai diversi progetti che si sono alternati su quest'area (es. il precedente Blue Print dello stesso Piano) che non hanno trovato soluzioni definitive e condivise dai diversi livelli istituzionali. Il continuo coinvolgimento di una figura nota e mediatica rientra certamente tra gli interessi della classe politica locale che si aspetta un ritorno d'immagine, resta tuttavia dubbio il valore quasi 'taumaturgico' che talvolta si intende attribuire ad un progettista di fama internazionale, se gli elementi di concreta fattibilità reale e di concreta realizzazione vengono sottovalutati o restano in secondo piano.

## Riferimenti bibliografici

Aa. Vv., 2014, *Periferie. Diario del rammento delle nostre città. Report 2013-2014 sul G124*. Milano: Il Sole 24 Ore, <http://www.bellissimo1998.com/media/PERIFERIE.pdf> (ultimo accesso: 2019/04/27).

Bertelli C., 1991, «Genova. Una città-porto tra crisi e trasformazione», in Bellicini L. (a cura di), *La costruzione della città europea negli anni ottanta*. Roma: Credito Fondiario Cresme: 115-169.

Bruttomesso R., 2004, «Complejidad en la relación puerto-ciudad». *Ingeniería y Territorio*, 67: 22-31.

Cafasso S., 2015, «Blue Print, nuovo waterfront in 4 'mosse'». *Il Secolo XIX*, 1 marzo, <http://www.themeditelegraph.com/it/r/Users/francesco.ferrari/rpian.pdf> (ultimo accesso: 2019/04/27).

Camera dei Deputati, 1988, *Legge del 23 agosto 1988, n. 373: Realizzazione dell'Esposizione internazionale specializzata "Colombo '92" avente come tema "Cristoforo Colombo: la nave e il mare"*, Roma: X Legislatura, GU Serie Generale n.203 del 30 agosto 1988.

This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

Ciccarelli L., 2017, *Renzo Piano prima di Renzo Piano. I maestri e gli esordi*, Macerata: Quodlibet.

Comune di Genova, 1983, *Studio Organico d'Insieme del Centro Storico. Titolo III Città e porto*, Genova: Servizio Urbanistica, Ufficio Centro Storico.

Comune di Genova, 2017a, *Notiziario statistico 2. Direzione Pianificazione Strategica*. Genova: Smart City, Innovazione d'Impresa e Statistica-Settore Controllo di Gestione, Qualità e Statistica del Comune di Genova.

Comune di Genova, 2017b, *Oggetto concorso di idee per la ristrutturazione delle aree ex Fiera del Mare di Genova - "Blueprint competition" - Approvazione della graduatoria finale*, Genova: Direzione programmazione e coordinamento progetti complessi - settore interventi complessi.

Conforti C., Dal Co F., 2007, *Renzo Piano gli schizzi*. Milano: Electa.

Fernandéz-Galiano L. (a cura di), 2006, *Renzo Piano Building Workshop 1990-2006*. Madrid: Arquitectura Viva, Monografías 119.

Ferrari F., 2007, «Genova: una città di camerieri?», in Borelli G. (a cura di), *Capitali del Nord-Ovest: la politica economica delle città italiane*, Milano: FrancoAngeli, 79-111.

Ferrari F., 2009, «Genova, città a due volti», in *Méditerranée*, 111: 115-120.

Gabrielli B., 1991, «Lo sviluppo fisico di Genova in rapporto alle trasformazioni economiche», in Aa.Vv. (a cura di), *Genova verso il '92*, Genova: Comune di Genova, 63-74.

Gabrielli B., 1992, *La città nel porto*, Torino: Nuova ERI.

Gabrielli B., 2006, «Genova: una grande manutenzione» in *Economia della Cultura*, 4: 565-572.

Gastaldi F., 2003, «Strategie urbane a Genova: tra G8 e Piano della città». In: Moccia F. D., De Leo D. (a cura di), *I nuovi soggetti della pianificazione*. Milano: Franco Angeli, 440-448.

Gastaldi F., 2004, «Verso una Genova post-industriale?». In: Rugafiori P. (a cura di), *Genova Città del fare. Lavoro, imprese, tecnologia. Catalogo della mostra nell'ambito di Genova 2004*. Milano, Skirà Editore, 152-161.

Gastaldi F., Camerin F., 2015, «El proceso de gentrificación en Génova a partir de las transformaciones urbanas de 1992». *Revista de Urbanismo de Chile*, 33, 124-146. DOI: 10.5354/0717-5051.2015.36549

Goldberger P., 1981, «Baltimore's Aquarium: Innovative Inside and Out; An Appraisal». *The New York Times*, 8 agosto,

This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

<https://www.nytimes.com/1981/02/18/us/baltimore-marketplace-an-urban-success-an-appraisal.html> (ultimo accesso: 2019/04/27).

Guala C., 2006, «Un quadro privo di acquirenti o una sfida?». *Il Giornale dell'Architettura*, 37: 24.

ILRES-Istituto Ligure Ricerche Economiche e Sociali, 1981, *Prime ipotesi per un rilancio turistico della città di Genova*. Genova: ILRES.

Imbesi A., Lagomarsino V., Moretti B., Nonveiller M., Salvetti L., 2015, «Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Genova: metodo e processo», *Portusplus*, 5: 1-11.

Jodido P. (a cura di), 2014, *Piano: Complete Works 1966-2014*, Cologne: Taschen.

Mariconti D., 2009, *I Maestri dell'architettura, Renzo Piano*, Hachette, Milano.

Leone, M., 2010, *La leggenda dei vicoli. Analisi documentaria di una rappresentazione sociale del centro antico di Genova*. Milano: FrancoAngeli.

Monteverde, F., 1984, *La città mutante. Demografia e risorse a Genova*. Genova: Sagep.

Piano R., 2014, «Il rammendo delle periferie», *Il Sole 24 Ore*, 26 gennaio, [https://www.ilsole24ore.com/art/cultura/2014-06-18/il-rammendo-periferie-094517.shtml?uuid=ABBYPHSB&refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/cultura/2014-06-18/il-rammendo-periferie-094517.shtml?uuid=ABBYPHSB&refresh_ce=1)

Piatti A., 2017, «Il ritorno al centro: la cultura come motore di crescita per la città di Genova». *On the waterfront*, 54: 41-58.

Pichierri A., 1989, *Strategie contro il declino di aree di antica industrializzazione*. Torino: Rosenberg & Sellier.

Pincini A., et. al. (a cura di), 2009, «Being Renzo Piano. 6 mesi in diretta con il mestiere dell'architettura», *Abitare*, 497.

Presidenza del Consiglio dei Ministri-Città di Genova, 2016, *Patto per la città di Genova. Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Genova*, Genova, 26 novembre, [http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Patto\\_Genova\\_20161126.pdf](http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Patto_Genova_20161126.pdf) (ultimo accesso: 2019/04/27).

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

RPBW-Renzo Piano Building Workshop, 2015, *Un Blueprint per Genova: da Porta Siberia a Punta Vagno*, Genova, settembre, <http://www.blueprintcompetition.it/sites/default/files/BP.pdf> (ultimo accesso: 2019/04/28).



This is the preprint of the scientific paper:

Gastaldi F., Camerin, F. (2020). Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017. *Territorio*, 93, 147-155. DOI:10.3280/TR2020-093022

RPBW, 2016, *Renzo Piano, Giornale di bordo. Autobiografia per progetti 1966-2016*. Genova: Fondazione Renzo Piano-Passigli.

RPBW-Renzo Piano Building Workshop, 2017, *Waterfront di Levante*, Genova, ottobre,

[http://www.comune.genova.it/sites/default/files/2017\\_10\\_waterfront\\_di\\_levante\\_1d\\_0.pdf](http://www.comune.genova.it/sites/default/files/2017_10_waterfront_di_levante_1d_0.pdf) (ultimo accesso: 2019/04/27).

Salveti L., Artuso N., 2013, «Verso il completamento del waterfront di Genova, dagli anni '90 ai programmi futuri», *Portus*, 26, <https://portusonline.org/es/verso-il-completamento-del-waterfront-di-genova-dagli-anni-90-ai-programmi-futuri/> (ultimo accesso: 2019/04/27).

Seassaro L., 1989, «Quale futuro per Genova. Problemi e processi di trasformazione urbana», *Recuperare*, 44: 628-639.

Seassaro L., 1990, «Quale futuro per Genova. Attori istituzionali e processi reali di governo urbano» in *Recuperare*, 49: 448-455.

Seassaro L., 2001a, «Tra porto e città: logiche aziendali, neoutilitarismo e contrattualismo», in *Urbanistica Informazioni*, 178: 45-46.

Seassaro L., 2001b, «Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative», *Portus*, 1: 38-45.

Tasso M., 2015, *Il «cono di Portman» e l'operazione Porto Antico*. Genova: De Ferrari Editore.

Torti M.T. (a cura di), 1981, *Il Comune e la crisi industriale. Genova: 1975-80, note e memorie su un quinquennio difficile*. Genova: Comune di Genova.