

TERRITORY OF RESEARCH ON  
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT

INTERNATIONAL JOURNAL  
OF URBAN PLANNING

19

# Inclusive coastal landscapes

green and blue infrastructure for  
the urban-land interface

1



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.10 n.2 (DECEMBER 2017)  
e-ISSN 2281-4574

### **Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

### **Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

### **Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Teresa Boccia *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Maria Cerreta *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Pasquale De Toro *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Ana Falù *Universidad Nacional de Córdoba (Argentina)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



### **Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Antonella Cucurullo, Tiziana Coletta, Irene Ioffredo, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

### **Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Bágüena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

## Table of contents/Sommario

### Editorial/Editoriale

- Inclusive coastal landscapes in Europe/*Paesaggi costieri inclusivi in Europa*  
Antonio ACIERNO 7

### Papers/Interventi

- Waterfront reorganization processes: the cases of Savona and La Spezia/*Percorsi di riorganizzazione dei waterfront: i casi di Savona e La Spezia*  
Francesco GASTALDI, Federico CAMERIN 23
- The value of viewshed analysis in the planning of lake territories/*Il valore delle letture di intervisibilità nella pianificazione dei territori lacuali*  
Filippo Carlo PAVESI, Gabriele BONZI, Michèle PEZZAGNO 37
- The coastal port landscape: new opportunities for tourism and challenges for clean energy/*Il paesaggio costiero portuale: nuove opportunità turistiche e sfide per un'energia pulita.*  
Celestina FAZIA, Maurizio Francesco ERRIGO 57
- Participatory planning experience in Calabrian ionic coast: endogenous regeneration process in Crotona/*Esperienza di pianificazione partecipata nella costa ionica calabrese: processo endogeno di rigenerazione a Crotona*  
Domenico PASSARELLI, Andrea PELLEGRINO, Ferdinando VERARDI 75
- Coast: remakes/*Coste: rifacimenti*  
Claudio ZANIRATO 91
- Coastal territory, intermediate landscape . Territorial Visions, guidelines and pilot projects for the Albanian coast in the region of Divjakë/*Territorio costiero, paesaggio di intermediazione . Visioni territoriali, linee guida e progetti pilota per il territorio costiero albanese nella regione lagunare di Karavasta.*  
Chiara NIFOSÌ, Marialessandra SECCHI 107
- Napoli, il caso emblematico di Bagnoli: cosa c'era, cosa c'è e cosa si pensa ci debba essere /*The emblematic case of Bagnoli: what was there, what is and what we think there would be*  
Mario COLETTA 125

### Sections/Rubriche

- Book reviews 143
- Events, conferences, exhibitions/*Eventi, conferenze, mostre* 149

Abstract

## Waterfront reorganization processes: the cases of Savona and La Spezia

*Francesco Gastaldi, Federico Camerin'*

### *Abstract*

This paper focuses on studying two specific cases of two Liguria region's port cities waterfront regeneration, Savona and La Spezia. The purpose is analyzing critically the redefinition of their degraded central port areas aiming to reconnect them to urban contexts.

The aim of the article is to highlight the waterfront reorganizing process of these realities in crisis starting from the eighties. Successively, in the nineties, Savona and La Spe-



Vista del waterfront di Savona (fonte: <http://www.ricardobofill.com/projects/savona-tower/>)

zia have re-imagined the future of the city-port relation. By the two study cases analysis it will be trying to make the reader understood the evolution of the waterfront regeneration process from the nineties as a result of a composition of distinct equilibrium, which has also been the focus of various debates by public policies local actors. Furthermore, the current status of La Spezia and Savona urgent urban issues will be highlighted, as well as the interinstitutional relations among the actors involved and the strategies to be implemented to achieve the objectives set by the urban planning instruments.

#### KEY WORDS

*waterfront, urban regeneration, city-port, urban planning tools*

#### Percorsi di riorganizzazione dei *waterfront*: i casi di Savona e La Spezia

Il presente contributo si prefigge di studiare due specifici casi di rigenerazione del *waterfront* di due città portuali capoluogo liguri, Savona e La Spezia, con la finalità di analizzare criticamente i percorsi di ridefinizione delle rispettive aree portuali centrali in degrado ai fini della loro riconnessione con gli ambiti urbani.

L'obiettivo dell'articolo è quello di mettere in luce il processo di riorganizzazione del fronte d'acqua di queste realtà industriali entrate in crisi a partire dagli anni Ottanta e che, dal decennio successivo, hanno re-immaginato il futuro della relazione città-porto. Attraverso l'analisi di questi due casi si cercherà di far comprendere al lettore come si è evoluto il processo di rigenerazione dei due *waterfront* sin dagli anni Novanta quale risultato di una composizione di distinti equilibri e che è stato al centro di vari dibattiti da parte degli attori delle politiche pubbliche locali. Inoltre, si metteranno in evidenza lo stato attuale delle questioni urbane urgenti per le città di La Spezia e Savona, oltre ai rapporti interistituzionali degli attori coinvolti e le strategie da implementare per conseguire gli obiettivi prefissati dagli strumenti di pianificazione urbanistica.

#### PAROLE CHIAVE

*waterfront, rigenerazione urbana, porto-città, strumenti di pianificazione urbanistica*

#### ATTRIBUZIONI

Il lavoro è stato condotto e portato a termine in collaborazione dai due autori. In questo contesto l'introduzione e le conclusioni sono comuni; a Francesco Gastaldi si attribuisce il paragrafo 2 e a Federico Camerin<sup>2</sup> il paragrafo 3.

1 Gli autori desiderano ringraziare l'ex presidente della provincia di Savona, Marco Bertolotto, Elena Fedi, Antonio Schizzi e Raul Zancan (caso di Savona), Daniele Virgilio e Pierluigi Peracchini (caso della Spezia) per le informazioni e i materiali forniti alla stesura del presente testo.

2 Federico Camerin ha partecipato in qualità di co-autore durante lo svolgimento del progetto European Joint Doctorate "urbanHIST". 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.

## Percorsi di riorganizzazione dei *waterfront*: i casi di Savona e La Spezia

*Francesco Gastaldi, Federico Camerin*

### 1. Introduzione

Il tema del *waterfront*, del fronte d'acqua, del rapporto tra la città e il mare, tra la città e il porto, è stato un ambito di ricerca e d'intervento di grande rilievo a partire dagli ultimi decenni del secolo scorso (Pavia, Di Venosa, 2012). Dalle esperienze precursore delle città nordamericane di Boston, Baltimora e San Francisco, anche in Europa, così come in Asia, Australia e in Latinoamerica si è assistito ad alcuni esempi paradigmatici di trasformazioni dei fronti d'acqua (Breen, Rigby, 1996; Pavia, 2011; Swee, Tou, 2011; Hein, 2014). Mentre in passato il porto è stato parte integrante della città, successivamente tale ambito si è trasformato in un corpo estraneo, distaccato, conflittuale rispetto alle esigenze urbane. Ai fini di riconnettere il porto alla città, la tendenza è stata quella di riconfigurare le aree portuali, per trasformarle da semplici scali in vere e proprie porte d'accesso per le città, consentendone così il recupero dell'intero affaccio verso il mare (Bruttomesso, 1991, 1993, 1995, 1999). In molte città europee si è assistito ad un radicale rinnovamento delle aree portuali e ad un processo di restituzione di esse alla città, con un conseguente vantaggio per i cittadini di poter usufruire di aree destinate a nuove attività culturali e per il tempo libero. Come sottolineato da Di Venosa (2007), le evoluzioni dei processi tecnologici e trasportistici, l'andamento dei mercati internazionali, le decisioni degli attori locali, le normative nazionali e i regolamenti cittadini, le condizioni storico-culturali e morfologiche dei siti, rappresentano, infatti, solo alcune delle cause che hanno effetti sulla organizzazione delle aree portuali e sui loro rapporti con i contesti circostanti.

In questo contesto, a partire dagli anni Novanta le città liguri della Spezia e di Savona, importanti poli industriali e portuali durante tutto il Novecento (insieme a Genova), stanno guidando un processo di ridefinizione della propria base produttiva verso un'economia diversificata, incentrata sul nuovo ruolo di settori quali il turismo e la cultura accanto ai settori più tradizionali (portualità e residue presenze industriali). Il percorso di tale ridefinizione è stato lungo, travagliato e complesso: l'acquisizione della consapevolezza circa l'irreversibilità delle tendenze alla deindustrializzazione è stata inerziale in molti gruppi sociali delle due città e non sono mancati periodo di tensione e smarrimento.

In questo contesto sia alla Spezia che a Savona, ormai da molti anni, sono iniziati processi di riconversione e di miglioramento della competitività urbana che puntano ad un modello di città dove, accanto alla valorizzazione delle attività economiche più competitive tipiche della tradizione portuale ed industriale (nautica da diporto, logistica, terziario innovativo e avanzato, biomedicale, elettronica), si promuovono politiche che mirano al consolidamento del ruolo delle due città in campo turistico e culturale. Questi

settori non sono considerati come un ripiego di fronte alla crisi di quelli principali, ma divengono ambiti economici su cui improntare nuove fasi di sviluppo che, nel caso di Savona, nascono dalla possibilità di sfruttare un'ampia gamma di strumenti urbanistici. Nel caso della Spezia, la crisi riguarda il processo di razionalizzazione della presenza militare in città, ma anche la permanenza delle industrie della Difesa, soprattutto dopo l'incorporazione di Oto Melara nella società Leonardo-Finmeccanica. In molti documenti delle due amministrazioni si sottolinea l'aspirazione di entrambe a valorizzare le molteplici risorse di cui dispongono (culturali, ambientali, competenze, *know-how*, ricerca, saperi tecnici, posizione geografica), senza sacrificarne alcuna. La molteplicità dei soggetti proponenti coinvolti, l'ampio spettro delle azioni progettate, la loro sincronizzazione stanno rappresentando un'opportunità di sperimentazione per l'efficacia del governo pubblico in due città che hanno mostrato preoccupanti fenomeni di declino e degrado urbano derivanti da una perdita di ruolo e di funzione di ampi settori economici (aree industriali e portuali, crisi degli assi commerciali storici ecc.), dalla presenza di aree interessate da totale o parziale dismissione e dalla carenza di spazi per il miglioramento della qualità del vivere e dell'abitare per i cittadini.

## **2. La Spezia, verso la città post industriale e post militare**

La Spezia, metabolizzata la crisi dell'industria, dalla fine degli anni Ottanta è stata attraversata da due "scommesse" che, ancora oggi, appaiono decisive per il suo futuro. La prima è la realizzazione del nuovo fronte mare, nella Calata Paita, area portuale nel cuore della città, la seconda riguarda la riconversione delle aree militari maggiori e la riorganizzazione dell'Arsenale (che comprende una superficie di 85 ha), in modo da conservare un ruolo nel settore militare e della difesa, ma impegnando parte dell'area per destinazioni diverse.

La ricerca dell'equilibrio tra le differenti vocazioni del territorio diventa caratterizzante di una nuova stagione politica che si sviluppa dagli anni Novanta; uno sforzo di ricomposizione dei diversi interessi che attraversano la società e il territorio e che si materializzano nel nuovo strumento urbanistico generale, frutto anche delle due fasi del piano strategico realizzato coinvolgendo oltre 60 associazioni ed enti.

Il Piano regolatore portuale, approvato nel 2006, dopo un iter durato sei anni, prevede innanzitutto un aumento degli spazi a favore dei traffici commerciali, più aree per la nautica da diporto (settore in forte espansione in quegli anni nell'area spezzina) e una riorganizzazione complessiva del settore della cantieristica militare e civile. In attesa di queste progettualità, nel settembre del 2015 è stato inaugurato il nuovo terminal crociere in ambito portuale per migliorare l'accoglienza di un settore in continua crescita (con il relativo indotto economico), le cui opere effettuate nel bacino portuale permettono l'attracco di mega-navi di nuova generazione per fomentare un turismo che da La Spezia può poi proseguire verso le Cinque Terre, Lerici, Portovenere o l'isola Palmaria: un ricco patrimonio paesistico che si combina con una grande eredità artistico-culturale e

diversi musei.

Per quanto riguarda Cala Paita, nel 2006 è stato indetto un concorso internazionale vinto da José Llavador con un progetto ambizioso che ha riaperto il dibattito su nuovi scenari di sviluppo della città, ripensando e ridisegnando, oltre all'area di Calata Paita, anche la storica passeggiata Morin. Il progetto, contenuto nel *masterplan* elaborato dallo stesso architetto nel 2010, prevede di realizzare un terminal crociere, un bacino per la nautica da diporto con nuovi pontili e 500 posti barca, spazi commerciali, strutture ricettive, un polo sportivo e uno culturale. Dopo una fase di concertazione e partecipazione tra gli *stakeholder* della città, nell'approvazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale del febbraio 2016 è emersa l'esigenza di rimodulare il progetto di trasformazione in una chiave più "sobria" e più direttamente orientata a consentire la riappropriazione da parte della città degli spazi del primo bacino, con una riduzione sia per quanto riguarda i volumi edilizi complessivi, sia per il loro sviluppo in altezza (la realizzazione è purtroppo accantonata temporaneamente a causa della crisi finanziaria che ha travolto il settore immobiliare).

Per quanto riguarda la seconda scommessa, l'evoluzione del modello di difesa e di reclutamento e il mutato assetto geopolitico internazionale, consentono di ripensare il rapporto tra aree militari e città. Per ora si parla di forme di collaborazione nell'uso di spazi, non di vere e proprie dismissioni, ma s'intravedono i primi sintomi di un'inversione di tendenza.

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



Fig. 1 - Vista dall'alto della città di La Spezia e il fronte marittimo (fonte: Comune di La Spezia, 2016)



delle strutture militari in cambio di parte del prezioso patrimonio storico della Marina.

Nel 2008 è stato firmato il Protocollo d'intesa che pone il "caso La Spezia" al di fuori delle normali procedure di dismissione, accelerandone i tempi e individuando autonomi strumenti di scambio e valorizzazione degli insediamenti militari sul territorio. Per l'ex Caserma di artiglieria era stata prospettata la possibilità di trasformazione in un nuovo polo universitario poiché l'ateneo necessita di maggiori spazi. Le forme collaborazione hanno come esiti accordi definitivi che prevedono la piena disponibilità dei beni per il Comune, come nel caso dell'area verde di Marola o del parcheggio di via XV giugno. L'ospedale militare "Bruno Falcomatà" potrebbe mettere a disposizione della popolazione civile apparecchiature, ambulatori e attrezzature specialistiche e servizi sanitari, in cambio di opere di manutenzione.

Il 15 maggio 2009 è stato sottoscritto e rinnovato un secondo Protocollo d'intesa finalizzato a concordare gli interventi collegati da interessi comuni in relazione a programmi di riqualificazione urbanistica del tessuto urbano. Nel 2013 è stato acquisito da parte del Comune il compendio militare "Ex fusione tritolo" in località Pagliari, denominato "Le Casermette": si tratta di 65mila metri quadri da destinare alla filiera della nautica come previsto dal Piano Urbanistico Comunale, quale distretto di trasformazione per la stessa. Quest'area, inutilizzata dal dopoguerra e limitrofa alla Darsena Pagliari, acquisita dall'amministrazione al prezzo di 2 milioni di euro, costituisce la seconda fase per il completamento del progetto nato con la Darsena (inaugurata a metà luglio del 2009) e con i primi capannoni degli insediamenti produttivi già realizzati. Il 7 aprile 2014 è stato firmato il Protocollo d'intesa relativo alla cessione del comprensorio dell'ex ospedale militare "Bruno Falcomatà" al Comune per la realizzazione del nuovo campus universitario, nonché del Distretto ligure delle tecnologie marittime. L'accordo prevede anche la gestione ventennale del Centro Sportivo Marina Militare "Montagna".

Il Piano Unitario di Valorizzazione (PUV-LIG) della Regione Liguria del 2009, che comprende solo due aree ex logistiche militari, ha quindi un ruolo marginale nel più generale processo di dismissione del patrimonio militare, oltre a non avere alcuna relazione con il Piano Urbanistico Comunale e il Piano strategico. La scelta della Regione, per La Spezia, è di non interferire con i processi in atto e in accordi già sottoscritti, evitando ingerenze. Le due ex basi logistiche della Spezia (insieme con alcuni immobili situati nei vicini comuni di Portovenere e Lerici) sono comunque rientrate nel Protocollo d'intesa dell'agosto 2009. L'Agenzia del Demanio e la Regione Liguria si sono impegnate, ciascuna per le proprie competenze, ad attuare il programma attraverso la sottoscrizione degli accordi con i singoli comuni e il coordinamento delle attività amministrative necessarie a rendere realizzabili le trasformazioni urbanistiche indicate dal PUV. La possibilità di ripensare una nuova fase di riqualificazione urbana a partire dalle aree militari dismesse o sottoutilizzate porta La Spezia ad avviare una stagione che si preannuncia promettente. In particolare, per il futuro delle aree centrali dell'Arsenale, oltre alla realizzazione di una struttura turistico-culturale destinata alla nautica subacquea, potrebbe scaturire un accordo tra autorità locali, università e il settore industriale-portuale per riutilizzare alcuni spazi a luogo di formazione per il comparto navalmecanico, ma

anche l'affitto dei bacini di carenaggio e di capannoni a società private o dell'industria della difesa (sempre più incerta la permanenza di Oto Melara dopo l'incorporazione nella società Leonardo-Finmeccanica). Un'altra questione rilevante riguarda la centrale a carbone Enel di cui è prevista la chiusura entro il 2021: un gruppo di cittadini ha proposto un referendum comunale consultivo sulla trasformazione dell'area in un grande parco tematico o dei divertimenti già denominato "SpeziaLand". Secondo i promotori la soluzione potrebbe rappresentare un tassello strategico per il futuro della città incentrato su turismo e tempo libero, anche in connessione con le Cinque Terre e con altre zone di pregio ambientale della riviera ligure di Levante.



*Fig. 2 - Vista dall'Arsenale militare  
(fonte: Comune di La Spezia, 2016)*

Il dialogo intrapreso tra il Comune della Spezia e la Marina Militare apre le porte a un percorso in cui sembra ancora prevalere la difesa di rendite di posizione. In città, per molti anni, non è esistito un vero e proprio dibattito sul tema delle dismissioni militari, ma in cui non sono più ammissibili temporeggiamenti. La radicalizzazione di alcune posizioni ha spesso prodotto immobilismo, veti incrociati, paralisi e ha precluso opportunità e nuovi scenari di sviluppo. Attualmente, per le aree militari comprese tra Marola e Cadimare, lo schema di progetto del nuovo P.U.C. del marzo 2016 prevede la riqualificazione ambientale di questa parte di territorio al momento in condizioni di sottoutilizzo e forte degrado, da recuperare a fini turistici, produttivi e di servizio pubblico consentendo l'accesso al mare della città. In generale con il nuovo strumento di pianificazione urbanistica si prospettano azioni di riqualificazione e ricucitura tra ambito urbano e portuale che derivano da iniziative e scelte politiche precise. I futuri interventi

dovranno innescare processi duraturi di rigenerazione e di miglioramento della qualità urbana, andando a favorire successivi interventi anche da parte di operatori privati, e, alimentando in alcune aree una valorizzazione e un cambiamento di immagine, la riscoperta della città da parte degli stessi cittadini, una rivitalizzazione del mercato immobiliare, nonché la creazione e il progressivo incremento dei flussi turistici. La possibilità di intercettare, almeno in parte, le ingenti quantità di turisti che affollano le Cinque Terre dovrebbe essere un obiettivo primario, anche in un'ottica di migliore distribuzione territoriale delle presenze. I celebri paesini a picco sul mare della riviera spezzina soffrono infatti di “troppo turismo”: i flussi sono diventati ormai ingestibili (basti pensare alla congestione delle piccole stazioni ferroviarie ricavate fra gallerie e pareti rocciose, in un territorio che non può assorbire un turismo di massa troppo invadente) e si è ipotizzato, come per altre celebri località turistiche italiane, di sperimentare un “numero chiuso” per i visitatori. Convogliarli anche in altre realtà vicine, come La Spezia, potrebbe essere un'alternativa.

### 3. Savona, verso la città del turismo

Savona ha attraversato alla fine degli anni Ottanta una sorta di smarrimento a causa da una parte della decadenza definitiva delle proprie radici industriali e dall'altra dell'emergere di nuovi sintomi di vitalità legati all'economia dei servizi e alla crescita del porto. Da questa fase si è usciti con un nuovo corso di progettazione urbanistica che ha coinvolto alcune forze della politica e dell'economia cittadina.

Tra la fine degli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila, la città ha dato vita ad un insieme sistematico di programmi urbanistici in *partnership* pubblico-privata, coordinati e integrati (e, a volte, sovrapposti tra di loro) in modo da esprimere un alto valore di efficacia rispetto agli obiettivi di riqualificazione e d'innovazione dell'ambito urbano e portuale. Questo è stato reso possibile attraverso l'attuazione dei cosiddetti “Programmi Complessi” e degli strumenti della “Programmazione negoziata”, tra cui il Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio P.R.U.S.S.T., il Patto Territoriale della Provincia di Savona, i Programmi Innovativi in Ambito Urbano P.I.A.U., il Contratto di Quartiere II, il Progetto Pilota Complessità Territoriali - S.I.S.Te.M.A. e il Progetto Integrato Urbano.

La Vecchia Darsena è sicuramente una delle aree della città che ha subito le maggiori trasformazioni e le maggiori attenzioni da parte degli attori di politiche pubbliche. In generale, il nuovo sviluppo dei bacini storici e delle strutture produttive esterne alla cinta doganale portuale ha apportato un arricchimento della gamma di funzioni di pregio disponibili e degli spazi pubblici di qualità per il tempo libero, nonché un miglioramento sensibile dell'immagine urbana. L'obiettivo che ancora oggi si sta tentando di perseguire è quello di operare la completa integrazione in termini visivi, funzionali e fruitivi dell'area con la città storica. Attraverso un insieme sistematico di opere e interventi di riorganizzazione funzionale, gli sforzi della città si sono concentrati per ottenere il

migliore inserimento del tessuto della città antica con gli spazi del fronte mare e della Vecchia Darsena, tema assai spinoso per la presenza della Strada Statale Aurelia, che genera ampi flussi di traffico e crea, di fatto, una cesura. Tali azioni hanno trovato nei dispositivi dei nuovi strumenti urbanistici, varati dalla legislazione nazionale, la sede per forme di concertazione fra attori in chiave strategica, programmatica e operativa e, d'altra parte, hanno saputo guardare alla riqualificazione, assecondando e favorendo operazioni di rinnovamento e di sviluppo che già si stanno manifestando, anche se timidamente, nelle dinamiche sociali ed economiche della città.

Il processo di trasformazione e sistemazione coordinata del *waterfront* della città storica di Savona e dell'ampliamento del porto si è innescato nel 1996 con il radicamento dell'attività crocieristica ed è proseguito con la riqualificazione del quartiere della Vecchia Darsena. Il successo dei primi interventi ha spinto Autorità Portuale e Comune di Savona a ripensare l'intero fronte marittimo, attraverso il P.R.U.S.S.T. denominato "Riqualificazione dell'affaccio urbano costiero del Comune di Savona - area di centro levante", approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 115 in data 11 maggio 1999. Si tratta di un piano d'iniziativa miste pubblico-private del valore complessivo di oltre 350 milioni di Euro, mirato al rinnovamento urbanistico e funzionale dell'area fra porto e città ai fini di migliorare l'integrazione e la compatibilità tra le attività portuali e il tessuto urbano.

L'idea che si manifesta è quella di individuare nuove infrastrutture per le attività portuali, diversificate in relazione alle mutate caratteristiche dei traffici marittimi, e di riutilizzare il porto vecchio affinché si creino le condizioni spaziali che rendano Savona un capoluogo turistico e del tempo libero, anche grazie all'innesto di attività innovative sotto il profilo economico e dei servizi. Gli interventi previsti nell'ambito della Darsena, le cui finalità sono state quelle di far fronte al problema dell'accesso al porto da parte del traffico pesante e l'aumento del numero di posti barca a cui affiancare una serie di progetti complementari per migliorare l'offerta (commerciale, residenziale, ricettiva e direzionale), rispondono a uno schema generale di assetto urbano al quale ha fatto seguito il *masterplan* dell'archistar catalano Ricardo Bofill nel biennio 2001-2002. In questo periodo l'amministrazione comunale svolge una funzione di organizzazione di proposte private e di altri attori, fra cui, *in primis*, l'autorità portuale. Tra le varie realizzazioni, si segnala nel 2003 l'inaugurazione della nuova stazione marittima del Palacrociera che ha portato a un notevole sviluppo dell'attività crocieristica; nel 2004 è stato demolito il vecchio autosilo, sostituito dal complesso alberghiero e commerciale della "Torre", una serie di edifici residenziali il cui segno distintivo è un fabbricato di 65 metri la cui costruzione è stata terminata nel 2007. Nel 2008 è stato finalizzato il terzo accosto dedicato alle crociere, mentre nel 2010 è stato concretizzato il complesso residenziale del cosiddetto "Crescent", sorto in sostituzione dei vecchi capannoni dell'ex Italsider. Sia la Torre che il Crescent portano la firma di Ricardo Bofill, che in seguito è stato chiamato a elaborare un nuovo progetto urbano, non ancora realizzato, denominato "Crescent 2" che ha visto, recentemente, la destinazione d'uso variare da turistico-alberghiera a residenziale. È previsto, come oneri di urbanizzazione, la costruzione di un anfiteatro e

di un parco urbano su un'area attualmente demaniale e adibita a parcheggio automezzi in attesa di imbarco.



Fig. 3 - estratto del masterplan di Ricardo Bofill (fonte: <http://www.dedaloingegneria.com/progetti/archivio-per-categoria-dei-progetti/residenza/complesso-residenziale-del-crescent-nella-vecchia-darsena/>)



Fig. 4 - la Torre di diciannove piani di Ricardo Bofill <http://www.ricardobofill.com/projects/savona-tower/>

Un'ulteriore spinta alla ridefinizione del *waterfront* è stata data dall'approvazione del Piano Regolatore del Porto nel 2005, che ha condotto al rinnovo delle modalità di accesso allo stesso con la demolizione di parte della vecchia sopraelevata e, nel 2009, al completamento della galleria che lo congiunge alla viabilità cittadina. Questo intervento risponde alla necessità di adattamento delle infrastrutture al nuovo scenario territoriale che vede un'evoluzione della componente commerciale verso gli alti fondali e il recupero della Vecchia Darsena. Nonostante questi sforzi, il traffico generato dal porto e dai bus dei croceristi vanno a scaricarsi su una viabilità urbana già estremamente carente, almeno finché non sarà completata l'Aurelia bis (e forse nemmeno allora) decongestionando le centrali corso Mazzini e via Gramsci. La situazione viabilistica è complicata per il fatto che i due caselli autostradali (Albisola verso levante e Savona verso ponente) a servizio della città sono lontani dall'area centrale e generano quindi rilevanti flussi di attraversamento.

La riorganizzazione del sistema logistico portuale savonese attraverso l'infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra e il potenziamento delle relazioni extra provinciali è questione di fondamentale importanza al fine di garantire lo sviluppo economico della provincia. Tale volontà è perseguita da tutti gli strumenti di governo del territorio, ma ancora indietro in concretizzazioni reali; risulta strettamente legata alle nuove funzioni portuali della crocieristica per Savona e dei traghetti per Vado Ligure, al recupero di aree dismesse dal porto commerciale di Savona per nuove funzioni turistiche e residenziali e alla possibilità di realizzare un sistema logistico integrato con le aree interne della Val Bormida.

Tra le opere a iniziativa privata rimaste inattuato nell'ambito della più generale riqualificazione del *waterfront* savonese, si deve menzionare l'ampio dibattito relativo alla realizzazione di un porto turistico a est della città presso l'area della Margonara, un tratto di costa compreso tra i comuni di Savona e Albissola Marina. Dopo un primo progetto avanzato nel 2003 dall'imprenditore Giovanni Gambardella, ma respinto in sede di Conferenza dei Servizi nel 2005 per gli impatti negativi sull'integrità ambientale della zona, l'incarico venne affidato dallo stesso imprenditore all'archistar Massimiliano Fuksas. Il progetto dell'architetto di fama internazionale, presentato a fine 2007, prevedeva una trasformazione generale di grande impatto del tratto di costa in questione, che includeva la costruzione di un edificio iconico di 120 metri denominato "Faro": l'idea progettuale è stata respinta in sede di valutazione d'impatto ambientale in Regione nel dicembre 2009. In questo progetto era stata prevista anche un'opera di recupero/demolizione delle funivie del carbone in quanto, negli anni dello sviluppo crocieristico, è stato costruito un silo sottomarino collegato con un tunnel alla stazione San Rocco oltre la collina, lasciando in disuso la vecchia stazione del carbone. A ovest della Margonara, verso il Comune di Albisola Superiore, si trova l'area dei cantieri navali che il progetto di Fuksas-Gambardella prevedeva di sistemare, dando spazio alla cantieristica, cui avrebbe fatto seguito il porto turistico della Margonara e il grattacielo "Faro". Questo recupero avrebbe migliorato la viabilità dell'Aurelia, facilitando gli spostamenti fra Savona e Albisola Superiore. Oggi questa parte di porto sta per essere collegata dall'Aurelia bis

(altro progetto contestato da alcune associazioni locali) al casello di Albisola Superiore e alla parte retrostante il centro di Savona. Ad oggi, dopo aver assistito nel corso degli anni a differenti vicissitudini (tra cui la rinuncia di Fuksas al progetto e ulteriori modifiche da parte di Giovanni Gambardella, pareri contrastanti per l'approvazione del progetto da parte degli enti pubblici coinvolti e diversi contenziosi giudiziari), si sta ancora dibattendo sulla reale fattibilità della trasformazione della linea di costa della Margonara attraverso la costruzione di un porto turistico o la sua salvaguardia e valorizzazione ambientale.

Il piano di riassetto del *waterfront* sta proseguendo secondo il programma d'interventi previsto dai protocolli d'intesa tra Comune e Autorità Portuale per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città di Savona". Tale programma dovrebbe innescare processi di reversibilità delle tendenze al degrado fisico e al declino economico e sociale della città, completando la connessione fra i bacini storici e l'antico nucleo del capoluogo, attraverso la creazione di un rinnovato spazio sul mare, aperto alla città. Gli spazi dei vecchi bacini non sono più funzionali al porto commerciale, il cui sviluppo è previsto su Vado Ligure. Le operazioni si concentreranno sull'interconnessione fra Piazza del Popolo, la Fortezza del Priamar e il Porto Storico per saldare il tessuto urbano superando le fratture che oggi lo segnano profondamente: bassa relazione tra città ottocentesca ed espansione urbana del novecento, inaccessibilità delle sponde fluviali, discontinuità degli spazi pubblici, incomunicabilità tra fascia costiera di Ponente e affaccio urbano del Porto Vecchio, inaccessibilità del polo culturale e paesaggistico del Priamar dal fronte mare. L'ultima novità è la passerella di prolungamento della passeggiata Trento e Trieste che aggira il Priamar consentendo il collegamento tra il prolungamento verso il mare e il porto.

#### 4. Conclusioni

In entrambi i casi, il processo di rigenerazione urbana è legato alla riscoperta identitaria dei luoghi e dei patrimoni storici, a partire dalla valorizzazione del rapporto con il mare e da un raccordo fra città e porto che integri e renda compatibili le funzioni portuali-produttive a quelle urbane e turistiche-diportistiche, con un'attenzione speciale verso l'incremento degli spazi aperti pubblici e della qualità ambientale. L'immaginario che nel corso del Novecento ha alimentato l'idea di città industriale, sia alla Spezia sia a Savona, sembra aver definitivamente esaurito il suo ciclo vitale e necessita oggi di essere ripensato in maniera radicale, aprendo verso nuove stagioni di politiche urbane e di promozione del territorio, pur con le incognite connesse con la crisi economica e finanziaria che inciderà sulla quantità dei possibili investimenti.

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

discorso concernente la transizione dalla città militare alla città postmilitare.

Nell'ambito di una più ampia strategia volta a innescare trasformazioni urbane e rilancio economico e di immagine della città di Savona, a partire dalla fine degli anni Novanta si è inaugurata una stagione di programmazione urbanistica condivisa che ha portato alla trasformazione dell'assetto urbano della città portuale e del suo *waterfront*.

Alla base di questi processi è stata posta la consapevolezza che una nuova e virtuosa stagione delle due città non poteva che fondarsi su un profondo rinnovamento del rapporto città-porto per rendere possibile l'innesto di nuove e fondamentali opzioni di sviluppo, con il contributo di risorse private fortemente integrate e guidate dall'iniziativa pubblica.

Lo sforzo che viene richiesto alla Spezia e a Savona è quello di creare le condizioni affinché il volano che hanno saputo suscitare negli ultimi anni sappia dispiegare i suoi effetti su tutta la città. Proprio per questo si è lavorato su due diversi livelli strategici: uno alla scala territoriale, che tende a risolvere le tradizionali conflittualità tra sviluppo portuale e sviluppo turistico, compensando anche carenze di natura infrastrutturale e logistica. L'altro alla scala locale, che tende a garantire la compatibilità delle nuove espansioni del porto con la vita dei quartieri, prefigurando radicali trasformazioni per restituire condizioni di qualità urbana, incremento di attività produttive e occupazionali anche con la riconversione verso il turismo e l'indotto cantieristico della diportistica, e perseguire la ri-centralizzazione di aree marginali.

#### REFERENCES

- Autorità Portuale di Savona (2015), *Savona Vado Port Handbook*, Area Comunicazione e Grafica, Savona
- Besio M., Virgilio D. (2006), "Cultura e identità nelle strategie di una città di medie dimensioni", *Urbanistica*, 129, pp. 75-87
- Breen A., Rigby D. (1996), *The new waterfront: A worldwide urban success story*, Thames and Hudson, Londra
- Bruttomesso R. (1991), *Waterfront. Una nuova frontiera urbana: 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso R. (1993), *Waterfronts: a new frontier for cities on water*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso, R. (a cura di) (1995), *Cities on water and transport*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso, R. (a cura di) (1999), *Water and industrial heritage: the reuse of industrial and port structures in cities on water*, Marsilio, Venezia
- Comune della Spezia, (2004), *Il piano strategico della Spezia. Il percorso, la vision e le linee strategiche. "La Spezia 2012"*, La Spezia
- Comune della Spezia, (2016), *Approvazione schema di PUC per avvio procedura VAS*, La Spezia
- Comune di Savona (2008), *Dossier Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città*, Savona
- Della Maggiosa R. (2016), "Un tavolo tecnico per valutare le due proposte di waterfront", in *La Nazione, edizione La Spezia*, 3 marzo, disponibile su <http://www.lanazione.it/la-spezia/cronaca/un-tavolo-tecnico-per-valutare-le-due-proposte-di-waterfront-1.1943010>
- Di Venosa M. (2007), "Tra porto, città e territorio. Ipotesi di ricerca a confronto", *Estimo e territorio*, 9, pp. 2-7



- Gastaldi F. (2008), “Liguria: paesaggio costiero e turismo a rischio”, *Urbanistica Informazioni*, 218, pp. 59-60
- Ghersi, A., Signorastri M. (a cura di) (2001), *Nuovi paesaggi per Savona ed Albenga*, Alinea Editrice, Firenze
- Hein C. (2014), “Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations”, *International Journal of Global Environmental Issues*, 13, pp. 339-361
- Lagomarsino L. (2005), “Il Porto di Savona-Vado Ligure”, in Lagomarsino L. (a cura di), *Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo*, Alinea Editrice, Firenze, pp. 99-112
- Minnella M. (2010), “Spezia, decolla il dialogo fra porto e città. Nasce il waterfront modello Valencia”, *La Repubblica, edizione Genova*, 10 agosto, disponibile su <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2010/08/10/spezia-decolla-il-dialogo-fra-porto-citta.html>
- Pagano G. (2007), *Orgoglio di città, la sfida di un sindaco per l'innovazione alla Spezia*, De Ferrari Editore, Genova
- Pavia, R. (2011), “Waterfront. Áreas estratégicas de las ciudades portuarias”, *Portus*, 22 pp. 4-15
- Pavia R., Di Venosa M. (a cura di) (2012), *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione / From conflict to integration*, List Lab, Trento
- Preve M., Sansa F. (2008), *Il partito del cemento*, Chiarelettere, Milano
- Seassarò, L. (2001), “Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative”, in *Portus*, n. 1, pp. 38-45
- Schizzi A., Gastaldi F. (a cura di) (2007), *Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Savona*, Urbanistica Dossier n. 96, INU, Roma
- Swee H., Tou C. (2011), “Reclaiming the city: Waterfront development in Singapore”, *Urban Studies*, 4 (10), pp. 2085-2100
- Vallega A. (1985), *Dai porti al sistema portuale. Teoria generale e caso ligure*, Grafiche F.lli Spirito, Savona
- Vergano A. (2005), “Un preliminare (quasi) ‘strutturale’ per La Spezia”, *Urbanistica Informazioni*, 203, pp. 28-29
- Virgilio D., Vergano A. (2010), “Processo e progetto di una centralità urbana: il waterfront della Spezia” in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Franco-Angeli, Milano, pp. 70-87

### Francesco Gastaldi

Università IUAV Venezia  
e-mail: [francesco.gastaldi@iuav.it](mailto:francesco.gastaldi@iuav.it)

Francesco Gastaldi is associate professor in town planning at the Department of Design and Planning in Complex Environment of the Università Iuav di Venezia. He achieved Phd in Spatial Planning and Local Development at the Polytechnic of Torino, practiced research activities at the Polis Department of the University of Genoa and Adjunct Professor at University of Parma and Polytechnic of Torino.

### Federico Camerin

Instituto Universitario de Urbanística, ETSA Valladolid (Spain)  
[federico.camerin@uva.es](mailto:federico.camerin@uva.es)

Federico Camerin is currently a Ph.D. candidate at the Instituto Universitario de Urbanística de la ETSA de la Universidad de Valladolid (Spain). He has been fellow researcher in Town Planning at the Department of Design and Planning in Complex Environment of the IUAV University of Venice (2014-2015 and 2016-2017). He achieved his European master's degree in Planning and Policies for the Cities, Environment and Landscape at Università IUAV di Venezia and Universitat Autònoma UAB de Barcelona (2014).