

Rigenerazione e trasformazione funzionale dei *waterfront* urbani: il caso genovese

Summary: RENEWAL AND FUNCTIONAL TRANSFORMATION OF URBAN WATERFRONTS: THE CASE OF GENOA

After a survey of the literature and relevant scholarly debates, the paper analyses the functional transformations of Genoa's waterfront which followed some major international events – the “Columbus Celebration” (1992), the “G8 Summit” (2001), and “Genoa European Capital of Culture” (2004). The following elements are examined: how significant productive sectors behaved; the material signs left on the environment in the regeneration process of the urban landscape; and the effects on the developing touristic identity of the city.

Keywords: Waterfront, Urban Regeneration, Tourism, Genoa.

1. Il *waterfront* nell'analisi degli studiosi del territorio

Motivati da interessi di ordine sociale, politico ed economico, gli interventi di recupero delle aree portuali, totalmente o parzialmente dismesse, sono divenuti sempre più frequenti a partire dagli anni Ottanta, sull'esempio di Baltimora, la cui rigenerazione del fronte costiero portuale ed urbano era diventata in quegli anni una sorta di modello da imitare anche da parte di altre città ubicate a diretto contatto col mare, oppure all'interno di baie, estuari o bacini lacustri, come nel caso di quelle dell'area dei Grandi Laghi statunitensi e canadesi. Le prime proposte teoriche in grado di generalizzare i processi di riconversione funzionale in atto in alcuni tratti costieri, più o meno estesi, inizia però già a partire dagli inizi degli anni Sessanta, momento in cui il geografo inglese J. Bird, in una chiave di lettura che interpretava ancora la marittimità come un importante motore di polarizzazione e di crescita urbana (fino alla prima metà dell'Ottocento) ed extraurbana (negli anni successivi), propone il modello *Anyport*, che ben si adattava in quegli anni alle dinamiche spazio-temporali in atto nei principali porti del *Northern Range* (con particolare riguardo a quello di Londra), ubicati all'interno di estuari (Soriani, 1998). Sul finire degli anni Settanta appare il fondamentale saggio di Vigarié (1979), dove, nel mettere a fuoco le relazioni orizzontali tra porti e vita litoranea, si sottolinea la progressiva separazione tra città e attività portuali, avvenuta nel corso dell'Ottocento e del Novecento in seguito al diffondersi della rivoluzione industriale, che aveva imposto la necessità

di disporre di scali portuali con “più acqua e con più terra”, per soddisfare le accresciute esigenze logistiche dovute all'aumento della stazza delle navi, ed aggravata dalla temporanea (1956) e prolungata (1967-75) chiusura del Canale di Suez, esplosa in un vero e proprio fenomeno di “gigantismo navale” (Vallega, 1980a).

Sempre nel 1980 Vallega, ricollegandosi alle riflessioni fatte un anno prima da Vigarié, inquadra in una visione diacronica che si rifà al modello degli stadi di sviluppo economico proposto da Rostow negli anni Sessanta e in un'interpretazione spaziale neopositivista di natura sistemica, introduce nel lessico geografico a taglio scientifico la “regione marittimo-litoranea”, nuova categoria di ricerca, che viene ritenuta meritevole di essere definita in quanto, come ribadisce l'eminente studioso, proprio in quegli anni, assai rapido e profondo si sarebbe rivelato “il mutamento dell'ecologia delle città portuali, cioè di quel fitto tessuto di comportamenti e di rapporti sociali che costituisce il tratto originale di gran parte delle comunità litoranee, specialmente di quelle intensamente proiettate nella vita di relazione” e “non-dimeno in chi si occupa di porti marittimi, di città e di industrializzazione costiera – in una parola, di regionalizzazione litoranea – subentra, al giorno d'oggi, il timore che il contenuto più profondo di queste trasformazioni rischi di sfuggirci e, soprattutto, che gli strumenti – concettuali e metodologici – con cui esse vengono indagate risultino inadeguati” (Vallega, 1980b, p. 367). L'articolo, infatti, è scritto in un momento storico in cui, se da un lato stanno ormai affievolendosi i meccanismi innescati dallo stadio economico neoindu-



striale, protrattosi in Europa dalla ricostruzione postbellica fino agli inizi degli anni Settanta e caratterizzato dal formarsi di vere e proprie metropoli marittime e di fronti litoranei urbanizzati, estesi talvolta su centinaia di chilometri, dall'altro sta avvenendo una nuova divisione spaziale del lavoro, che sta ripercuotendosi anche sulle fasce litoranee, "giacché esse sono per vocazione spazi nevralgici per la vita di relazione" (Ibidem, p. 368) e non di chiusura e di divisione tra spazio urbano e spazio marittimo-portuale.

Proprio a causa di questa frattura, sempre più insostenibile, tra le funzioni urbane e quelle portuali svolte dalle città d'acqua, nel corso degli anni Ottanta, dopo il caso antesignano di Baltimora, segnalato in un breve articolo scritto da Wrenn (1983), appaiono alcuni articoli dedicati alle trasformazioni in atto nei *waterfront* urbani, come quello a carattere generale del geografo francese Chaline (1988), incentrato sull'analisi della riconversione degli spazi portuali fluviali appartenenti alla grandi metropoli, oppure a casi specifici come il contributo di Giordano (1988) dedicato al caso londinese ed infine il saggio dedicato ai processi di rigenerazione dei fronti portuali costieri. La grande svolta di tipo teorico si deve però al geografo inglese Hoyle, con la proposta di un modello spazio-temporale incentrato sulla dinamica delle relazioni porto-città in cinque fasi successive, pubblicato sempre nel 1988 dai geografi inglesi (Hoyle *et al.*, 1988). Riprendendo le riflessioni fatte da Vigarié un decennio prima, Hoyle propone una periodizzazione dei processi spaziali caratterizzati da un allontanamento progressivo e sempre più netto del porto dalla città, causato dalla ricerca di "nuovi spazi più facilmente infrastrutturabili e meno sottoposti alla competizione con gli altri usi dello spazio" (Soriani, 1998, p. 539).

Il modello di Hoyle considera 5 fasi correlate al progressivo trasformarsi delle funzioni della città portuale: anzitutto, nel lungo periodo che si estende dal medioevo al XIX secolo, il ruolo originario (*primitive cityport*) della città portuale mercantile è incentrato sulla presenza di attività e tecnologie di tipo preindustriale, mentre dal primo Ottocento al primo Novecento, parallelamente allo svilupparsi della rete ferroviarie e del ricorso a navi a vapore di stazza sempre maggiore, utilizzate per il trasporto di beni a modesto valore aggiunto, le infrastrutture portuali (banchine, magazzini, ecc.) sono destinate ad espandersi rapidamente (*expanding port*), con l'avvio di un processo di separazione del porto dalla città. Successivamente, a partire dalla metà del Novecento, gli spazi ad uso industriale vengono a dominare il paesaggio dell'immediata

periferia della città portuale, originando la *modern industrial cityport*, caratterizzata da una massiccia presenza dell'industria pesante (petrolchimica, metallurgia e siderurgia in particolare), bisognosa di navi di stazza sempre maggiore, che favoriscono il processo di globalizzazione dei traffici marittimi, separando però senza alcun rimedio la città dal mare, in quanto gli spazi portuali si estendono in misura abnorme originando le MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*). Nel corso degli anni Settanta e Ottanta si diffonde l'uso del traffico unitizzato, che necessita di nuovi *layout* portuali, di nuove strutture specifiche e di nuovi raccordi ferroviari e stradali, allontanando ulteriormente il tessuto urbano dal *waterfront*, ormai destinato interamente o quasi al disimpegno di funzioni portuali (*retreat from the waterfront*). Sempre nel corso degli anni Ottanta, in seguito al rafforzarsi del processo deindustrializzazione e al progressivo espandersi delle aree dismesse inizia la fase di riutilizzo e di nuovo sviluppo delle relazioni porto-città (*redevelopment of the waterfront*), caratterizzata da forme di utilizzazione del *waterfront* sempre più legate alla città e quindi sempre più deboli nei riguardi dell'avanmare (Soriani, 1998).

Nel corso degli anni Settanta e Ottanta alcuni vecchi siti portuali, spesso non ampliabili a causa del fitto tessuto urbano circostante, incominciano ad essere abbandonati e a rilocalizzarsi in aree più spaziose, con minori pressioni insediative, originando il formarsi di impianti più innovativi: negli stessi anni, anche nell'opinione pubblica e politica è sempre più percepita l'incompatibilità tra funzioni portuali ed urbane: infatti, proprio in quel periodo, "se da un lato il porto risente negativamente della congestione delle città, dall'altro è mal tollerato l'impatto del porto sulla congestione, nonché sull'inquinamento marino, atmosferico, acustico, sulla sicurezza, sul pregio paesistico ed ambientale della città e in particolare del suo *waterfront*" (Musso e Benacchio, 2002, p. 200). Questa importante svolta manifestatasi nella *governance* degli spazi urbani marittimi suscita quasi subito molti interessi nei geografi italiani sensibili all'analisi delle trasformazioni in atto nei *waterfront*: ad esempio, in una chiave di lettura affrontata più che altro in termini comparativa, agli inizi degli anni Novanta Vallega pubblica uno specifico saggio monografico interamente dedicato a tale tematica, considerata ad una scala macrospaceale, in cui l'Autore, oltre allo sfasamento temporale manifestato dalle aree costiere portuali europee rispetto a quelle nordamericane, mette in luce e cerca di interpretare le diverse dinamiche seguite dalle funzioni urbane, più intense in Nord Ameri-

ca, rispetto a quelle industriali, più attive in Europa, area a sua volta contrassegnata da un maggiore spessore storico-culturale, evidente soprattutto nel contesto spaziale mediterraneo, dove l'industria pesante continuava a costituire un tratto distintivo ancora negli anni Ottanta (Vallega, 1992). E sempre in quel periodo Peter Hall cerca di distinguere i casi europei da quelli del Nord America: questi ultimi, infatti, secondo il geografo inglese, si distinguono dai primi essendo accomunati da uno "sviluppo stereotipato" (*stereotypical development*) (Soriani, 1998).

La rigenerazione dei *waterfront* è un fenomeno causato più che altro dal diffondersi della rilocalizzazione delle attività produttive, da collegare a sua volta alla deindustrializzazione e ai concomitanti processi di terziarizzazione dell'economia: in altre parole, con l'allontanamento delle attività portuali ed industriali, rispettivamente dalle aree urbane centrali e periferiche, è venuta ad emergere l'esigenza di attivare interventi di recupero degli spazi dismessi, ricorrendo a strategie tendenti non soltanto a risolvere i problemi di degrado fisico-ambientale e socio-economico, ma anche a ripristinare in maniera non artificiosa l'identità originaria del territorio (Gabrielli, 1992; Lucia, 2002). Queste politiche, aventi come fine la trasformazione funzionale dei *waterfront* e la rigenerazione di un loro rapporto con la realtà urbana retrostante, si sono manifestate non soltanto in Nord America (Baltimora, Boston, San Francisco), in Australia (Sidney) e lungo il fronte costiero atlantico (Londra, Liverpool, Cardiff) (Rocca, 2006) e del Mare del Nord (Amsterdam, Rotterdam, Anversa), ma anche nel Mediterraneo (Barcellona, Valencia) e in Italia, come a Venezia, Genova, Savona, La Spezia, tanto per citare solo alcuni dei centri per primi coinvolti in tali processi di recupero dei legami porto-città (Greco, 2009).

I processi di trasformazione funzionale dei diversi tratti costieri del *waterfront* hanno dato origine ad una varietà di modelli: nei casi riconducibili all'esempio offerto da Baltimora, si è provveduto a trasformare antichi bacini portuali, puntando però soltanto su alcuni poli (rigenerazione polare), come il *Charles Center* (centro di turismo congressuale e d'affari) e l'*Inner Harbour* (porto interno alla baia) sempre nel caso di Baltimora; in altre realtà, come a Barcellona in occasione delle Olimpiadi del 1992, si è provveduto invece a riconvertire nelle sue funzioni un'intera area metropolitana (rigenerazione globale); altre esperienze, come a Valencia, hanno privilegiato la creazione di un porto turistico *ex novo*, incentrato sulla presenza di strutture specializzate in sport legati al mare;

infine, nel caso genovese, la rigenerazione degli antichi bacini portuali ha trasformato soltanto parzialmente le funzioni legate al passato, come dimostra la coesistenza di strutture preposte a nuove funzioni con altre ancorate alla tradizione passata, come ad esempio è accaduto per la sede dell'autorità portuale e per i moli preposti al traffico crocieristico.

In tutti i modelli appena indicati i processi di rigenerazione dei *waterfront* hanno comunque in comune non soltanto la riqualificazione delle attività portuali ed industriali già esistenti, ma anche la creazione di nuovi spazi con funzioni residenziali, commerciali, finanziarie, consulenziali e ad uso turistico (in molti casi anche ad uso crocieristico), oppure spazi da destinare ad attività culturali o legate al tempo libero, in modo da creare situazioni di convivenza dei residenti con i turisti (Soriani, 1998). In particolare, nel caso della crocieristica vengono destinati gli spazi portuali obsoleti, ma il più vicino possibile al centro urbano: anche con questo tipo di interventi è possibile rivitalizzare i rapporti tra porto e città, in quanto "il porto recupera la propria funzione complessiva, aprendosi ad un settore trainante dalle importanti ricadute in termini di servizi e di innovazione organizzativa", mentre "la città, grazie alla crocieristica, 'rifà il look' ad aree prossime al centro urbano, catalizzando investimenti e promuovendo nuove immagini appetibili per il mercato immobiliare e per l'intera realtà urbana" (Ridolfi, Soriani, 2003, p. 199).

2. Le trasformazioni funzionali intervenute nel *waterfront* del capoluogo ligure e la rigenerazione del tessuto urbano

Il *waterfront* genovese costituisce la risultante di una storia millenaria assai complessa, che ha impresso i segni materiali più evidenti nel corso di oltre un secolo di massiccia presenza industriale, durante il quale numerosi insediamenti sono stati inseriti in un contesto territoriale particolarmente fragile, compreso tra la montagna e il mare. In particolare, nel corso dell'ultimo ventennio il *waterfront* occidentale e centrale del capoluogo ligure (quello orientale ha sempre svolto funzioni principalmente residenziali!), che fino agli anni Ottanta costituiva un esempio di fronte costiero di separazione tra il porto e la città, si è trasformato in un *waterfront* in grado di unire (almeno in certi tratti) il porto alla città. Infatti, da Voltri fino al Porto Antico, e solo in parte alla foce del torrente Bisagno, il capoluogo ligure ha registrato una profonda trasformazione funzionale nelle sue diverse sub-



aree ed in alcuni tratti, soprattutto nel caso particolare della parte centrale, occupata in prevalenza dal Porto Antico e del retrostante centro storico, fino a pochi anni fa in netta contrapposizione tra loro, le relazioni sociali sono divenute sempre più intense e in grado di costituire ormai il contesto spaziale di maggior richiamo sotto il profilo del turismo urbano. Gli interventi di rigenerazione, infatti, sono stati massicci e costituiscono gli effetti di una tardiva reazione al declino industriale-portuale protrattosi fino agli anni Ottanta, momento storico in cui il vertice più debole del “Triangolo Industriale” è stato il primo ad innescare un processo di riconversione produttiva, fino ad allora ispirata ad un modello fordista, per orientarsi verso schemi legati a forme di “capitalismo flessibile” (Pinder, 2002).

Anche in questo caso di studio, sono presenti le tre macrocomponenti fondamentali di un qualunque *waterfront* urbano e cioè le aree con nuove strutture logistiche adibite al traffico container, quelle legate al passato sviluppo marittimo industriale (MIDAs) ed infine le aree portuali “storiche”, un tempo separate dalla città ed oggi rinsaldate ad essa in tutto o in parte.

Più in particolare, procedendo da ovest verso est, il VTE (Voltri Terminal Europa) costituisce oggi il vero e proprio “cuore” del porto commerciale: in questo tratto costiero, la costruzione della diga foranea si è protratta nel corso degli anni Ottanta e Novanta, mentre nel 1993 hanno incominciato a funzionare parzialmente le nuove strutture portuali, completate negli anni successivi fino a rendere attivi cinque accosti per navi portacontainer e tre accosti per navi *Ro-Ro*: questa complessa struttura ha permesso di ricollocare Genova in una posizione di primo piano nel Mediterraneo. Tra le aree di sviluppo marittimo industriale figurano invece i bacini di rifornimento petrolchimico (Mutedo) e del polo cantieristico di Sestri Ponente, nonché le banchine dell’impianto siderurgico Ilva del gruppo Riva (Cornigliano). Infine, tra le aree portuali “storiche” rinsaldate alla città figurano i bacini di Sampierdarena (nella loro vasta struttura a “pettine”), il bacino del Porto Antico e quello delle Grazie (con l’adiacente bacino galleggiante delle riparazioni navali) e il “Quartiere” fieristico.

Attraverso la selezione e la successiva elaborazione dei dati riportati dall’Annuario SEAT, è stato possibile mettere a confronto l’articolazione territoriale del *waterfront* genovese in tre momenti assai significativi per comprendere le trasformazioni funzionali manifestatesi tra la fine degli anni Settanta (biennio 1978-79) e la metà degli anni Novanta (biennio 1994-95) del secolo scorso, per

confrontarli infine con la situazione negli anni più recenti (biennio 2005-06). A tal riguardo le funzioni principali svolte dal fronte costiero oggetto di studio sono state individuate nelle attività legate ai trasporti e magazzinaggio e in quelle di natura commerciale, finanziaria-assicurativa, consulenziale, non tralasciando però di considerare le attività emergenti connesse alla cultura e al tempo libero (Tab. 1). Nel periodo compreso tra la fine degli anni Settanta e la metà degli anni Novanta, tali attività, considerate con riferimento al complesso degli operatori, hanno registrato un aumento pari a 277 unità (+44,7%), con incrementi particolarmente sostenuti nei rami finanziario, assicurativo e consulenziale; nel successivo decennio, invece, il numero degli operatori ha registrato un calo di 160 unità (-17,6%), causato prevalentemente dai processi di riorganizzazione del lavoro, che ha visto la scomparsa delle imprese di piccole dimensioni operanti in ambito commerciale (-66,8%) ed una riorganizzazione dei servizi di natura finanziaria e assicurativa (-34,2%), ma in buona parte compensato dal forte incremento delle attività legate alla cultura e al tempo libero, sviluppatesi già tra la fine degli anni Settanta e la metà degli anni Novanta (+17,1%), ma addirittura esplose negli anni successivi (+78,7%) (Tab. 2).

Se si considera ora la dinamica spazio-temporale delle funzioni esercitate all’interno del *waterfront* genovese, articolato in quattro sub-aree costiere procedendo da est verso ovest (Genova-Centro, Sampierdarena-Cornigliano, Sestri Ponente-Pegli, Prà-Voltri), nel primo intervallo temporale, a causa del processo di decentramento delle funzioni portuali, si osserva un calo di operatori nelle aree portuali di antica tradizione, in netto contrasto con i fortissimi incrementi di operatori registrati dalle sub-aree semicentrali e periferiche. Al contrario, nel secondo intervallo temporale, la riorganizzazione territoriale del lavoro ha originato un decremento di operatori nei tratti di fronte costiero rappresentati da Sampierdarena-Cornigliano (-37,9%) e Sestri-Ponente-Pegli (-42,6%), mentre nel tratto più periferico di Prà-Voltri, assoggettato ai maggiori interventi di sviluppo innovativo in ambito portuale, è avvenuto un ulteriore incremento di operatori; sempre a partire dalla metà degli anni Novanta i più forti incrementi di operatori si registrano però nel tratto costiero centrale (+36,2%) (cfr. ancora Tab. 2). Considerando infine l’articolazione territoriale dei singoli comparti funzionali, mentre i servizi commerciali di tipo tradizionale registrano decrementi in tutte le sub-aree individuate all’interno del *waterfront* oggetto di studio, quelli finanziari, assicurativi e

Tab. 1. Rami operativi e categorie di operatori considerati nell'analisi del *waterfront* portuale genovese.

Rami operativi	Categorie di Operatori
Trasporti e Magazzinaggio	Agenzie Marittime Compagnie aeree Gestori di Magazzini di deposito merci Gestori di Magazzini Generali Compagnie di Navigazione Marittima Gestori di servizi portuali Spedizionieri internazionali e doganali Gestori del trasporto container
Commerciale	Agenti e Rappresentanti di Commercio Agenzie e Uffici commerciali vari Imprese di import-export
Finanziario - Creditizio – Assicurativo	Banche e Istituti di Credito Istituti Finanziari Compagnie di Assicurazione Imprese di consulenza assicurativa
Consulenziale	Imprese di consulenza amministrativa e fiscale Imprese di consulenza commerciale e finanziaria Imprese di consulenza speciale
Cultura e Tempo libero	Musei e Pinacoteche Biblioteche Teatri Imprese alberghiere Imprese di ristorazione Gestori di Stabilimenti balneari Gestori di Impianti sportivi e ricreativi

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

Tab. 2. Le funzioni nel *waterfront* portuale genovese (numero di operatori) e le loro trasformazioni spaziali tra fine anni Settanta, metà anni Novanta e nel biennio 2005-06.

RAMI OPERATIVI / SUB-AREE	1978-79		1994-95		$\Delta \%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta \%$ (94-95=100)
Trasporti e Magazzinaggio	295	47,6	290	32,3	-1,7	290	39,2	-
Commerciale	123	19,8	199	22,2	+61,8	66	9,0	-66,8
Finanziario-Creditizio-Assicurativo	109	17,6	269	30,0	+146,8	177	24,0	-34,2
Consulenziale	17	2,7	50	5,6	+194,1	47	6,4	-0,1
Cultura e Tempo libero	76	12,3	89	9,9	+17,1	159	21,4	+78,7
Totali rami operativi	620	100,0	897	100,0	+44,7	739	100,0	-17,6
di cui:								
Genova-Centro	297	47,9	213	23,7	-28,3	290	39,2	+36,2
Sampierdarena-Cornigliano	173	27,9	354	39,5	+104,6	220	29,8	-37,9
Sestri Ponente-Pegli	109	17,6	244	27,3	+123,9	140	19,0	-42,6
Prà-Voltri	41	6,6	86	9,5	+109,8	89	12,0	+3,5
WATERFRONT PORTUALE	620	100,0	897	100,0	+44,7	739	100,0	-17,6

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

consulenziali mostrano la tendenza a preferire le aree del centro-città ed infine quelli culturali e ludici hanno manifestato uno sviluppo in tutte le subaree, seppure con indici particolarmente forti a Genova-Centro e a Prà-Voltri (Tab. 3).

Analizzando ora i singoli tratti costieri del *waterfront* genovese, procedendo da Ovest verso Est, va anzitutto osservato che i primi passi importati per la realizzazione del “Nuovo Porto di Voltri” risalgono alla fine degli anni Ottanta, momento in cui, gra-



Tab. 3. La struttura spaziale dei singoli rami produttivi (numero di operatori) e trasformazioni tra fine anni Settanta, metà anni Novanta e biennio 2005-06.

a) Trasporti e Magazzinaggio

Sub-aree del Waterfront portuale	1978-79		1994-95		$\Delta\%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta\%$ (94-95=100)
Genova-Centro	190	64,4	113	39,0	-40,5	134	46,2	+18,6
Sampierdarena - Cornigliano	85	28,8	122	42,0	+43,5	95	32,7	-22,1
Sestri Ponente - Pegli	16	5,4	35	12,1	+118,7	26	9,0	-25,7
Prà - Voltri	4	1,4	20	6,9	+400,0	35	12,1	+75,0
Waterfront portuale	295	100,0	290	100,0	-1,7	290	100,0	-

b) Commerciale

Sub-aree del Waterfront portuale	1978-79		1994-95		$\Delta\%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta\%$ (94-95=100)
Genova-Centro	43	35,0	26	13,1	-39,5	17	25,8	-34,6
Sampierdarena - Cornigliano	30	24,4	70	35,2	+133,3	17	25,8	-75,7
Sestri Ponente - Pegli	40	32,5	85	42,7	+112,5	27	40,9	-68,2
Prà - Voltri	10	8,1	18	9,0	+80,0	5	7,5	-72,2
Waterfront portuale	123	100,0	199	100,0	+61,8	66	100,0	-66,8

c) Finanziario - Creditizio - Assicurativo

Sub-aree del Waterfront portuale	1978-79		1994-95		$\Delta\%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta\%$ (94-95=100)
Genova-Centro	28	25,7	36	13,4	+28,6	48	27,1	+33,3
Sampierdarena - Cornigliano	38	34,9	118	43,8	+210,5	62	35,0	-47,5
Sestri Ponente - Pegli	30	27,5	86	32,0	+186,7	46	26,0	-46,5
Prà - Voltri	13	11,9	29	10,8	+123,1	21	11,9	-27,6
Waterfront portuale	109	100,0	269	100,0	+146,8	177	100,0	-34,2

d) Consulenziale

Sub-aree del Waterfront portuale	1978-79		1994-95		$\Delta\%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta\%$ (94-95=100)
Genova-Centro	4	23,5	4	8,0	-	19	40,4	+375,0
Sampierdarena - Cornigliano	8	47,1	24	48,0	+200,0	17	36,2	-29,2
Sestri Ponente - Pegli	4	23,5	15	30,0	+275,0	9	19,1	-40,0
Prà - Voltri	1	5,9	7	14,0	+600,0	2	4,3	-71,4
Waterfront portuale	17	100,0	50	100,0	+194,1	47	100,0	-6,0

e) Cultura e Tempo libero

Sub-aree del Waterfront portuale	1978-79		1994-95		$\Delta\%$ (78-79=100)	2005-06		$\Delta\%$ (94-95=100)
Genova-Centro	32	42,1	34	38,2	+6,2	72	45,3	+111,8
Sampierdarena - Cornigliano	12	15,8	20	22,5	+66,7	29	18,2	+45,0
Sestri Ponente - Pegli	19	25,0	23	25,8	+21,1	32	20,1	+39,1
Prà - Voltri	13	17,1	12	13,5	-7,7	26	16,4	+116,7
Waterfront portuale	76	100,0	89	100,0	+17,1	159	100,0	+78,7

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

Tab. 4. La struttura geografica del traffico containerizzato (movimento complessivo in migliaia di tonnellate) e la sua dinamica nel periodo 1993-2009.

Aree geografiche	1993		1997		2001		2005		2009	
		%		%		%		%		%
Italia	256	8,1	1.019	9,5	1.181	8,4	1.167	7,3	1.221	8,0
Altri Paesi europei (tranne ex-URSS)	74	2,3	1.060	9,9	1.231	8,7	917	5,7	1.006	6,6
Paesi dell'ex-URSS	5	0,2	32	0,3	53	0,4	25	0,1	28	0,2
EUROPA	335	10,6	2.111	19,7	2.465	17,5	2.109	13,1	2.255	14,8
Africa Settentrionale	120	3,8	454	4,2	1.284	9,1	1.336	8,3	1.354	8,9
Africa Occidentale	97	3,1	208	2,0	815	5,8	832	5,2	642	4,2
Africa Orientale	-	-	225	2,1	233	1,7	611	3,8	485	3,2
AFRICA	217	6,9	887	8,3	2.332	16,6	2.779	17,3	2.481	16,3
America Settentrionale	452	14,2	1.165	10,9	2.545	18,1	2.684	16,7	1.556	10,3
America Centro-Meridionale	601	18,9	1.514	14,1	1.574	11,2	1.278	7,9	804	5,3
AMERICHE	1.053	33,1	2.679	25,0	4.119	29,3	3.962	24,6	2.360	15,6
Medio Oriente	149	4,7	565	5,3	1.502	10,7	1.528	9,6	1.623	10,7
India e Pakistan	81	2,5	128	1,2	266	1,9	535	3,3	489	3,2
Estremo Oriente	1.194	37,6	2.392	22,3	2.845	20,2	4.409	27,4	5.325	35,1
ASIA	1.424	44,8	3.085	28,8	4.613	32,8	6.472	40,3	7.437	49,0
OCEANIA	86	2,7	65	0,6	28	0,2	58	0,4	125	0,8
ALTRI PAESI	61	1,9	1.881	17,6	513	3,6	695	4,3	522	3,5
Totali	3.176	100,0	10.708	100,0	14.070	100,0	16.075	100,0	15.180	100,0

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

zie all'erogazione di finanziamenti statali e privati, prende l'avvio la costruzione di questa nuova opera, gestita dal Consorzio Autonomo del Porto (interessato a porre rimedio ad una possibile e rapida esclusione della struttura portuale genovese dalle grandi rotte internazionali) e da Sinport (Sinergie Portuali del gruppo Fiatimpresit), che vedeva invece in Voltri la possibilità di aprire un nuovo fronte di opportunità economiche nella gestione di strutture moderne concepite e pianificate per realizzare un nuovo polo logistico di movimentazione, manipolazione e distribuzione della merce containerizzata. È nato così, il VTE (Voltri Terminal Europa), in grado di servire l'Europa specialmente nei commerci con l'Estremo Oriente: dell'intera struttura 1,2 milioni di mq sono dedicati per un terzo al centro servizi e per due terzi al terminal portuale, a sua volta dotato di quattro approdi per grandi navi portacontaineri e di tre approdi per navi *Ro-Ro*. Per quanto riguarda le attrezzature il VTE dispone di 8 gru di banchina, 15 *transstainer* (13 gommate e due ferrate), 16 semoventi, nonché 600 prese per contenitori frigoriferi.

Grazie a questa struttura, che si è venuta ad aggiungere a quella di Sampierdarena, nel periodo 1993-2001 il traffico containerizzato complessivo dello scalo genovese è quintuplicato, passando da 3,2 a 14 milioni di tonnellate nel periodo 1993-2001 e quindi aumentare lentamente negli anni succes-

sivi (15,2 milioni di tonnellate nel 2009) (Tab. 4); anche valutando il traffico containerizzato in termini di TEUs, nel corso dell'ultimo decennio il movimento annuo è passato da 1,2 a 1,6 milioni di TEUs nel periodo 1999-2004 per poi manifestare una sorta di stagnazione negli anni successivi (1,5 milioni di TEUs nel 2009) (Tab. 5). Lo scalo, inserito da sempre nello spazio relazionale mondiale, è legato soprattutto al Continente asiatico, con un traffico containerizzato notevolmente aumentato in termini assoluti e relativi (44,8% del totale nel 1993, 49% nel 2009), alimentato soprattutto dalle relazioni commerciali con l'Estremo Oriente (37,6% nel 1993, 35,1% nel 2009). I traffici con le Americhe si sono invece ridimensionati in termini relativi (33,1% nel 1993, 15,6% nel 2009), mentre si sono sviluppati quelli con i Paesi africani e con gli altri porti italiani ed europei (cfr. ancora Tab. 4). Il crescente ruolo rivestito dalle relazioni dello scalo genovese con i Paesi asiatici ed in particolare con quelli dell'Estremo Oriente, emerge anche dai flussi misurati in TEUs: nel decennio 1999-2009, infatti, il movimento complessivo con l'Asia è passato da 361 (29,3% del traffico totale) a 737 mila TEUs (48% del traffico totale) (cfr. ancora Tab. 5).

Con l'espansione del nuovo porto di Voltri sono cresciuti i malumori della popolazione locale ed



Tab. 5. La struttura geografica del traffico containerizzato (movimento complessivo in migliaia di TEUs) negli anni 1999, 2004 e 2009.

Aree geografiche	1999		2004		$\Delta\%$ (04-99) (99=100)	2009		$\Delta\%$ (09-04) (04=100)
		%		%			%	
Italia	133	10,8	121	7,4	-9,0	127	8,3	+5,0
Altri Paesi europei (tranne ex-URSS)	120	9,7	123	7,6	+2,5	101	6,6	-17,9
Paesi dell'ex-URSS	3	0,2	2	0,1	-50,0	2	0,1	-
EUROPA	256	20,7	246	15,1	-3,9	230	15,0	-6,5
Africa Settentrionale	141	11,5	152	9,3	+7,8	174	11,4	+14,5
Africa Occidentale	69	5,6	62	3,8	-10,1	55	3,6	-11,3
Africa Orientale	24	1,9	42	2,6	+75,0	45	2,9	+7,1
AFRICA	234	19,0	256	15,7	+9,4	274	17,9	+7,0
America Settentrionale	161	13,1	288	17,7	+78,9	142	9,3	-50,7
America Centro-Meridionale	149	12,1	156	9,6	+4,7	68	4,4	-56,4
AMERICHE	310	25,2	444	27,3	+43,2	210	13,7	-52,7
Medio Oriente	122	9,9	165	10,1	+35,2	170	11,1	+3,-
India e Pakistan	13	1,1	41	2,5	+215,4	42	2,7	+2,4
Estremo Oriente	226	18,3	365	22,5	+61,5	525	34,2	+43,8
ASIA	361	29,3	571	35,1	+58,2	737	48,0	+29,1
OCEANIA	1	0,1	7	0,4	+600,0	10	0,6	+42,9
ALTRI PAESI	71	5,8	104	6,4	+46,5	73	4,8	-29,8
Totali	1.233	100,0	1.628	100,0	+32,0	1.534	100,0	-5,8

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

in particolare di quella di Prà, che ha preteso un parziale risarcimento, rappresentato da una “fascia di rispetto”, sorta attraverso riempimenti del bacino acqueo interno alla diga, dove a partire dai primi anni del nuovo millennio sono sorte alcune strutture urbane destinate al tempo libero (piscina, parcheggi, parco urbano, centro remiero, pista ciclabile e campo da regata per il canottaggio) e migliorate nelle loro condizioni di fruibilità dallo spostamento a mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia. Altrettanto vistosi sono gli interventi riguardanti l'area di circa 1,5 milioni di mq occupati dall'impresa siderurgica Ilva, in parte, dopo la dismissione della produzione a caldo, destinati al rinnovo dell'impianto di laminazione a freddo, in modo da salvaguardare l'occupazione locale, ed in parte da destinare a funzioni logistico-portuali come il *distripark*, urbane ed infrastrutturali: a tale riguardo si sta procedendo alla definizione di un piano di riqualificazione dell'area, da dotare di aree verdi attrezzate, impianti sportivi, servizi scolastici, ecc.

Tra gli eventi ritenuti maggiormente responsabili delle radicali trasformazioni intervenute nella fronte costiera a diretto contatto con le aree urbane centrali, vanno ricordati quelli organizzati tra i primi anni Novanta e i primi anni del nuo-

vo millennio, e cioè le “Celebrazioni Colombiane” (1992), il “Vertice del G8” (2001) e “Genova Capitale Europea della Cultura” (2004). Fino a pochi anni fa questo tratto del *waterfront* genovese era occupato dalle attività portuali e pertanto l'area urbana retrostante era separata dal fronte mare, mentre oggi le due aree sono caratterizzate da relazioni sociali sempre più intense e in grado di costituire ormai il contesto spaziale di maggior richiamo sotto il profilo del turismo urbano: gli interventi di rigenerazione, infatti, sono stati massicci e costituiscono gli effetti di una tardiva reazione al declino industriale-portuale protrattosi fino agli anni Ottanta.

In vista delle “Celebrazioni Colombiane” del 1992 il volto della città storica ha incominciato a mutare, in seguito alla ricostruzione del Teatro Carlo Felice e al restauro di Palazzo Ducale, Piazza De Ferrari, del seicentesco Monastero di San Silvestro (destinato ad ospitare la Facoltà di Architettura), della Chiesa e del Convento di Sant'Agostino (trasformato in Museo) e del Chiostro di San Lorenzo. Sempre in vista delle “Celebrazioni Colombiane”, l'architetto Renzo Piano ha iniziato a progettare il recupero e la riconversione del Porto Antico in area da destinare a funzioni urbane di servizio, culturali e di svago: non a caso, infatti,

tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta, si assiste ai primi interventi di abbattimento della barriera che fino ad allora separava le aree propriamente del centro storico da quelle portuali, operazioni che si concretizzano in poco tempo non soltanto con l'apertura di un imponente Centro Congressuale (riconvertendo gli ex-Magazzini del Cotone) e dell'Acquario, destinato in breve tempo a diventare la terza meta del turismo culturale in Italia, preceduta soltanto dai Musei Vaticani e da Palazzo Pitti, ma anche con la comparsa del *Bigo*, la grande struttura d'acciaio che ricorda le gru di sollevamento poste sulle navi, così come le grandi opere di scavo che portano alla ricomparsa dei moli ottocenteschi nell'area del Mandracchio e quindi dell'acqua che giunge nuovamente a lambire Porta Siberia. Altri importanti interventi si sono concretizzati nella realizzazione dell'Isola delle Chiatte, del Teatro all'aperto, della Piazza delle Feste e di un grande sottopasso destinato: quest'ultima opera, se da un lato, ha avuto il grande merito di trasformare in isola pedonale tutta l'area circostante la Piazza Caricamento, dall'altro ha anche riportato alla luce l'antico Molo degli Spinola. Il progetto Piano, anche se non del tutto realizzato, ha rappresentato sicuramente una delle trasformazioni più riuscite tra quelle effettuate nei *waterfront* delle città portuali nordamericane ed europee, di cui Amsterdam, Anversa, Cardiff costituiscono soltanto alcuni dei tanti esempi (Lucia, 1994; Soriani, 1998; Greco, 2009)!

Alla fine del 1993, sempre nel Porto Antico, iniziano i lavori relativi alla realizzazione di un complesso polifunzionale a destinazione turistico-ricettiva, residenziale, direzionale e commerciale: a tale scopo si costituisce la società Marina Porto Antico, che nell'arco di sette anni porterà a termine la realizzazione del complesso legato principalmente alla nautica da diporto, incentrato sulla presenza di un porticciolo in grado di soddisfare le richieste di una clientela assai esigente: non a caso la struttura è stata la prima in Italia ad ottenere dal RINA la certificazione qualitativa ISO 14001:1996, così come quelle successive (ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004). Dopo le "Celebrazioni Colombiane", però, per almeno cinque anni il capoluogo ligure non è più figurato tra le sedi organizzatrici di eventi straordinari in ambito culturale: si è dovuto infatti aspettare il 1997, anno in cui l'allestimento a Palazzo Ducale di una Mostra su Van Dyck ha richiamato circa 220.000 visitatori (di cui il 18,5% di nazionalità straniera), incrementando tra l'altro del 20% le presenze alberghiere ed originando 1.500 articoli sulla stampa mondiale, nonché 105 trasmissioni televisive ad essa dedicate; e così,

si sono dovuti attendere altri tre anni per veder riapparire Genova sulla scena nazionale dei grandi eventi: nel 2000, infatti, un'altra importante mostra, quella dedicata a *El siglo de los Genoveses* (e cioè il periodo "aureo" della repubblica marinara che si sviluppa dalla metà del Cinquecento alla metà del Seicento), seppure in tono minore rispetto a quella su Van Dyck, è stata in grado di richiamare 126.000 visitatori, di cui il 3,5% soltanto di nazionalità straniera. I due eventi appena ricordati, pur originando benefici effetti sul turismo urbano, non hanno avuto ricadute sulla trasformazione del paesaggio urbano: per osservare nuovamente forti impatti di questo tipo, infatti, si sono dovuti attendere gli interventi resisi necessari per l'organizzazione del "Vertice Mondiale degli Otto Grandi della Terra", svoltosi nel luglio del 2001 e ricordato più genericamente come "Summit del G8", evento la cui gestione ha sollevato accese polemiche sul tema della sicurezza, ma che tuttavia ha profondamente inciso sui processi di rinnovo urbano e quindi sull'immagine della città e delle sue risorse storiche e culturali.

Sempre nel corso degli anni Novanta il *waterfront* genovese vicino alle aree centrali della città registra alcuni importanti interventi di rigenerazione nel comparto del trasporto marittimo passeggero, che oggi si sviluppa su un'area di 240.000 mq, dotata di 5 ponti e 15 accosti, con una lunghezza totale delle banchine pari a 3 km: il traffico crocieristico è disimpegnato da Ponte dei Mille e da Ponte Andrea Doria, mentre per i traghetti si utilizzano i restanti tre ponti: il grande terminal di Calata Chiappella (inaugurato nel 1999 ed utilizzato anche nei mesi di minor traffico, essendo posizionato vicino al tessuto urbano, di cui costituisce parte integrante), nonché i terminal di Ponte Colombo e Ponte Caracciolo, dotati di uffici per l'espletamento di operazioni doganali e quindi destinati al traffico passeggero verso Paesi extraeuropei. Già nel 1991 la stazione marittima di Ponte dei Mille è stata sottoposta ad interventi di ammodernamento e di funzionalità in modo da renderla in grado di smistare fino a diecimila passeggeri al giorno: sul finire degli anni Novanta, dopo il restauro dei prestigiosi saloni interni in stile eclettico di primo Novecento, la struttura ha iniziato ad essere utilizzata per ospitare cene di gala ed altri eventi importanti come quelli legati all'inaugurazione di importanti navi da crociera.

Nell'anno 2000, per l'organizzazione del G8 il Parlamento ha approvato la legge 149 finalizzata alla costituzione di un'apposita commissione speciale, presieduta dalle autorità locali, allo scopo di individuare le opere da realizzare e le attività ad



esse connesse. Gli effetti sul territorio urbano sono quasi immediati e sono stati avvertiti inizialmente in opere di manutenzione e arredo stradale, di realizzazione di parcheggi e di aree di supporto logistico. Quindi, in un clima di fiducia, sostenuto tra l'altro dall'intervento finanziario di alcuni grandi sponsor, tra cui la Fondazione Cassa di Risparmio di Genova e la Compagnia di San Paolo di Torino, si è svolta una grande operazione fatta di interventi molteplici, riguardanti più che altro il rifacimento della facciate di case, palazzi ed edifici religiosi, tra cui Palazzo Doria Spinola, Palazzo Reale, Palazzo Senarega, Via Garibaldi con Palazzo Rosso, Palazzo Bianco, Palazzo Tursi e il Palazzo delle Torrette¹, la Chiesa del Gesù, la Chiesa dell'Annunziata, la Chiesa e la Piazza di San Matteo, Via e Piazza San Lorenzo, Via dei Giustiniani, la Stazione Marittima, la Passeggiata della Lanterna e Villa Doria a Pegli.

Dopo la casualità che troppo spesso aveva caratterizzato i lavori svolti nel 1992 in occasione delle "Celebrazioni", in seguito all'organizzazione del G8 la città ha registrato una breve, ma intensa, fase di trasformazione del suo volto, contraddistinta in questa occasione da un'accresciuta maturità e consapevolezza nella gestione delle principali strategie di intervento: infatti, la messa a sistema di una serie di iniziative differenti, oltre a dimostrare una crescente capacità istituzionale nel creare occasioni di finanziamento, si è posta l'obiettivo di dare stabilità al nuovo ruolo della città non soltanto più nel contesto nazionale, ma anche nel panorama internazionale (Lagomarsino, 2005)! Gli effetti del G8 non sono mancati, soprattutto in termine di richiamo turistico: nel 2001, infatti, la domanda turistica diretta verso il capoluogo ligure ha raggiunto l'apice di 1,3 milioni di presenze alberghiere ed extra-alberghiere, favorita anche dall'effetto concomitante di altri due eventi (Euroflora e Convegno nazionale degli Alpini); nel 2002, invece il flusso turistico, misurato sempre in termini di presenze, è ridisceso, attestandosi però intorno a 1,2 milioni di presenze, calo in buona parte causato anche dell'episodio terroristico verificatosi a New York l'11 settembre 2001, che ha notevolmente ridimensionato i flussi anglo-americani. Negli anni immediatamente successivi, quasi a confermare il consolidarsi del turismo urbano nel capoluogo ligure, l'offerta turistica ricettiva si è notevolmente riqualificata ed è parallelamente aumentata, se si considera che tra il 1998 e il 2006 i posti-letto sono aumentati da 6.250 a 7.000, con un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti tale periodo!

Com'è noto, nel 1985 su iniziativa di Melina

Mercouri, ministro greco della cultura, nell'ambito delle politiche socio-culturali fissate dall'Unione Europea si stabiliva un programma destinato a scegliere e designare nel tempo come "capitali europee della cultura" alcune importanti città dei diversi Paesi-membri, focalizzandone l'attenzione sul proprio patrimonio culturale e facendo in modo che le strategie, pur essendo scelte caso per caso da ciascuna città senza alcun modello prestabilito, permettessero di raggiungere ovunque una valorizzazione dell'immagine dei centri stessi. A scansione annuale, nel solo periodo 1985-1999, con tutti gli effetti che ne sono derivati in termini di interventi destinati alla rivitalizzazione delle strutture culturali e all'organizzazione di manifestazioni anch'esse culturali, hanno usufruito di tale qualifica le città di Atene, Firenze, Amsterdam, Berlino, Parigi, Glasgow, Dublino, Madrid, Anversa, Lisbona, Lussemburgo, Copenhagen, Salonicco, Stoccolma, Weimar; nel 2000 le città designate sono state nove (Avignone, Bergen, Bologna, Bruxelles, Cracovia, Helsinki, Praga, Reykjavik, Santiago de Compostela), seguite nel 2001 da Porto e Rotterdam, nel 2002 da Bruges e Salamanca, nel 2003 da Graz e finalmente nel 2004 dalle città di Lille e Genova. E poiché dopo Genova la prossima città italiana che potrà fregiarsi della qualifica di "capitale europea della cultura" potrà farlo soltanto nel 2019, questo titolo permette al capoluogo ligure di godere di una sorta di "rendita temporale" in grado elevarla ad un rango per lo meno vicino a quello detenuto da Firenze e Bologna, le altre due "capitali" italiane.

Per sviluppare al massimo il grado di importanza dell'attrazione esercitata da Genova si è puntato su una ridefinizione della sua identità culturale e sul miglioramento della percezione della sua immagine, cercando anche di integrare le potenzialità locali con quelle offerte dalle due riviere liguri, attraverso la progettazione di pacchetti turistici capaci di contenere proposte basate sulla relazione cultura-mare, oppure sul rapporto cultura-gastronomia, ecc. Inoltre il rilancio di Genova, a differenza di quanto è avvenuto finora per le altre "capitali europee della cultura", dove si è attribuita importanza prioritaria, se non esclusiva, agli eventi, è orientato su investimenti pubblici (pari a complessivi 230 milioni di euro), soltanto per il 14% indirizzati all'organizzazione di grandi eventi (per i quali sono stati stanziati 30 milioni di euro) dedicati alla pittura, alla musica, alla poesia, al teatro, alla cultura "materiale" (artigianato, industria, ricerca, scienza, finanza) e a quella "diffusa" (solidarietà, giornalismo, politica, pubblicità, moda e sport).

L'86% degli investimenti, con uno stanziamento di 200 milioni di euro, è stato invece destinato alla realizzazione di opere pubbliche, al restauro di strutture storico-artistiche e al miglioramento dei servizi esistenti: il tutto sviluppato basandosi sullo sfondo evocativo del mare e sulle tematiche del viaggiare, dell'innovare e del divenire. L'organizzazione e la realizzazione di questo progetto, che ha usufruito di contributi governativi e soltanto in minima parte di contributi erogati dall'Unione Europea, è stato affidato ad un Comitato, costituito da rappresentanti del Comune, del Ministero per i beni e le attività culturali, la Regione, la Provincia, l'Università, l'Autorità Portuale e la Camera di Commercio, mentre le organizzazioni e le associazioni socio-culturali operanti in città hanno trovato espressione nell'ambito di una Consulta costituita allo scopo. Gli interventi, pur riguardando anche le parti estreme del territorio urbano (come nel caso del Centro di produzione artistica, sorto negli spazi un tempo occupati dallo stabilimento Ilva nei pressi del torrente Cerusa a Voltri, specializzato in creazioni teatrali, *fiction* e *spot* televisivi, oppure nel caso del Parco-Museo di Nervi) hanno comunque privilegiato la *Ripa Maris*² e il centro storico, che risulta tra i più estesi di tutta Europa.

La tematica intorno alla quale si sono mossi tutti gli eventi organizzati in occasione di "Genova 2004" è stata quella del viaggio, fenomeno di portata universale e al tempo stesso intimamente legato alle stesse radici della città: tale argomento, realizzato secondo un duplice significato, fisico e metaforico, ha infatti riassunto in modo efficace l'anima della città, che negli anni immediatamente successivi si è cercato di rivalorizzare secondo tre grandi filoni di approfondimento, e cioè il mare, la contemporaneità e l'arte. Il "mare" ha permesso di rivalorizzare la cultura legata alla navigazione, con le grandi testimonianze offerte dal nuovo "Museo del mare e della navigazione" inaugurato nel 2005 presso la Darsena e collegato, in termini di gestione, ad altre strutture affini e collaterali quali il Museo navale di Pegli, la Comenda e il Museo etnografico ospitato nel Castello D'Albertis. In secondo luogo, poiché a Genova la contemporaneità è venuta ad assumere moltissime espressioni, dall'architettura ai processi di socializzazione, dall'associazionismo alla comunicazione di massa, fin dal novembre 2002 nel capoluogo ligure è stato organizzato un Convegno mondiale delle "città educative" allo scopo di valorizzare tali aspetti, anche attraverso la realizzazione di un Centro di produzione teatrale e cinematografica. Il terzo filone sviluppato nel corso del 2004 è sta-

to il "viaggio" attraverso la storia del patrimonio artistico, risultante di un passato assai importante e tale da segnare la storia dell'Europa e del Mediterraneo, come testimoniano gli splendori della Via Aurea, del Palazzo Ducale (sede in quell'anno di una grande mostra dedicata a Rubens e alla magnificenza genovese della prima metà del Seicento), della stessa Via Balbi (dominata in parte da molti palazzi d'epoca ed in particolare dal Palazzo Reale, con la sua imponente collezione museale) e del Palazzo Spinola, sede della Galleria nazionale della Liguria.

Del resto Genova dispone di oltre venti musei, che sono stati riconfigurati nella forma di "poli museali" (attraverso il raggruppamento di collezioni assimilabili per tipologia) e che hanno iniziato a fungere da elementi trainanti di un turismo culturale inserito in un contesto urbano assai ampio, capace di coinvolgere sia Pegli ad occidente, sia Nervi, dove è stato provveduto ai lavori di restauro della Villa Saluzzo-Serra, con il riallestimento delle collezioni della Galleria d'arte moderna e della Collezione Mitchell Wolfson, allo scopo di coniugare le valenze ambientali dei parchi offerti dalle adiacenti Ville Gropallo e Grimaldi con le potenzialità delle collezioni artistiche. Altri interventi di ristrutturazione e di riallestimento effettuati in città hanno riguardato il Museo d'arte orientale E. Chiossone, il Museo di archeologia ligure (che ha consentito tra l'altro l'apertura al pubblico di due nuovi spazi espositivi, la sala egizia e la sala romana), il Museo del Risorgimento (con l'apertura di una sala dedicata all'inno di Mameli e ai cimeli mameliani), il Museo Navale e il Padiglione del Mare (dove è stata allestita la Sala Colombiana). Inoltre l'adozione di un unico modello di orario al pubblico, omogeneo e normalizzato secondo standard europei, ha del resto favorito una più ampia fruizione del patrimonio artistico, sia da parte dei residenti che dei turisti, che possono anche disporre di una "card dei musei" integrata con il trasporto urbano (nelle tipologie di 1 o 3 giorni). Non a caso, le vere e proprie strutture museali capaci di registrare significativi flussi di visitatori sono state Palazzo Ducale (che ha sfiorato le 400.000 presenze se si considerano le mostre³, gli eventi culturali, la convegnistica e gli spettacoli), seguito dalle Gallerie d'Arte dei Palazzi Rosso e Bianco di Strada Nuova, dal Museo del Mare (Galata), dal Museo di Storia Naturale e dalle Gallerie di Palazzo Reale, di arte contemporanea di Villa Croce e di Palazzo Spinola, dal Museo Culture del Mondo allestito presso il Castello d'Albertis, dal Museo di scultura e architettura ligure di S. Agostino, dal Museo di Archeologia ligure di Villa Durazzo-Pallavicini



a Pegli, dal Museo del Risorgimento annesso all'Istituto, dal Museo d'arte orientale E. Chiossone, dalla Raccolta Frugone di Villa Grimaldi a Nervi, dal Museo Navale di Villa Doria a Pegli, dal Museo di storia e cultura contadina genovese e ligure e dal Museo di Villa Luxoro a Nervi. Nonostante il 2004 sia stato un anno record, tanto da registrare circa 404.000 visitatori nei soli musei civici, l'attrazione turistico-culturale di Genova ha dimostrato una forte tenuta anche nel 2005, anno in cui l'affluenza alle stesse strutture culturali ha superato i 376.000 visitatori, con un calo inferiore alle previsioni.

Su incarico degli organismi di governo locale (Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale) Renzo Piano ha elaborato e proposto un nuovo progetto per la risistemazione integrale del porto e del fronte a mare genovese, in modo da favorire l'espansione del porto commerciale contenendo al minimo gli effetti negativi di impatto sull'ambiente e sulla città. Secondo tale progetto, considerato in questa sede con riguardo ai principali interventi innovativi, gli spazi oggi occupati dall'aeroporto Cristoforo Colombo, che occupano il *waterfront* prospiciente Cornigliano, verrebbero convertiti in una lunga linea di accosti tale da raddoppiare gli attuali spazi portuali, dislocando invece le strutture aeroportuali su un'isola artificiale, ubicata oltre la diga foranea, ma a diretto contatto con l'abitato di Sestri Ponente per mezzo di un *people mover* che dovrebbe transitare in un tunnel realizzato sotto il canale destinato all'attracco delle navi. A sua volta, una seconda isola artificiale, posta di fronte al bacino di Sampierdarena, dovrebbe essere destinata ad ospitare i cantieri navali, oggi ubicati ad est del Porto Antico, nella zona compresa tra il Molo Gianno e il porticciolo turistico Duca degli Abruzzi e divenuti quindi una grave anomalia urbanistica: in seguito a questo secondo intervento l'attuale area diportistica del Porto Antico verrebbe ad essere riconnessa all'area occupata dalla Fiera del Mare, disponendo così di una lunghissima e ininterrotta passeggiata a mare dal Museo del Mare a Bocca-dasse.

Il nuovo "progetto *Waterfront*" ha anche affrontato il problema del raccordo della viabilità urbana al sistema infrastrutturale nazionale, che ha dato luogo alla proposta di realizzazione di un tunnel subportuale, necessario per permettere l'abbattimento della Sopraelevata, oppure alla creazione di una monorotaia, che correndo lungo il porto sul basamento della demolita Sopraelevata, potrebbe collegare in tempi certi il Levante con il Ponente cittadino fino al nuovo aeroporto. Del resto, come ha osservato Lorenzo Caselli, Genova è destinata

a cambiare ulteriormente e con ritmi particolarmente intensi anche alla luce di ulteriori interventi, quali il Progetto Leonardo, in corso di realizzazione a Morego (San Quirico-Val Polcevera) ed in particolare agli Erzelli (Cornigliano), dove su una superficie di 300.000 mq dovrebbe sorgere uno dei più grandi parchi scientifico-tecnologici d'Europa, che si cercherà di integrare con la città, allo scopo ultimo di rendere sempre più polivalente l'economia del capoluogo ligure. Genova, pertanto, pur continuando a restare una città in primo luogo ancorata alle sue funzioni portuali, nel corso dell'ultimo decennio ha cercato non soltanto di riconvertire le sue funzioni industriali puntando sullo sviluppo delle attività *high tech*, ma anche di stimolare la crescita di un nuovo segmento, il turismo urbano, impostato su linee di condotta tali da conciliare la crescita dell'economia locale e di un parallelo miglioramento della qualità della vita della stessa popolazione residente: e tutto ciò conferma quanto sia importante la presenza di un'efficiente *governance* locale, composta da diversi attori sociali, privati e pubblici!

3. Le ricadute sullo sviluppo turistico della città

Il turismo urbano, che nel caso del capoluogo ligure spesso si manifesta nella forma di escursionismo urbano, induce l'osservatore superficiale ad associare Genova all'Acquario, struttura che nel periodo 1993-96⁴ ha registrato una forte crescita di visitatori, peraltro provenienti soprattutto dall'Italia di Nord-Ovest e assai marginalmente dalle altre regioni o dall'estero. Tale attrattiva, però, ha finito spesso per restare un fatto di attrazione del tutto isolato che rientra sicuramente nel modello di turismo "mordi e fuggi", mentre il forte flusso annuo di visitatori che essa richiama dovrebbe almeno in parte essere indirizzato verso le altre non meno importanti potenzialità culturali offerte dalla città. Il turismo urbano genovese si avvale infatti di altre sue prerogative, individuabili nel segmento degli affari e dei congressi (promosso da un apposito *Convention Bureau* in forte espansione), in quello storico-culturale e nel ruolo di primo piano che il porto occupa nel mercato crocieristico nazionale e internazionale.

A questi tre punti di forza si oppongono però svariati punti di debolezza, quali il persistere di una scarsa informazione turistica della città (sia a livello di *tour operator*, sia a livello di consumatore finale del prodotto turistico), una carenza dell'offerta alberghiera nel segmento medio (cui corrisponde uno scarso rapporto prezzo-qualità

da parte di piccole strutture condotte a gestione familiare)⁵, la presenza di una vita ancor debole in campo artistico, culturale e musicale (nonostante i massicci interventi effettuati), un ruolo ancora del tutto marginale, anche a livello nazionale, del comparto fieristico, le difficoltà di accesso alla città (soprattutto in termini di collegamenti aerei diretti) e di mobilità all'interno dello spazio urbano. Nel corso degli anni Novanta, come in parte si è già avuto modo di osservare, le attività promozionali non sono mancate, con alcuni effetti senz'altro positivi nel decollo di questa nuova funzione urbana, se si pensa ad esempio che in questi ultimi anni il 78% del movimento medio annuo di croceristi ha visitato la città. Ma poiché il turismo nelle città d'arte sta diventando sempre più competitivo, oltre a rimuovere i punti di debolezza appena elencati, un obiettivo particolarmente strategico dovrebbe essere quello di creare una sorta di "agenzia promozionale della città" capace di affiancarsi alle strutture già operanti sui diversi segmenti della domanda turistica nazionale e mondiale allo scopo di coinvolgerne i principali soggetti (Nota 5, Tab. 6).

Il turismo da crociera continua ad esercitare un ruolo di primo piano nell'economia, anche dopo il 2004, anno in cui società Festival Crociere è stata dichiarata fallita, mentre la Costa Crociere ha deciso di trasferire la sua attività nel vicino porto di Savona, incentrando i suoi investimenti sul

nuovo Palacrociere della città rivierasca: in conseguenza di questi due fatti, il traffico crocieristico, che nel corso degli anni Novanta era notevolmente aumentato, passando da una media annua di 271.000 passeggeri nel triennio 1993-95 a 444.000 passeggeri nel triennio 1998-2000, nel 2004 è sceso bruscamente a 287.000 passeggeri. Negli anni successivi, però, è iniziato un nuovo periodo di ripresa e di ulteriore sviluppo, legato ai progressivi investimenti effettuati dalla MSC (Mediterranean Shipping Company), specializzata nell'offerta di servizi, costituiti in buona parte da crociere integrate da voli *charter* con le città tedesche e inglesi, per favorire i collegamenti dei croceristi dalle aree di residenza con il porto di Genova. Non a caso, a partire dal 2005 il movimento ha registrato una forte ripresa: la media annua dei passeggeri, infatti, è nuovamente aumentata, superando i livelli precedentemente raggiunti, se si considera che nel 2009 i croceristi transitati nelle strutture genovesi sono stati 671.000, con una media di 610.000 unità nel biennio 2008-09 (Tab. 7). Il movimento crocieristico legato a Genova viene a coinvolgere tre ambiti di avamare: quello mediterraneo occidentale, diretto verso la Spagna e le Canarie, che la MSC disimpegna utilizzando tre navi, tra cui la Splendida e la Fantasia, ognuna dotata di 133.500 tonnellate di stazza, con una capienza di 3.959 passeggeri ed un equipaggio di 1.325 unità; l'avamare mediterraneo orientale, frequentato soprattutto

Tab. 6. La struttura per categorie dell'offerta ricettiva alberghiera nel 1998 e nel 2008.

Categorie alberghiere	1998			2008			Δ % (1998=100)
	Esercizi	Posti Letto	% Letti	Esercizi	Posti Letto	% Letti	
5 stelle	-	-		2	406	5,5	-
4 stelle	13	2.798	44,7	17	3.800	51,5	+35,8
3 stelle	28	1.614	25,8	33	1.726	23,5	+6,8
2 stelle	14	426	6,8	28	673	9,1	+58,0
1 stella	54	1.145	18,3	37	716	9,7	-37,5
Res. alberg.	3	274	4,4	1	53	0,7	-80,7
Totali	112	6.257	100,0	118	7.374	100,0	+17,9

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

Tab. 7. Il movimento passeggeri (in migliaia) nei terminal "traghetti" e "crociere" in alcuni momenti significativi compresi tra la prima metà degli anni Novanta e oggi.

Categorie di passeggeri	1993-95	1998-2000	Δ% (93-95=100)	2003-05	Δ% (98-00=100)	2008-09	Δ% (03-05=100)
Passeggeri Terminal "Traghetti"	2.004	2.111	+5,3	2.701	+27,9	2.765	+2,4
Passeggeri Terminal "Crociere"	271	444	+63,8	434	-2,3	610	+40,6
Totale passeggeri	2.275	2.555	+12,3	3.135	+22,7	3.375	+7,7

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.



Tab. 8. La struttura geografica dei principali flussi turistici (1998 e 2008) originati dai Paesi stranieri e dalle regioni italiane.

Aree di provenienza	Arrivi		Presenze		Δ % (1998=100)	
	1998	2008	1998	2008	Arrivi	Presenze
Francia	18.851	39.957	34.792	63.482	+112,0	+82,5
Germania	18.458	28.933	41.224	52.468	+56,8	+27,3
Stati Uniti	16.912	17.083	31.439	33.239	+1,0	+5,7
Regno Unito	15.747	16.532	31.461	35.118	+5,0	+11,6
Spagna	7.792	16.634	12.210	26.974	+113,5	+120,9
Svizzera	9.224	12.176	15.087	20.935	+32,0	+38,8
Paesi Bassi	3.648	10.191	7.882	20.767	+179,4	+163,5
Lazio	51.358	91.804	101.952	161.398	+78,8	+58,3
Lombardia	47.687	64.958	115.052	134.701	+36,2	+17,1
Liguria	24.577	27.158	81.231	89.727	+10,5	+10,5
Piemonte	23.292	30.242	56.212	72.441	+29,8	+28,9
Campania	20.863	27.835	60.918	71.682	+33,4	+17,7
Veneto	22.695	27.098	48.241	53.433	+19,4	+10,8
Toscana	18.661	23.644	45.020	46.552	+26,7	+3,4
Emilia - Romagna	20.440	24.884	44.001	47.292	+21,7	+7,5
Sicilia	16.673	18.905	43.610	56.829	+13,4	+30,3
Puglia	10.379	15.342	30.842	38.074	+47,8	+23,4

Fonte: Elaborazioni dell'Autore su dati SEAT.

to in primavera ed autunno, con servizi disimpegnati da due navi che effettuano soste soprattutto negli scali portuali della Grecia, dell'Egitto e del Mar Nero; un terzo avanmare, di nicchia, è infine costituito dal Sud America e dal Sud Africa.

Gli eventi di rigenerazione urbana hanno sicuramente svolto un ruolo fondamentale nel decollo e nella successiva fase di sviluppo turistico di Genova, città in cui tale funzione era da sempre trascurata: nel 1990 il numero di arrivi stranieri nelle strutture alberghiere della città era pari a 120 mila unità, per superare i 200 mila nel 2004 (anno legato agli eventi organizzati in occasione di "Genova Capitale Europea della Cultura") e i 245 mila nel 2008; anche le presenze straniere, che si attestavano intorno ad una media annua di 330 mila unità nel periodo 1990-95, hanno superato le 400 mila unità, sempre nel 2004, per avvicinarsi alle 510 mila unità nel 2008! Negli ultimi anni dello scorso millennio la struttura geografica delle presenze straniere, articolata per aree culturali di provenienza, era dominata da Germania, Francia, Regno Unito e Stati Uniti, mentre a dieci anni di distanza la Francia è venuta ad alimentare il flusso dominante (aumentato dell'83% nel corso di un decennio), seguita da Germania, Regno Unito e Stati Uniti: a sua volta, la domanda turistica originata da Paesi, fino a pochi anni fa di secondo piano, come Spagna, Svizzera e Paesi Bassi, è cre-

sciuta rapidamente (sempre in dieci anni +121% nel caso della Spagna e +164% nel caso dei Paesi Bassi), allargando in termini quantitativi il ventaglio delle presenze straniere (Tab. 8). Anche gli arrivi e le presenze alberghiere alimentate dal flusso nazionale hanno registrato un forte incremento nel corso dell'ultimo decennio: infatti, mentre nel triennio 1995-97 tale componente della domanda si attestava intorno ad una media annua di 278 mila arrivi e 665 mila presenze, nel 2004, anno a carattere eccezionale, Genova ha superato 390 mila arrivi e le 800 mila presenze, per registrare negli anni successivi lievi cali (379 mila arrivi e 756 mila presenze nel 2008!). I flussi nazionali risultano alimentati soprattutto da Lazio (+58%), Lombardia, Liguria, Piemonte, Campania, Veneto, Toscana, Emilia, Sicilia e Puglia, seguite a notevole distanza dalle altre regioni, tutte con flussi piuttosto contenuti (cfr. ancora Tab. 8)⁶.

Il *waterfront* genovese, dunque, è diventato nel corso di un solo ventennio una realtà diversa e nel caso del fronte mare prospiciente il centro storico della città una realtà "ritrovata" non soltanto dai visitatori e dai turisti, ma anche dagli stessi residenti, che hanno avuto modo di scoprire non senza sorpresa il fascino discreto di una città "svelata" e per molti versi inaspettata. Certamente la strada intrapresa è ancor lunga, poiché il processo di sviluppo urbano avviato in questi anni ed avente come base

un continuo dialogo, fatto di alleanze tra gli attori della *governance* locale, comunitaria e portuale, dovrà essere sostenuto affinché non si risolva in un fatto episodico, legato a fatti eccezionali. E tutto ciò, come ha avuto modo di osservare Braudel, nel senso che Genova, “corpo fragile, sismografo ultrasensibile che registra ogni vibrazione del vasto mondo, mostro di intelligenza e talvolta di durezza, ... è condannata ad impadronirsi del mondo, o a non esistere”!

Bibliografia

- Alberini C., *Infrastrutture e trasformazioni urbane a Genova*, Genova, 2004, De Ferrari & De Vega.
- Bozzo G., *Genova, percorso in una città rinnovata*, Genova, 2004, Sagep.
- Braudel F., «Gènes au début du XVII siècle», in AA. VV., *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX: studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, 1977, il Mulino, pp. 457-479.
- Braudel F., *Memorie del Mediterraneo*, Milano, 1998, Bompiani.
- Chaline C., «La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes metropoles», in *Annales de Géographie*, n. 544, 1988, pp. 695-715.
- Doria G., *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Istituto di Storia Economica dell'Università degli Studi, Genova, 1995.
- Gabrielli B., *La città nel porto*, Torino, 1992, Nuova Eri.
- Giordano G., «La ristrutturazione del waterfront a Londra, problema di riconversione portuale», in *Annali di ricerche e studi di Geografia*, XLIV, nn. 3-4, 1988, pp. 41-63.
- Greco N., *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, Milano, 2009, Angeli.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S. (a cura di), *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment*, Londra, 1988, Belhaven Press (trad. ital. Lucia M.G. (a cura di), *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Milano, 1994, Mursia).
- Lucia M.G., «I porti italiani e le risposte al cambiamento», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 113-160.
- Musso E., Benacchio M., «Demaritimisation o remaritimisation? L'evoluzione dello scenario economico nelle città portuali», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 199-254.
- Pinder D.A., «Le principali implicazioni del cambiamento delle funzioni portuali per gli ambienti costieri», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 185-198.
- Ridolfi G., Soriani S., «Il Mediterraneo delle crociere», in Soriani S. (a cura di), *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Venezia, 2003, Libreria Editrice Cafoscarina, pp. 191-212.
- Rocca G., «Il turismo culturale come fattore di processi globali. Due casi a confronto: Edimburgo e Genova», in Cusimano G. (a cura di), *Ciclopi e Sirene. Geografie del contatto culturale*, Palermo, 2003, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Palermo, Memoria 13, pp. 461-476.
- Rocca G., «Cardiff: da centro portuale a polo di turismo urbano», in Campione G., Farinelli F., Santoro Lezzi C. (a cura di), *Scritti per Alberto Di Blasi*, Bologna, 2006, Pàtron, pp. 1379-1390.
- Rostow W., *Gli stadi di sviluppo economico*, Torino, 1962, Einaudi (ed. orig. Cambridge, 1960).
- SEAT (a cura di), *Annuario*, Torino, 1978, 1979, 1994, 1995, 2005, 2006, SEAT.
- Soriani S., «Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici», in *Rivista Geografica Italiana*, CV, n. 4, 1988, pp. 535-582.
- Terranova R., «Evoluzione morfologica e ambientale nei recuperi di waterfront urbani: Baltimora, Londra e Genova a confronto», in Brandis P., Scanu G. (a cura di), *La Sardegna nel mondo Mediterraneo*, Bologna, 1995, Pàtron, pp. 41-78.
- Vallega A., *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, 1980a, Mursia.
- Vallega A., «La regione marittimo-litoranea: una nuova categoria di ricerca regionale», in *Rivista Geografica Italiana*, LXXXVII, n. 4, 1980b, pp. 367-385.
- Vallega A., *The changing waterfront in coastal area management*, Milano, 1992, Angeli.
- Vigarié A., *Ports de commerce et vie littorale*, Parigi, 1979, Hachette.
- Wrenn D.M., *Inner Harbour, Baltimore, Maryland Urban Waterfront Development*, Washington, 1983, Urban Land Institute.

Note

¹ Quasi a ribadire l'eccezionale valore culturale dei palazzi più prestigiosi del centro storico genovese, va ricordato che il 13 luglio 2006 una speciale commissione nominata dall'UNESCO, riunitasi a Vilnius ha inserito nell'*heritage* mondiale quarantadue degli ottanta palazzi iscritti nel *Sistema dei Rolli*. Con tale termine, derivato dalla parola *rotoli*, a partire dal 1576, su disposizione del Senato della Repubblica aristocratica ed oligarchica rifondata dal principe e ammiraglio Andrea Doria abilmente inserita nell'orbita della sfera di influenza spagnola, si stava ad indicare le liste dei palazzi e delle dimore eccellenti delle famiglie nobili che ambivano ad ospitare – e che potevano farlo soltanto per sorteggio pubblico – le alte personalità in transito per visite di stato alla Repubblica di Genova, e che in tempi successivi avrebbero ospitato i viaggiatori illustri che includevano il capoluogo ligure nel loro *Grand Tour* culturale e/o d'affari. Tuttora conservati nell'Archivio di Stato di Genova, i Rolli degli “alloggiamenti pubblici” furono successivamente revisionati negli anni 1588, 1599, 1614 e 1664, catalogando circa 150 dimore *precettabili* per ospitare gli ospiti di prestigio e suddivise in tre categorie in rapporto ad elementi di valutazioni quali la dimensione, la bellezza e l'importanza. Soltanto tre palazzi (e cioè le abitazioni di Giobatta Doria, in salita Santa Caterina, di Nicolò Grimaldi e Franco Lercari in Strada Nuova) potevano ospitare gli alti dignitari, in quanto per tali dimore nelle disposizioni dei Rolli si precisava che esse erano riservate a “Papa, Imperatore re e legato Cardinali o altro Principe” (Doria, 1995). Il restauro di tali palazzi, avvenuto soprattutto nel 2001 (G8) e nel 2004 (“Genova Capitale Europea della Cultura”), ha comportato un impiego di risorse finanziarie stimabili in 10 milioni di euro, derivanti da finanziamenti privati e pubblici.

² La “Palazzata della Ripa”, che costituiva un tempo il limite di confine tra il centro storico e il mare, si presenta come la quinta scenografica del Porto Antico, essendo composta da 43 prestigiosi edifici, per uno svolgimento di circa un km da Porta dei Vacca a Piazza Cavour. Sviluppatisi nel XII secolo per ordine di Padri del Comune, che cercavano di controllare le attività commerciali nel fronte mare, già allora la zona più vitale della città, nei secoli successivi è venuta a costituire un modello quasi unico di integrazione commerciale e residenziale, con vari edi-



fici affiancati ed unificati da un lungo porticato al piano terra, caratterizzato dalla presenza continua di negozi. A partire dal XVII, però, in seguito alla costruzione delle mura a mare, la *Ripa Maris* ha perso la sua posizione privilegiata, pur mantenendo quella di affaccio commerciale. L'idea del recupero è nata nel 1999, ma la sua realizzazione è avvenuta tra l'aprile del 2003 e il maggio 2004, riportando alla vista i vari toni di giallo, ocra, rosa, rossi, verdi, avorio e bianco che caratterizzano il paesaggio urbano in Liguria.

³ In particolare la mostra "L'Età di Rubens", svoltasi dal 20 marzo all'11 luglio 2004, ha registrato da sola circa la metà dei visitatori affluiti a Palazzo Ducale.

⁴ L'affluenza dei visitatori a tale struttura, pari a 227.352 visitatori nel primo periodo di apertura (ottobre-dicembre 1993), è stata di 980.721 nel 1994, per superare 1,4 milioni nei due anni successivi e quindi ridursi a 1,2 milioni nel 2000. Nel periodo 2001-05 i flussi sono nuovamente aumentati, superando 1,3 milioni negli ultimi tre anni, con una presenza che registra la sua

maggior concentrazione nel periodo compreso tra marzo e ottobre (83% dei visitatori nel 2005!). In questi ultimi anni l'affluenza stenta a raggiungere 1,2 milioni di visitatori (1.189.700 nel 2008!)

⁵ Nel 2008, su un totale di 118 esercizi alberghieri 65 strutture (55%) figuravano ancora nella fascia bassa (1-2 stelle): al contrario, in netto contrasto con la tendenza generale, le strutture di medio livello (3 stelle) erano soltanto 33 (28%). Nel corso del decennio 1998-2008 la situazione è comunque migliorata in termini quantitativi (+17,9% di posti letto) e qualitativi, non soltanto per l'apertura di due strutture a 5 stelle, ma anche e soprattutto per i significativi incrementi di posti letto nelle strutture a 4 e 3 stelle e per le migliorie apportate a molti esercizi ad una stella, passati alla categoria superiore (Tab. 6).

⁶ Sia con riguardo alla componente italiana, sia per quella straniera, il comparto extra-alberghiero riveste un ruolo del tutto marginale, assorbendo circa il 10% del totale delle presenze.