

Andrea Pirni

## Tra la Città e il Porto\*



L'attuale complesso intreccio, tra contesti di riferimento, limiti strutturali e problematiche congiunturali, rende il ruolo degli attori – individuali, di gruppo e istituzionali – e della loro interazione particolarmente saliente per la rielaborazione del legame societario. Il mutamento sociale si presenta con dinamiche disaggregate, repentine e apparentemente poco impattanti sul quotidiano ma si inizia a intravedere un profondo processo (ri)strutturante i rapporti sociali nel lungo periodo. I «Cahiers di Scienze Sociali» sono, da sempre, straordinariamente sensibili nel rilevare fenomeni di trasformazione di grande portata e nel volgere verso questi uno sguardo interdisciplinare per coglierne le molteplici implicazioni. È questo il caso della relazione tra “Città” e “Porto” che la Rivista ha accettato di considerare in questo numero.

Sul piano socio-culturale è immediatamente evidente il forte legame tra la città e il “proprio” porto in relazione all’elaborazione storica dei rapporti tra grandi investitori e lavoratori nonché riguardo alle specificità delle vie commerciali avviate. Molto meno lo è sul piano giuridico-politico: da questo punto di vista, la frattura moderna tra la città e il porto è segnata

---

\*La sezione dal titolo “Il nodo città/porto”, a cura di Andrea Pirni, è stata pubblicata con il contributo del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Genova. I fondi utilizzati derivano dalla convenzione tra il Dipartimento e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

dall'appartenenza di quest'ultimo al demanio pubblico – ovvero allo Stato – e dalla sua sostanziale – ma controversa – autonomia operativa rispetto agli organi politici della città e degli enti territoriali di riferimento più prossimo (si veda l'articolo di Matteo Macciò). A ciò va aggiunto che il *management* del porto non è soggetto a legittimazione popolare. In estrema sintesi: il porto e la città costituiscono due sistemi prevalentemente autonomi che elaborano le forme della reciproca interdipendenza economica e politica perlopiù a livello di *élites*.

Questo carattere diviene particolarmente problematico dal momento che le esternalità positive di un porto di una certa importanza tendono a interessare un'area più o meno vasta a livello territoriale (anche nazionale o internazionale) mentre le sue esternalità negative impattano prioritariamente sulla città di riferimento. Fra queste, senza dubbio la questione ambientale: i porti industriali sono, infatti, fra i maggiori responsabili dell'inquinamento della città limitrofa. La sostenibilità portuale costituisce, dunque, una delle declinazioni più rilevanti del cambiamento climatico e della svolta “*green*” che a livello globale negli ultimi cinquant'anni ha ottenuto alterni risultati – si vedano gli esiti della Conferenza delle Parti tenutasi a Glasgow nel novembre 2021 – e in ambito europeo definisce uno dei cardini del Piano Next Generation EU e della sua declinazione italiana nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ponendo una delle sfide principali per almeno il prossimo decennio. La sostenibilità ha da tempo assunto un significato ampio la cui profilatura esecutiva non può prescindere da un maggior grado di consapevolezza popolare (si veda l'articolo di Sonia Pestarino): in questo quadro la società civile, le cui molteplici configurazioni sono l'esito dei processi di mutamento in corso, entra quale attore di particolare importanza nelle relazioni tra città e porto. Agli occhi dei cittadini la qualità dell'aria, il rischio di incidenti, la mobilità sono alcune delle principali chiavi di accesso per la possibile risaldatura tra la città e il porto. La mera dimensione economica e lavorativa della realtà portuale rimane difficile da cogliere e soprattutto da quantificare, se non da parte di gruppi di interesse e di pressione consolidati come Confindustria e i sindacati dei lavoratori. Di qui l'esigenza dei porti – ora delle Autorità di Sistema Portuale – a rafforzare la propria comunicazione istituzionale, in particolare attraverso i siti internet ufficiali che presentano una lenta – e disomogenea – evoluzione dal ritualismo burocratico dell'adempimento all'elaborazione di strategie e piani di comunicazione mirati agli operatori economici e al cittadino (si veda l'articolo di Stefano Bonabello). In questo senso assume un carattere centrale il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) richiesto per legge.

Possiamo dire che i porti o, meglio, la relazione tra città e porto, declinata prevalentemente nei termini del concetto complesso di sostenibilità si “politicizza”, intendendo con questa espressione l’affermazione di una dialettica più ampia e più sistematica tra scelte delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e le istanze o reazioni della società civile delle città di riferimento. Questo processo, da un lato, trova energico slancio critico tramite le azioni di associazioni e comitati territoriali – e, talvolta, anche da singoli cittadini che, a vario titolo, intervengono su questioni specifiche –; dall’altro, è frutto di un *input* normativo che ha avuto una problematica gestazione in Italia ma che, a partire da alcune leggi regionali, è poi approdato a un atto con forza di legge – opzione, per così dire, “spuntata” – fino ad esser ricompreso nel macro contesto del Codice degli appalti pubblici. Si tratta dello strumento del “dibattito pubblico” ovvero “il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull’opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi specifici con definite soglie dimensionali” (DPCM n. 76 del 10 maggio 2018, art. 2). Il ricorso al dibattito pubblico è stato ampio in Francia, in particolare per le opere che hanno riguardato i porti; in Italia la prima esperienza di dibattito pubblico *ante litteram* è avvenuta a Genova nel 2009 sulla gronda autostradale – occasione che, peraltro, ha visto il coinvolgimento del Dipartimento di Scienze Politiche dell’Università di Genova e alcuni di coloro che contribuiscono alla presente sezione –: la “stagione” dei porti è stata aperta con la costruzione di un nuovo terminal e il rifacimento della stazione marittima del Porto di Livorno nel 2016 in Toscana, in forza della legge regionale che lo rendeva obbligatorio per certi tipi di interventi (si veda l’articolo di Penco e Raffini). Tuttavia, il primo dibattito pubblico successivo al DPCM n. 76 che estende l’obbligatorietà a livello nazionale si è svolto a Genova nel 2021 sulla costruzione della nuova diga foranea.

Oltre che per questo ultimo punto, Genova si pone come caso studio di eccezionale rilievo anche per altre ragioni: il Porto di Genova è fra i più importanti del Mediterraneo ed è *multipurpose* ovvero ospita la massima gamma di attività al suo interno; la città e il porto – per la configurazione del territorio – si sono sviluppati parallelamente, rimanendo separati con mura lungo tutto l’arco portuale almeno fino a metà Ottocento; da trent’anni è stata realizzata l’area del Porto Antico consentendo ai genovesi di utilizzare un accesso al mare per finalità ludiche, culturali e turistiche; Genova, come segnalato, è stata sede di un’occasione pionieristica di dibattito pubblico connessa sotto molti rispetti alla tragedia avvenuta con il

crollo del ponte Morandi del 14 agosto 2018; la città, infine, sta attraversando una lunga e problematica fase di riconversione industriale.

L'occasione che permette di porre l'attenzione sul caso genovese è data dalla volontà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – che sovrintende ai porti di Vado Ligure, Savona, Pra' e Genova – di orientarsi a una maggiore apertura con i genovesi: si tratta di un indirizzo avviato con il citato dibattito pubblico per la diga foranea – conclusosi a febbraio 2021 – e proseguito con il percorso dialogico – non un dibattito pubblico *ex lege* – avviato nell'aprile dello stesso anno. Quest'ultimo, volto al coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse in merito alla rilocalizzazione in ambito portuale di depositi chimici situati nell'area di Moltedo – nel ponente cittadino – è stato affidato a un gruppo di lavoro del Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Genova ([www.dialoghinporto.it](http://www.dialoghinporto.it)). L'esperienza è risultata di straordinario interesse sotto molti profili a partire dalla definizione delle linee di tensione fra Amministrazione comunale, AdSP, comitati territoriali, associazioni e sindacati, Municipi, partiti politici, operatori economici nonché leader di opinione o singoli cittadini promotori di letture soggettive della questione (si veda l'articolo di Reggiardo e Libbi).

In questa sede viene restituito il quadro di riferimento all'interno del quale segnalare un fenomeno-laboratorio di sicuro interesse per il peculiare intreccio che pone tra l'elaborazione dell'idea/dell'ideologia “*green*” da parte dei soggetti e dei gruppi della società civile, l'avvio della rinnovata politicizzazione, non solo di matrice elitistica, del rapporto tra la città e il porto, il radicamento di strumenti partecipativi e di attivazione del cittadino all'interno dei contesti urbani.