

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

11

A photograph of a cityscape, likely Istanbul, featuring a large mosque with a prominent dome and minarets in the background. In the foreground, a white boat with a blue canopy is docked on a body of water. The sky is clear and blue, and there are several birds flying in the air.

il mare e
la città



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

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

print ISSN 1974-6849, 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)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (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)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *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. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
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)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (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)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, 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*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/ Editorial

Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

Interventi/ Papers

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/ *Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*

Massimo CLEMENTE

19

Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/ *Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*

Piero PEDROCCO

35

Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/ *A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*

Maria Elena BUSLACCHI

47

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano / *Between rules and mysteries, of the sea and of the city*

Francesco FORTE

61

Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul / *Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*

Gianluca FREDIANI

75

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/ *Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*

Bianca PETRELLA

89

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/ *Portofino, between elite tourism and depopulation*

Francesco GASTALDI

103

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/ *The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*

Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO

115

Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/ *Urban rinaturaction in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*

Emanuela NAN

131

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/ *Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*

Francesca MORACI, Celestina FAZIA

145

LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un *brandscape* nel caso studio di Liverpool Waters / *LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*

Annie ATTADEMO

157

La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i> Leo OORSCHOT	171
Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i> Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI	185
Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i> Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO	201
Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i> Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO	219
Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo / <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i> Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI	239

Rubriche/Sections

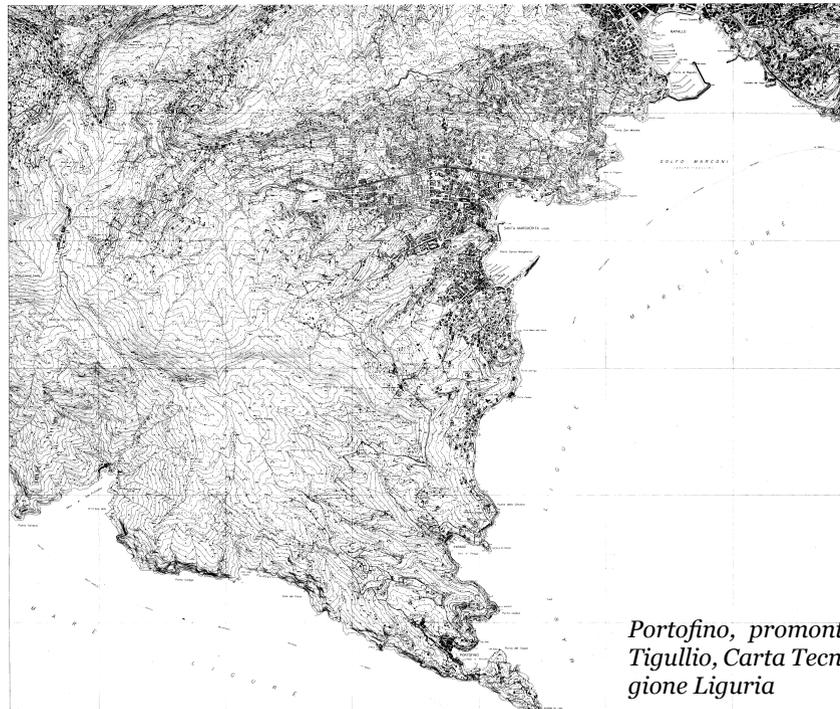
Recensioni/Book reviews	255
Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects	
Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona / <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i> Michele MANIGRASSO	267
Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento / <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i> Margherita SARLI	271
Progetti di waterfront / <i>Waterfront projects</i> Antonio ACIERNO	275
La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine / <i>The redevelopment of the riverbanks of Seine: le Projet des berges de Seine</i> Candida CUTURI	283
Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences	
Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i> Francesca PIROZZI	289
Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i> Tiziana COLETTA	293
Rassegna legislativa/ Legislative review	
Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO	297

Portofino, between elite tourism and depopulation

Francesco Gastaldi

Abstract

The celebrity of Portofino is not derived from a recent operation of local marketing, but is rooted in solid naturalistic and geographical reasons. In the “boom” years Portofino’s international fame, exclusively for luxury tourism, has developed and established itself as spearhead of all the entire “Riviera del Levante”. Parallel to this development opportunity, which replaced the traditional activities no longer profitable, we are witnessing a gradual and steady residents’ abandonment of the city. The depopulation of the town of Portofino has been the subject of different analysis and evaluations, most of them negative but look at Portofino as a symbol of the power of rich people who are expelling the traditional inhabitants, it is, however, simplistic and reductive in comparison with the complexity of social and economic phenomena. This statement seems rather dictated



Portofino, promontorio e Golfo del Tigullio, Carta Tecnica Regionale Regione Liguria

abstract

by feeling, linked to a picturesque image of Italian villages which historical iconography has bequeathed to us. the paper reconstructs the main events related to the speculation of the sixties and the problems linked to territory management and environment preservation of “Tigullio” area, which still is under strong pressure due to mass tourism. Today in Portofino we are witnessing a common phenomenon to all the hinterland countries: “alive” at during part year and “frozen” during low season, as happens in most of the touristic localities close to large urban areas.

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento

La celebrità di Portofino non deriva da una recente operazione di marketing territoriale, ma affonda le sue radici in solide motivazioni naturalistiche, paesistiche e storico-geografiche. Negli anni del boom economico la notorietà internazionale di Portofino come esclusivo centro turistico di lusso si è sviluppata e consolidata ponendosi come punta di diamante di tutta la Riviera ligure di levante. Parallelamente a questa occasione di sviluppo che sostituiva le attività tradizionali ormai non più remunerative si assiste ad un progressivo e costante abbandono del paese da parte dei residenti. Lo spopolamento del comune di Portofino è stato oggetto di numerose analisi e valutazioni, che per lo più danno giudizi negativi, vedere Portofino come simbolo della potenza dei “ricchi” che espellono gli abitanti tradizionali, appare però semplicistico e riduttivo rispetto alla complessità dei fenomeni socio-economici in gioco. Tale interpretazione sembra dettata da motivazioni piuttosto sentimentalistiche legate ad un immagine pittoresca dei borghi italiani che l'iconografia storica ci ha tramandato. Nello scritto sono ricostruite le principali vicende legate alla speculazione edilizia degli anni Sessanta del Novecento e le problematiche legate al governo del territorio e alla tutela ambientale di un'area (quella del Tigullio) sottoposta a forti pressioni con il diffondersi del turismo di massa. Oggi a Portofino si assiste ad un fenomeno comune a tutti i paesi più interni dell'entroterra che sono “vivi” in determinati periodi dell'anno e che cadono in “letargo” nei mesi di bassa stagione, come accade in gran parte delle località turistiche italiane vicine alle grandi zone urbane.

KEYWORDS:

tourism, depopulation, environmental protection, Portofino

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento

Francesco Gastaldi

Lo spopolamento del comune turistico di Portofino in provincia di Genova, è oggetto di numerose interpretazioni, che per lo più danno valutazioni sostanzialmente negative fino alla definizione ricorrente di “borgo fantasma”. Leggere Portofino come simbolo della potenza dei “ricchi” che espellono gli abitanti tradizionali appare però semplicistico e riduttivo rispetto alla complessità dei fenomeni socio-economici che in questo scritto si cercherà di approfondire.

Tra la fine Ottocento e la Seconda Guerra Mondiale sono sorte ville di grande pregio architettonico, in genere costruite su scogliere a picco sul mare, in posizione panoramica ed esclusiva. I proprietari di queste dimore erano per lo più stranieri che si godevano il clima mite della Riviera ligure nei mesi invernali; le nuove costruzioni si inserirono nel paesaggio del promontorio in modo armonico.

Non diversamente dagli altri centri costieri Portofino viveva la dualità tra economia marittima e agricola: gli abitanti delle case disposte attorno al porticciolo naturale vivevano di pesca e di trasporto e commercio marittimi, mentre i versanti ripidi attorno al borgo erano coltivati ad ulivo e ad orto domestico e davano sostentamento a numerose famiglie che si organizzavano in piccole frazioni di poche case. Interessante punto di contatto tra i due “mondi” era la presenza nella valletta di Paraggi di un torrente che garantiva la presenza di acqua sufficiente ad azionare numerosi mulini anche nei periodi in cui gli altri corsi d'acqua erano in secca: da tutto il territorio costiero dell'antica Repubblica di Genova giungevano a Paraggi carichi di grano da macinare in questi mulini.

La presenza, fin dal 1935 dell'Ente Autonomo del Monte di Portofino (istituito tramite la legge 1251 del 20 giugno 1935), ha reso impossibile la costruzione di strade carrabili che raggiungessero le frazioni in alto, ha soltanto permesso il riutilizzo di diverse percorrenze pedonali per il passaggio di piccoli mezzi o piccole automobili, solo ai residenti ed in numero limitato.

Tale circostanza ha indubbiamente preservato la bellezza del paesaggio, ma non ha consentito alla residenzialità rurale di avvicinarsi agli standard di vita che si diffondevano nel dopoguerra. E' comunque da rilevare che le prime richieste di una più agevole rete stradale di collegamento delle frazioni collinari erano genuinamente presentate dagli abitanti storici del luogo: solo successivamente ad esse si affiancarono quelle degli immobiliari che volevano avviare processi di speculazione edilizia come già stavano facendo in alcuni centri vicini, primo fra tutti Rapallo.



Fig. 1 - Portofino, Borgo e promontorio
(fonte: comune di Portofino)

La rottura storica avvenuta dopo la seconda guerra mondiale ha modificato profondamente anche i destini di Portofino: le attività marinare ed agricole praticate dai locali sono divenute sempre più marginali e il turismo inventato mezzo secolo prima da intellettuali e nobili nordeuropei allarga il proprio bacino di utenza ed accoglie i nuovi “ricchi”, protagonisti del rilancio dell’economia italiana. Negli anni del *boom economico* la notorietà internazionale di Portofino come esclusivo centro turistico di lusso si è sviluppata e consolidata ponendosi come punta di diamante di tutto il comprensorio turistico del Golfo del Tigullio e del Golfo Paradiso. Parallelamente, a questa improvvisa occasione di sviluppo che veniva provvidenzialmente a sostituire le attività tradizionali ormai non più remunerative, si assiste ad un progressivo e costante abbandono del territorio comunale da parte dei residenti.

Ma non sono soltanto queste le motivazioni dello spopolamento della zona rurale di Portofino. Analogamente a quanto avvenuto nella quasi totalità dei borghi montani dell’entroterra ligure e nelle frazioni collinari dei comuni costieri: nonostante la costruzione delle strade che li raggiungevano, il calo demografico continuava e, addirittura, in molti casi lo accelerava. Non solo: l’appartamento in città era uno *status-symbol* di forte richiamo per chi aveva fino ad allora vissuto in case rurali. I portofinesi “di campagna” non si sottraevano a questo fascino e se gli anziani rimanevano a presidiare il territorio, le nuove generazioni scendevano a valle nelle vicine Santa Margherita Ligure e Rapallo. Le case sul monte, rimanevano progressivamente disabitate e venivano progressivamente acquistate da imprenditori e professionisti, soprattutto milanesi, per farne la propria casa di vacanza.

La speculazione edilizia nel Tigullio

Nel dopoguerra il “boom” economico nazionale agisce da forte propellente per il diffondersi di un nuovo modello turistico in queste aree territoriali assai vicine a quelle del “triangolo industriale” (Gabrielli 1994). Il mutamento degli stili di vita e di consumo fa esplodere il turismo di massa e alimenta la “catena delle seconde case” (Ginsborg 1989). Le denunce di alcuni autorevoli giornalisti, intellettuali e frequentatori del Tigullio, resero impossibile il saccheggio dell’area del Monte di Portofino che era dotata di un Piano Paesistico approvato dal Ministero dell’Istruzione il 3 giugno 1958. Detto piano comprendeva parti dei comuni di Recco, Portofino, Santa Margherita Ligure, Rapallo e Camogli e fu elaborato dalla Soprintendenza ai Monumenti della Liguria. Il lavoro fu portato avanti con grande fatica a causa delle ostilità che i comuni interessati dal piano mostrarono nei confronti della Soprintendenza, la cui azione veniva ravvisata come una ingiustificata ingerenza in materia di edilizia comunale (la legge 1497 del 1939 non prevedeva appropriate forme di correlazione tra gli strumenti di pianificazione urbanistica e i piani paesaggistici). L’esigenza di contemperare i diversi interessi pose il fianco a critiche sia dalla parte più conservatrice, albergatori e appassionati del Monte, che ravvisarono nel piano scarso rigore nelle norme di tutela, sia dalla parte aventi maggiori interessi speculativi, che vide nel piano un eccessivo atteggiamento vincolistico soprattutto riguardo alle aree fabbricabili. Le previsioni di tale piano sono durate a lungo e sono venute meno solo con la definitiva approvazione, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 25 febbraio 1990 del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria.

Va anche detto che per quanto riguarda i piani comunali, in base alla legge 1150 del 1942, non tutti i comuni erano obbligati a dotarsi di PRG, dovevano farlo obbligatoriamente solo quelli inclusi in appositi elenchi diramati dal Ministro dei Lavori Pubblici. Il primo elenco viene diramato l’11 maggio 1954 e comprende tra gli altri i comuni del Tigullio di Chiavari, Rapallo e Santa Margherita Ligure (che a quella data non avevano ancora provveduto a dotarsi dello strumento pianificatorio). Scorrendo l’elenco si trovano esclusivamente capoluoghi di provincia o centri di preminente interesse turistico, ed è evidente la volontà del legislatore di tutelare quelle località che avrebbero potuto avere uno sviluppo urbanistico particolarmente intenso.

Nel 1963 la rivista “Urbanistica” pubblica i risultati di un’inchiesta sulla “formazione, approvazione, attuazione” dei piani regolatori estesa a tutto il territorio nazionale. Nel frattempo gli elenchi emanati dal Ministero dei Lavori Pubblici sono diventati 7 per un totale di 645 comuni. Di questi solo 65 (10%) hanno approvato il loro piano, mentre 130 sono in fase di studio e 180 attendono l’approvazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda il Tigullio e il Golfo Paradiso i comuni obbligati sono diventati 12, oltre a quelli già citati troviamo Camogli, Portofino, Recco, Zoagli (secondo elenco del 1956); Sori e Moneglia (quarto elenco del 1960); Santo Stefano d’Aveto, Sestri Levante, Torriglia, Uscio (sesto elenco del 1960). Tutti i comuni della costa sono tenuti a

pianificare il territorio, ma quanti lo hanno fatto? Solamente tre. Il primo in ordine temporale (uno dei primi in Italia) è Sestri Levante che ha un piano approvato dal 1956 (prima ancora di essere inserito negli elenchi), seguono Portofino (1961) e Rapallo (1961).

I comuni di Rapallo e di Santa Margherita Ligure si caratterizzavano alla fine del secolo scorso per condizioni socioeconomiche simili, una popolazione tra gli otto e i diecimila abitanti e un tessuto economico incentrato su attività agricole e marinare. A cavallo del secolo alcuni pionieri (generalmente provenienti da fuori regione) intuiscono per primi le potenzialità turistiche della riviera ligure di levante e pensano di poter ritrasporre in quest'area quel turismo straniero di élite che tanta fortuna aveva già avuto nella riviera di ponente. Questi due comuni, territorialmente confinanti, a partire dal decennio degli anni Sessanta, hanno visto progressivamente aumentato il divario riguardo al loro ruolo e alla loro identità nel campo dello sviluppo turistico e più in generale della tutela e gestione del territorio (Gabrielli 1995).

A Rapallo il verificarsi di particolari spinte di tipo economico, politico e sociale massimizza l'edificazione rispetto alle previsioni del PRG. Mentre la pubblicistica nazionale, fra fine anni Sessanta ed inizio anni Settanta fa assurgere il centro turistico del levante ligure a caso paradigmatico di malgoverno del territorio e speculazione edilizia diffusa, nella città la "rapallizzazione" si sviluppa in un clima di consenso pressoché generalizzato favorendo un'elevata mobilità ed ascesa sociale per larghi strati di popolazione. I gruppi dominanti, in vario modo legati all'attività edilizia e a quelle immobiliari si consolidano ed acquistano un potere politico rilevante. Rapallo subisce un forte snaturamento della propria identità territoriale, ma anche sociale, un uso intensivo del suolo con prevalenza di interessi privati e a discapito degli interessi pubblici (Cederna 1957, Fazio 1959).

A Santa Margherita Ligure, le cose vanno diversamente: va ricordato il ruolo di alcune importanti categorie economiche (albergatori e alcuni commercianti) e di alcune componenti sociali (intellettuali, ambientalisti, parte del mondo cattolico) che, comprendendo le insanabili conflittualità che la speculazione edilizia avrebbe generato tra turismo di massa e turismo d'élite, scelgono per il potenziamento e lo sviluppo di quest'ultimo. Lo scontro fra le diverse opzioni è in certi periodi molto aspro, ma accordi trasversali fra le componenti politiche e una mobilitazione popolare di vaste proporzioni fanno opporsi alle spinte speculative (Lagomarsino 1974, Delpino 1975).

Aspetti pianificatori e di gestione del territorio

Tornando a Portofino che è l'oggetto principale di questa analisi, la sua celebrità non deriva da una recente operazione di *marketing* territoriale, ma affonda le sue radici in solide motivazioni paesistiche e storico-geografiche. L'ubicazione sulla punta di un promontorio che si stacca nettamente dall'arco formato dalla riviera ligure, unitamente alla presenza di un'insenatura ben riparata dai venti, ne ha decretato l'importanza in campo marinaro che ha rivestito fino al XIX secolo e, successivamente, la celebrità

*Fig. 2 - Portofino, Castello Brown
(fonte: comune di Portofino)*



nata agli inizi del XX secolo grazie ai viaggiatori nordeuropei che ne hanno decantato le bellezze naturali. La presenza di radici storiche, anche importanti, ancora leggibili in una struttura urbana non alterata, danno al luogo una propria identità, differenziandolo notevolmente da altre realtà turistiche che hanno assistito, negli anni Sessanta, ad una crescita edilizia invasiva e ad uno snaturamento dei propri elementi di specificità locale. Come abbiamo visto occorre comunque distinguere tra il “borgo” con la famosa “piazzetta” e il territorio rurale circostante. Se il centro è stato da sempre collegato agli altri centri vicini (Santa Margherita Ligure e Rapallo) dove erano e sono le connessioni alle maggiori vie di comunicazione, le parti collinari erano raggiungibili soltanto a piedi percorrendo ripidi sentieri o lunghe scalinate.

Il paesaggio fortemente antropizzato che costituisce l'attuale immagine di Portofino si è, come detto, formato nei decenni a cavallo tra Ottocento e Novecento e i committenti delle residenze erano soggetti illuminati, molto preparati culturalmente. Il risultato che ancora oggi sostanzialmente possiamo ammirare è sorto senza la necessità di rigide e precise normative, ma con semplici regolamenti edilizi. Indicativo è il fatto che anche un architetto razionalista come Carlo Enrico Rava si cimentò nell'esercizio formale di inserire un organismo architettonico moderno a fianco della fitta struttura edilizia del borgo antico, conseguendo un risultato di tutto rispetto come si può verificare nella veduta più famosa di Portofino e cioè quella della schiera che prospetta sulla celebre calata, al termine della quale la villa dell'architetto comasco è percepibile solo da un occhio attento e competente.

Come detto, negli anni Trenta del Novecento viene istituito l'Ente Autonomo del Mon-



*Fig. 3 - Portofino, Borgo e promontorio
(fonte: comune di Portofino)*

te di Portofino: il tempismo è perfetto in quanto con le grandi opere del primo periodo del Fascismo le possibilità di spostamento veicolare si erano ampliate e facilitate e stava iniziando a farsi sentire una certa pressione speculativa formata dalle richieste della classe industriale che sosteneva il regime. E' interessante leggere l'articolo 1 della legge 1251 del 1935 istitutiva del parco: "Tutto il territorio del Monte di Portofino [...], è sottoposto a speciali vincoli allo scopo di conservare le bellezze naturali, di conservare e sviluppare la flora e la fauna, di conservare e restaurare i monumenti di pregio artistico e storico, di sistemare la viabilità, di disciplinare le costruzioni edilizie affinché esse contribuiscano alla bellezza del paesaggio". Il fine dell'ente è principalmente volto alla conservazione del paesaggio in un'accezione principalmente estetica e le costruzioni non sono viste come una minaccia assoluta ma sono considerate un elemento che può contribuire alla bellezza del luogo. pur essendo comunemente indicato fin dalla sua istituzione come Parco di Portofino, tale territorio non fu mai formalmente tale. Infatti detta legge si limitò ad individuare un territorio protetto da speciali vincoli senza mai denominarlo parco naturale.

Sebbene non vi sia un blocco normativo categorico con l'avvento dell'ente, anche a causa della situazione sociopolitica del periodo che stava rapidamente precipitando verso il baratro della seconda guerra mondiale, in pratica si ferma la produzione edilizia di nuove costruzioni; da allora in poi si può dire che i nuovi volumi sono sostanzialmente costituiti da piccoli ampliamenti di case rurali con funzione di adeguamento igienico sanitario e da abusi edilizi sanati dai condoni del 1985 e del 1994 che avevano efficacia anche nelle zone protette.

La normativa dell'ente e il PRG comunale del 1961 regolarono le modificazioni del territorio fino agli anni Settanta. In questo decennio e nel precedente una forte pressione speculativa tornò a minacciare il borgo e il monte e le relative vicende ebbero una certa eco sulla stampa locale e nazionale.

Nel 1986 viene istituito l'Ente Regionale Parco di Portofino (tramite la legge n. 32 del 4 dicembre 1986), che sostituisce il precedente ente derivante dalla legge del 1935 che era stato abrogato nel 1978. Lentamente, nel ventennio successivo, il nuovo ente si dota degli strumenti pianificatori e regolamentativi per il proprio territorio: il Piano del Parco e i relativi Regolamenti attuativi normano precisamente ogni attività di modifica del territorio naturale e antropico di fatto esautorando i Comuni per quanto riguarda il controllo urbanistico. L'intera superficie del Comune di Portofino ricade nella "zona parco", unitamente a vaste porzioni dei Comuni di Santa Margherita Ligure e Camogli.

Il Piano del Parco considera la protezione del paesaggio non solo dal punto di vista estetico, ma anche e soprattutto da quello ecologico. E, a differenza del vecchio piano, anche sulla scorta delle brucianti esperienze del "boom edilizio" dei decenni precedenti, blocca categoricamente ed esplicitamente ogni nuova edificazione residenziale privata. Rimane possibile, sotto l'attenta ed approfondita verifica dei relativi progetti, soltanto il potenziamento della ricettività alberghiera e in quest'ambito si colloca il grosso intervento il cui iter approvativo è in corso e che molto ha fatto discutere: la costruzione di un nuovo volume alberghiero prospettante sul piazzale di arrivo della strada carrozzabile, alle spalle del borgo e della piazzetta. Ma questa vicenda analizzata attentamente rivela che, oltre alla costruzione dell'hotel la cui redditività è limitata, il business principale è costituito dai numerosi box interrati previsti all'interno del progetto. La vicenda, risalente a qualche anno fa, dello sbancamento del versante adiacente al castello di Paraggi (in Comune di Santa Margherita Ligure) per la costruzione di box è ancora più indicativa: nonostante la corposa normativa che minuziosamente regola le tecniche costruttive di ogni più piccolo intervento di modificazione del territorio, la manomissione di zone di altissimo pregio viene comunque permessa in nome della necessità di dotazione di servizi accessori alla residenza, che però, come in quest'ultimo caso, è composta da residenti per una parte pressoché infinitesima.

Dinamiche abitative e la tutela della residenzialità

Il centro di Portofino, come detto, era collegato ai centri vicini ed aveva una sua piccola struttura urbana. Ma anche qui lo spopolamento avvenne in maniera forte e repentina. Il fascino della città con ampia dotazione di servizi era ugualmente sentito e lo spostamento era accelerato e agevolato dalla forte richiesta di alloggi turistici. Gli abitanti storici vendevano le proprie case alla nuova élite economica che poteva così avere la casa al mare, raggiungibile in giornata grazie all'autostrada appena costruita (1967) in un luogo che era anche e soprattutto un simbolo, segno distintivo delle proprie possibilità economiche e di uno status sociale. Allettati dalle alte cifre offerte per gli appartamenti



Fig. 4 - Portofino, Promontorio da castello Brown (fonte: comune di Portofino)

del centro i portofinesì lasciarono il borgo, conservando talvolta attività economiche e facendo i pendolari.

Questo esodo è iniziato negli anni Sessanta ed è proseguito costantemente fino ad oggi. Unitamente ad un basso indice di natalità dei residenti (elemento comune a tutta la Liguria) ha fatto sì che i 1011 residenti del 1961 diventassero 896 dieci anni dopo, 743 nel 1981, 608 nel 1991 e 529 al Censimento del 2001. In quest'ultimo decennio il declino demografico è continuato seppure abbia leggermente rallentato, al primo gennaio 2010 i residenti sono scesi sotto la soglia dei 500, arrivando negli ultimi mesi del 2011 a 453 abitanti (dato definitivo Censimento ISTAT 2011). Questi sono i dati ufficiali: nella realtà, è stimabile che non meno del 30% siano soggetti che hanno la residenza, ma non vivono a Portofino, principalmente per opportunità di natura fiscale di diverso tipo.

Il numero di residenti reali è quindi stimabile in 300: tale livello appare il minimo fisiologico in relazione alla disponibilità di alloggi accessibili da nuclei familiari aventi un reddito "ordinario", che sostanzialmente costituiscono la stragrande maggioranza delle abitazioni occupate in modo continuativo per tutto l'anno. Gli attuali residenti sono per lo più occupati nel borgo, e gestiscono attività commerciali e di ristorazione o sono *skipper* delle imbarcazioni alla fonda nel porticciolo e, in misura minore, sono impiegati nell'attività edilizia. Non è poi da dimenticare che l'attività edilizia di manutenzione e ristrutturazione di alberghi e abitazioni di vacanza avviene principalmente nei mesi invernali ed è in buona parte effettuata da ditte locali generando un indotto sull'economia locale del Tigullio.

Di fatto, le possibilità di lavoro, ben più significative rispetto al numero dei residenti attivi, e richiamano addetti anche dai centri vicini, soprattutto nelle mansioni di più

basso livello del campo alberghiero e della ristorazione, come addetti commerciali nei negozi di abbigliamento. Non trascurabile è poi l'occupazione nella custodia delle ville, nella cura dei loro giardini e nelle collaborazioni familiari e domestiche.

Un numero così ridotto di residenti e la facilità di spostamento verso i centri vicini rendono inevitabilmente difficile il sopravvivere ai negozi che vendono generi di prima necessità; la loro chiusura è stata poi accelerata dalla forte richiesta di spazi commerciali delle più famose *griffe* dell'alta moda e della gioielleria. Recentemente il Comune ha adottato un piano commerciale che limita l'apertura di nuovi negozi di lusso per salvaguardare i piccoli esercizi. E' da rilevare, però, che i negozi dei marchi di lusso presenti non sono soltanto "di rappresentanza", ma hanno un saldo attivo e generano occupazione, anche grazie ai numerosi turisti stranieri che sbarcano dalle navi da crociera che fanno scalo a Portofino.

Conclusioni

Alla luce di quanto esposto si può affermare che Portofino sia un "borgo fantasma"? La definizione, spesso riportata da giornali e organi di informazione pare dettata da motivazioni nostalgiche e sentimentistiche legate ad un'immagine "pittorresca" della costa ligure che l'iconografia storica ci ha tramandato. Lo spopolamento, che prosegue tuttora, è generalmente visto con connotazioni negative, ma tali interpretazioni appaiono troppo semplicistiche. Il Comune di Portofino ed anche lo ex IACP hanno attuato politiche edilizie di contrasto del calo demografico realizzando un buon numero di alloggi convenzionati e sovvenzionati nella zona di minor pregio del centro del paese. Le ultime operazioni in questo campo sono state attuate alcuni anni fa, la costruzione del nuovo Municipio ha permesso la trasformazione a fini residenziali sociali della vecchia sede, discorso analogo per il recupero di un edificio andato a fuoco, posto nei vicoli retrostanti la piazzetta.

All'oggi a Portofino si assiste ad una tendenza comune a tutti i paesi piccoli e piuttosto periferici che sono "vivi" in determinati periodi dell'anno e che cadono in "letargo" nei mesi di bassa stagione. Se nei centri costieri maggiori questa tendenza costituisce un problema economico e le amministrazioni cercano di "destagionalizzare" i flussi turistici, per Portofino il fenomeno è mitigato dall'essere meta di un turismo di élite che sebbene non riempia le strade a causa di una necessaria riservatezza, permette alle maggiori strutture ricettive di avere presenze anche nei mesi invernali. Inoltre, se i primi scopritori della Portofino come luogo di villeggiatura la scelsero per passarvi i mesi invernali, i ritmi di vita ed il turismo più recente la utilizzano principalmente nei mesi estivi e nei fine settimana e festività primaverili. Ciò accade in tutte le località turistiche relativamente vicine alle grandi zone urbane, come è la Liguria rispetto a Milano e Torino. Portofino, data la sua notorietà, può essere considerato il luogo-simbolo di un fenomeno più vasto. Azioni amministrative e politiche comunali potranno in qualche modo incidere, ma in tempi brevi non appaiono ipotizzabili inversioni di tendenza significative.

REFERENCES

- Artom Corinna, “Piani e progetti per il litorale” in Marco Massa (a cura di) *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto Editore, Firenze, 2006
- Battilani Patrizia, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti, l’evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna, 2001
- Cederna Antonio, “Che cosa facciamo per le coste?”, in *Le vie d’Italia* n.12, 1957
- Delpino Marco, “Cemento sconfitto”, in *Bacherontius* n.7, 1975
- Fazio Mario, “Continua la distruzione del paesaggio ligure”, in *Le vie d’Italia* n.12, 1959
- Gabrielli Bruno, “La dilapidazione del territorio”, in Gibelli Antonio, Rugafiori Paride (a cura di), *La Liguria*, Einaudi, Torino, 1994
- Gabrielli Bruno, “La vicenda urbanistica. L’antefatto”, in AA.VV., *La stazione e la città. Progetto per l’area ferroviaria nel centro di Rapallo*, Alinea, Firenze 1995
- Ginsborg Paul, *Storia d’Italia dal dopoguerra ad oggi*, Einaudi, Torino 1989
- Innocenti Piero, *Geografia del turismo*, Carocci, Roma, 1998
- Lagomarsino Luigi, “PRG di Santa Margherita Ligure. Perché il sindaco non si è dimesso”, in *Urbanistica Informazioni* n. 13, 1974
- Logfren Orvar, *Storia delle vacanze*, Bruno Mondadori Editore, Milano, 2001
- Lorenzani Franco, “La pianificazione della costa in Liguria” in Marco Massa (a cura di) *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto Editore, Firenze, 2006
- Pollice Fabio, *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche per il turismo*. FrancoAngeli, Milano, 2002
- Simonicca Alessandro, *Turismo e società complesse*, Meltemi, Roma, 2004

Francesco Gastaldi*Università IUAV Venezia**e-mail: francesco.gastaldi@iuav.it*

Francesco Gastaldi is researcher in urban planning at the Faculty of Territorial Planning 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