

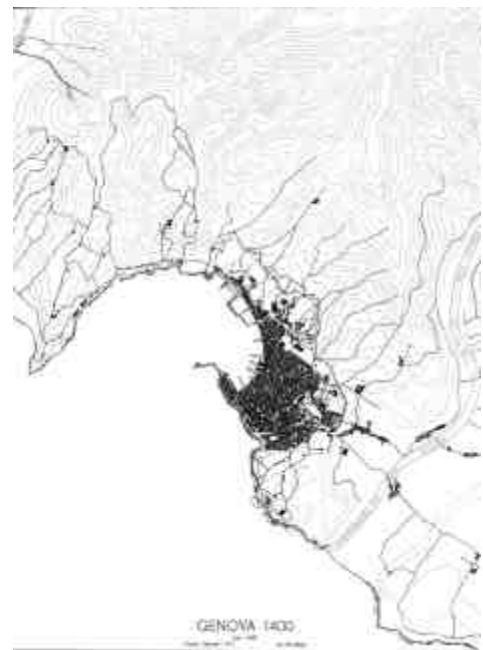
## Evoluzione di una città singolare

La città di Genova pur presentandosi come una moderna città lineare che non molto si discosta da altri insediamenti costieri, contiene in realtà differenti microcosmi interagenti tra di loro in maniera simbiotica e dinamica; questi quasi fossero un campionario delle "città invisibili" di Calvino rappresentano in realtà un abaco di possibili città nella città. Genova nella sua sfaccettata e volubile livrea appare quindi come una sorta di parco contenente a sua volta tante piccole pseudocittà che lottano per affermare il loro modello.

- centro storico
- centro città
- area cantieristica
- porto commerciale
- area expo
- polo siderurgico
- porto petroli
- delegazioni
- linea di fortificazione









## Dimensione territoriale della grande Genova

Volendo condurre una prima analisi sugli aspetti principali che caratterizzano la città in senso lato demandando al prossimo capitolo considerazioni più approfondite sui suoi caratteri architettonico-spaziali si può ricondurre la riflessione a tre i grandi ambiti problematici: *la dimensione territoriale della «grande Genova», la viabilità e il recupero delle aree industriali, il riassetto del porto*. La Regione Liguria è stata tra le prime in Italia a varare un piano paesistico: un piano molto importante per la salvaguardia di tutta la costa. Un inizio positivo in grado di permettere prima di tutto il contenimento di molte operazioni di grande densità edilizia su tutta la costa; pur non entrando sufficientemente nel merito per quanto concerne la città di Genova vera e propria, questo piano suggerisce una ipotesi di lettura assai interessante proprio a partire dalle mutate dimensioni date da una possibile «grande Genova». In effetti, sia dallo stesso piano sia dal fascicolo delle analisi preliminari emerge con chiarezza la dimensione lineare di una eventuale «conurbazione genovese» assai vasta. Esaminando infatti l'evoluzione degli insediamenti della nostra regione si può notare che si sta attuando in Liguria sia una sorta di «moderna città lineare», molto differente da quella tutta teorica di alcune proposte del Razionalismo, ma molto simile a tante altre realtà italiane; la serie dei paesi e delle città che da Savona si susseguono lungo la via Aurelia sino a Genova e che dalla stessa Genova continuano sino a Chiavari rappresentano un continuum urbano che, nel rispetto delle singole specificità, può essere pensato come una grande città lineare. E' evidente come questi modi di sviluppo mettano in crisi i tradizionali sistemi pianificatori scontrandosi prima di tutto con un rapporto di opposizione codificato tra Genova e il suo territorio. Non è semplice sapere se questa grande città lineare contenga o meno Genova né se si debba parlare di più città lineari con differenti caratteri; l'unica certezza mi pare sia la necessità di pensare molto a fondo alla modernità di questa forma urbana che definisce, di conseguenza, una serie di scelte molto importanti rispetto a elementi quali infrastrutture, collocazione degli edifici pubblici e loro carattere, ecc. Mi pare che il piano paesistico possa, in qualche modo, diventare lo strumento di una possibile pianificazione di questa grande città...

### Viabilità ed aree Industriali

Genova è per molti aspetti e per molti punti la concretizzazione della città futurista. Sto pensando alle immagini di Sant'Elia o di Piranesi con il loro dedalo di strade e percorrenze a più livelli e li raffronto, in qualche misura, all'intricata selva di strade al di sotto degli edifici di Albini e Helg per la zona di Madre di Dio, oppure allo snodo di strade nella zona di San Benigno, oppure alla sopraelevata. Una vicenda, questa, singolare in Italia ancora oggi dopo circa trent'anni dalla sua realizzazione, ed emblematica della necessità del controllo della «strada» dal punto di vista architettonico; e' impensabile cioè immaginare ancora le strade come

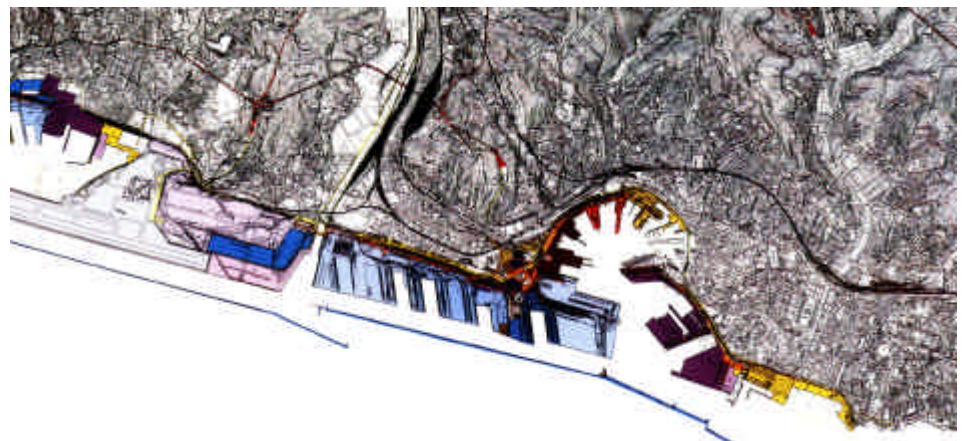
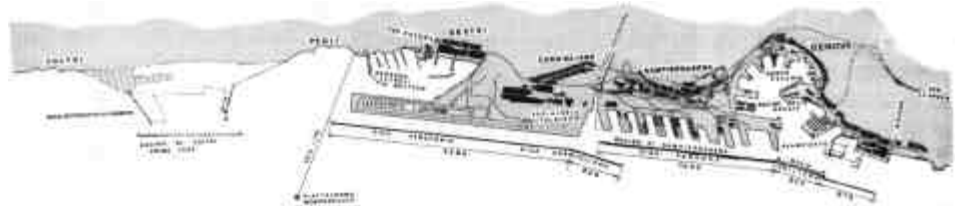
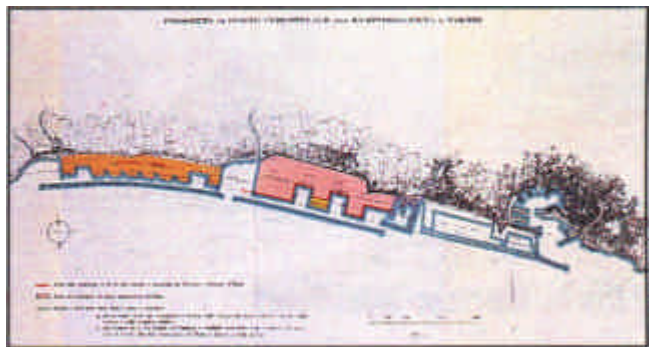
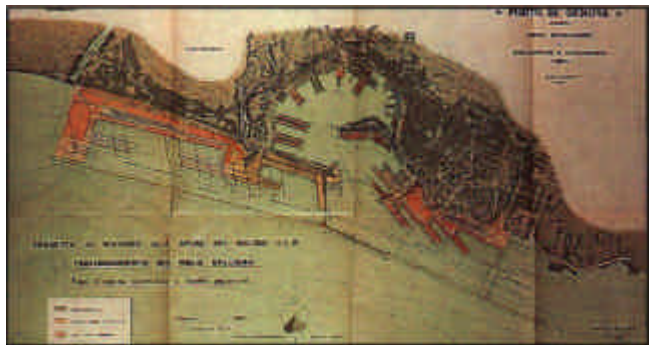


semplici canali di traffico che non incidono sulla forma della città quando il loro peso, anche solo quantitativo, risulta esorbitante. Dal punto di vista storico Genova presenta una casistica assai ricca in una possibile storia dei tipi di strada all'interno della storia del suo spazio collettivo: dalla Strada Nuova Alessiana (spazio urbano come collezione di episodi monumentali singoli) alla «Salita» (strada/spazio quasi sempre a carattere residenziale che recupera i dislivelli presenti in una parte di città omogenea), alla «Creusa» (percorso a gradoni in salita pavimentato in mattoni e pietra a sezione assai ridotta e fiancheggiato da muri), al «tunnel urbano» (percorsi ricavati per unire due parti di città divise dalla collina). La questione della strada ha in Genova, come si vede, una storia assai complessa se si pensa al fatto che, oltre alle specificazioni sopracitate, si debbano aggiungere i tipi più usuali della città italiana ed europea che si esprimono, in alcuni casi, come dei fatti monumentali: il viale Brigate Partigiane o, all'estremo, il ponte sul Polcevera. Tale ricchezza che io credo sia dovuta alla particolare orografia della città ed al suo endemico bisogno di spazio, esaspera quindi un problema proprio a tutte le città europee. Legato al problema della viabilità e dell'accessibilità della città ma con una sua specificità, è quello del recupero delle aree industriali. La questione, tipica di molte situazioni metropolitane, si presenta a Genova in termini molto particolari: innanzitutto la localizzazione delle aree industriali tutte individuabili nella parte di ponente o nella valle del Polcevera; in secondo luogo la forma della proprietà legata in molti casi alle aziende pubbliche; da ultimo la presenza di un piano di riconversione (il Piano Territoriale di Coordinamento Produttivo) già approvato dalla Regione. Non tocco il problema nello specifico della questione (quando e come queste aree debbono essere trasformate, la loro destinazione d'uso e così via) quanto piuttosto l'apparente conflitto di competenze nella pianificazione tra Regione e Comune, conflitto che mi sembra interessante se riferito alla difficoltà di gestione dei piani regolatori. Non a caso molte grandi città - non è il caso di Genova - possiedono piani regolatori obsoleti che si aggiornano di volta in volta in maniera oramai infinita: sintomo questo della incertezza sulla natura dei contenuti di un moderno P.R.G. di una grande città quando la molteplicità degli operatori pubblici e privati e dei problemi sembra mettere in crisi l'identità del Piano, così come la cultura urbanistica ce lo ha tramandato, anche a fronte della richiesta di un sempre miglior controllo della qualità architettonica.



## Le trasformazioni del Porto

L'opposizione tra Porto e città si presenta a Genova, prima di tutto, nella concretizzazione fisica della barriera doganale che impedisce la libera fruizione delle aree di pertinenza del Porto. Ma non vorrei parlare di contrapposizione - se mai tale contrapposizione esistesse - solo in termini fisici. Il legame necessario tra città e porto dovrebbe essere, come per molto tempo è stato nella storia della città, un legame strutturale. Mi pare che solo inteso in questa maniera, con questa pienezza, sia possibile innescare un processo significativo rispetto ai molti interventi in atto sul Porto. I progetti realizzati che si riferiscono per lo più alla sistemazione del Porto storico ma anche a tutto l'arco portuale da Voltri a Punta Vagno. Per ciò che attiene al Porto storico gli interventi si susseguono a partire dall'area dell'Expo a cui si affianca un porticciolo turistico; la ristrutturazione dell'area della darsena con l'inserimento tra gli altri della nuova Facoltà di Economia e Commercio; il rinnovo dell'esistente Stazione Marittima e la costruzione del nuovo Terminal Traghetti. Si tratta di un quadro completamente nuovo del Porto che tende, addirittura, a leggere queste aree come un grande sistema di spazi collettivi non del tutto precisati anche se con una notevole quantità di commerci e molto differenti dall'immagine tradizionale del Porto commerciale di Genova. A fronte di questi progetti per il Porto storico si assiste negli altri punti dell'area portuale al mantenimento delle funzioni più industriali; tutto questo gestito attraverso un complesso sistema burocratico che vede il C.A.P., con un proprio Piano Regolatore, la città, con i propri strumenti urbanistici, e gli operatori privati con i propri capitali, agire sulle aree, che sono molto più estese rispetto alle sole pertinenze portuali (si pensi all'area di San Benigno dove, anche con un grande sforzo qualitativo, si completa il «Centro Direzionale»). Di tutto questo magmatico e complesso problema è, a mio avviso, importante capire quale possa essere il ruolo per l'architettura; che spazio può avere la nostra disciplina di fronte a fattori, anche come quelli economici, difficilmente controllabili. Credo che non ci si possa limitare a parlare e a pretendere una generica «riconquista del mare», seppure molto importante resa concreta con l'abbattimento nel 1992 della barriera doganale nel Porto storico, ma si debba pensare alla specificità del progetto come strumento di controllo della qualità di queste trasformazioni. E proprio questo mi sembra che manchi nei progetti per il Porto di Genova. Mi sembra cioè che il tema della qualità, di un'idea unitaria (anche dal punto di vista dell'architettura ma non nei suoi aspetti linguistici) sia quanto mai necessario. Quello che sta avvenendo, al contrario, è la somma di molti progetti e, a volte, anche discutibili. Insomma, credo che la «cultura» debba rivendicare, e con forza, un ruolo primario nella gestione di queste operazioni.



## Architettura e città (Genova in particolare)

I caratteri distintivi dell'architettura della città rendono Genova riconoscibile, realmente, come una delle grandi capitali europee (mi piace riprendere il concetto così come lo ha espresso A. Rossi nella sua presentazione di Concorso per il Teatro Carlo Felice), una città in cui l'apparente semplicità tipologica, declinata nelle molte forme del blocco pieno della «Villa Alessiana», si contrappone a una ricchezza morfologica in cui lo spazio aperto e lo spazio verde connotano in maniera significativa i luoghi collettivi della città. Spazio verde che introduce in alcuni punti, addirittura, il senso del pittoresco: il giardino e il tempietto che dominano piazza Corvetto o il «minareto» che sovrasta piazza Portello. La stessa semplicità tipologica rende Genova «scultorea», fatta, per dirla con Gadda, "per essere vista dal mare da dove tutti i blocchi si susseguono anche in maniera individuale". Genova nel suo centro storico è anche una "città di pietra" (E. Ranzani) dove pietra sono gli edifici, pietra sono le strade, dove lo spazio aperto è anch'esso pietra ed il verde, albero o fiore, trova una sua collocazione semantica solo racchiuso in un vaso. Genova come Venezia centri storici di pietra con un'incredibile varietà di giardini pensili, se si bucase il calpestio lastricato per una aiuola avremmo paura che da lì possa uscire l'acqua; centri storici orditi come un complesso ed articolato vascello che appunto sull'acqua si posa. Certamente, questi appunti sull'architettura di Genova non bastano per comprenderla; credo però che ogni trasformazione debba misurarsi con questa qualità e volendo delineare comunque un abaco dei principali progetti che hanno sicuramente contribuito a segnare il carattere della città si possono prendere in considerazione:

### San Benigno

Attraverso le immagini raffiguranti la città perfettamente avvolta nel contorno di colline e mura, si osservano avvicinarsi su questo sito, fino al volgere del secolo, il monastero di San Benigno, la prima lanterna, la fortezza della Briglia e la caserma piemontese a coronamento del crinale che chiude l'ansa del porto e termina a mare nella scogliera sulla quale si erge la Lanterna. La svolta verso una sequenza di repentine trasformazioni avviene nei primi anni Trenta, quando si intraprende lo sbancamento della collina per dare sfogo allo sviluppo del traffico da e per il porto conseguente alla costruzione della camionale, nonché per saldare fisicamente i comuni del Ponente e della Valpolcevera al centro. L'ultima trasformazione si profila negli anni Settanta e può essere letta come l'approccio ad uno dei primi casi di cosiddetto «vuoto urbano»: l'area presenta, accanto alle tracce ormai archeologizzate dello splendore, segni di dismissione produttiva nonché lacerti dell'antico sobborgo della Coscia già spezzettato dai tagli operati da ferrovia e strade carrozzabili. Il tutto gravita attorno ad un segno infrastrutturale di una certa eloquenza metropolitana circondato da un tessuto urbano molto frammentario.

#### Centro storico

Il PRG dei 1959 non contiene sostanziali indicazioni che riguardino la tutela del centro storico. Nel 1959 è nominata una commissione incaricata di redigere il "Piano di conservazione, valorizzazione e risanamento del centro storico" che effettua una serie di indagini storico-urbanistiche, finalizzate alla "redazione di un Piano d'insieme del carattere prevalente degli interventi che servisse di coordinamento ai piani particolareggiati e di comparto". (L. Grossi Bianchi). Dopo il Piano dei Servizi dei 1975, e i vincoli dei PRG dei '76, viene accolta la Delibera Quadro sul recupero dei '79. Seguono gli incarichi affidati a sei progettisti (I. Gardella, L. Grossi Bianchi, L. Belgioioso, L. Fera, G. De Carlo, R. Piano) per lo studio sul recupero di sei differenti aree progettuali nell'81 e riuniti in un piano comune nell'84. Ricordando, come sostiene Giovanni Romano che «neppure è pensabile di procedere alla compilazione di successivi piani particolareggiati parziali o piani di comparto che non siano inquadrati preventivamente in un piano organico che interessi tutto il comprensorio di risanamento», meritano particolare attenzione il PP per la sistemazione della zona di San Donato e San Silvestro dei 1972 ad opera di Gardella e il progetto di De Carlo-Ilaud per il quartiere di Prè dell'81.

#### Via Madre di Dio

La vicenda dell'area, interessata da una prima pianificazione nel 1932 e da un Piano Particolareggiato nel 1947, prosegue con la stesura dei PR delle zone centrali dei 1960, variato nel '64, e si conclude con un PP di esecuzione di quell'anno redatto dagli Uffici tecnici del Comune in collaborazione con la «Commissione Astengo». da menzionare anche la proposta di Konrad Wachsmann dei 1964: il progetto, da inserire nell'ambito di quelli a forte carica utopica e risoluzione pianificatoria, prevede una piastra a quattro bracci e più livelli sul mare, vero e proprio centro d'interscambio tra trasporti su gomma, treni, navi, dotato di eliporto e di tunnel sottomarino di collegamento all'aeroporto. Un grattacielo conclude lo sbocco a mare della zona Madre di Dio e prelude al nuovo intervento. Successivamente alla demolizione di un quartiere medievale a ridosso delle mura, l'edificazione del centro direzionale inizia negli anni '70 con interventi, a lato di piazza Dante, di Albini e Heig e di M. Dasso la cui opera, che prosegue con l'attuale edificazione (con M. De Bonis) del nodo a mare, ed è caratterizzata oltre che da un'alta densità anche da un uso dei materiali completamente avulso dalla tradizione tale da rendere questo luogo uno degli esempi genovesi di errore progettuale. Se planivolumetria, partito compositivo, e linguaggio richiamano direttamente un periodo triste per la fortissima speculazione edilizia a discapito della qualità architettonica è anche vero però che l'impostazione infrastrutturale di estrema modernità ispirata dal progetto ben più completo e coerente di Konrad Wachsmann trovano in questo punto della città un intelligente invero che amplifica il carattere fantastico delle percorrenze genovesi.

#### Piazza Dante e de Ferrari

Il Teatro Carlo Felice del Barabino (1828), viene chiuso in seguito ai bombardamenti del 1942-43. Il concorso di idee del '46 costituisce solo l'inizio della complessa vicenda che riguarda la ricostruzione del teatro. Il tormentato iter progettuale iniziato nel 1963 con l'incarico all'équipe di progettisti composta da C. Scarpa, L. Croce, M. Zavelani Rossi, prosegue con modifiche a causa dell'incompatibilità progettuale esistente tra i componenti del gruppo, e si conclude con la consegna nel 1976 della stesura definitiva mai realizzata a causa della morte di Scarpa. Il concorso appalto indetto dal Comune di Genova nell'81 e la successiva edificazione del progetto vincitore di I. Gardella, A. Rossi, F. Reinhart, A. Sibilla, concludono la decennale disputa attorno al Teatro, assieme alla ultimazione del restauro del Palazzo dell'Accademia. Le trasformazioni di piazza Dante hanno inizio nei primi anni del secolo con le demolizioni per la costituzione di via Dante, e proseguono negli anni Trenta con gli sventramenti attuati per la edificazione del primo centro direzionale di Genova. Nonostante il Concorso di idee bandito nel 1989 dal Comune veda premiato il progetto di J. Silveti e R. Machado questa parte di città attende ancor ora di poter assumere una propria fisionomia.

#### Piccapietra

Il Piano Particolareggiato di esecuzione per la zona di Piccapietra, reso operativo dal 1953, rinuncia alla visione contenuta nella proposta del gruppo Daneri di una maggiore polarizzazione di organismi direzionali nel campo finanziario, industriale e amministrativo. Il mancato confronto con il nuovo Piano Regolatore, all'epoca ancora in fase di studio e le pesanti limitazioni imposte dall'apparato burocratico del Comune, portano alla stesura di un Piano Particolareggiato che prevede lo sventramento completo della zona con l'esclusione di pochi edifici storici. Il tentativo di creare una continuità di spazi e percorsi pedonali per mezzo di portici, «crose» e piazzette, è reso vano dal formalismo geometrico, con un atteggiamento di assoluta indifferenza e arbitrarietà rispetto al tessuto delle zone circostanti e una densità edilizia fortemente condizionata da implicazioni economiche. Al rigido passaggio dalle pianivolumetrie alle realizzazioni consegue lo scarso rilievo architettonico della maggior parte degli edifici realizzati, ad esclusione dell'intervento di F. Albini e F. Helg, del progetto per il Palazzo dell'Arte, di F. Albini e L.C. Daneri: peraltro non realizzato, e di pochi altri edifici di progettisti quali Morozzo della Rocca e Datta, Dasso.

#### Brignole

Se era importante il progetto del 1960, non realizzato, di Daneri che prevedeva l'edificazione di due grattacieli per uffici e abitazioni nella zona di Brignole con un piano relativo prevedeva la conservazione dell'edificio del Mercato dei Fiori purtroppo abbattuto, ci si domanda ora quali equilibri potranno mutare e quali saranno le conseguenze per la città a causa dell'alto numero di centri direzionali recentemente edificati, del sovraccarico e slittamento di funzioni, del ribaltamento di logiche urbane, della bassa qualità

dell'architettura, delle quali gli edifici a Corte Lambruschini di P. Gambacciani e Associati, costituiscono un eclatante esempio. L'inserimento nella città di Genova di questo oggetto edilizio anonimo in un punto della città dal disegno fortemente caratterizzato dall'arteria megastrutturale della copertura del fiume Bisagno e della successione di blocchi che Rossi definirebbe "alessiani" rappresentanti forti funzioni pubbliche, nonché la sua tipologia caratterizzata da geometrie e forme non completamente motivate, il tutto rivestito da una "pelle" anonima di vetri a specchio, "secondo i migliori dettami caratterizzanti gli attuali interventi terziario-direzionali", impoveriscono enormemente il disegno urbano di questa parte di città che risulta violentata da questa follia ingegneristico - speculativa. Quest'ultimo intervento, predisposto dalla revisione generale dei PRG dell'80, che prevede un complesso direzionale e commerciale, un teatro di posa, un albergo con relativi parcheggi, si somma all'esistente edificio a torre progettato negli anni '60 da Bega, Gambacciani e Viziano, alla "riqualificazione" del principale terminale viaggiatori della stazione Brignole, ad un nodo della Metropolitana e al Centro Congressi previsto nel vicino complesso fieristico della Foce. Appare evidente che gli obiettivi prefissati risultano totalmente disattesi e che l'assetto della zona di Brignole risulta più che riqualificato, pesantemente compromesso.

#### Fiera Internazionale

L'impianto urbanistico proposto nel 1958 da L.C. Daneri (con C. Chiari e M. Braccialini) consiste in un vero e proprio piano regolatore dell'area. Lo studio di massima prevede un Palazzetto dello sport a pianta circolare (il progetto vincitore del successivo concorso, dello stesso Daneri insieme a P.L. Nervi, non è costruito), due edifici a tre e quattro piani sul fronte a mare, cinque padiglioni minori a schiera collegati con una pensilina ad un'altra serie, un padiglione espositivo per le industrie pesanti formato da elementi a pianta quadrata con copertura a crociera, un edificio di dieci piani che chiude l'intervento a ponente, il pregevole padiglione per esposizione progettato da Angelo Mangiarotti nel 1963, e l'ingresso con biglietteria costruito dallo stesso Daneri. Purtroppo non sono mai stati realizzati i previsti collegamenti pedonali, con cavalcavia e ascensori, con corso Saffi assieme ai sottopassi pedonali verso corso Marconi ed ai viali e piazzali alberati all'interno; lo sviluppo ed ampliamento della Fiera era previsto sulle aree disposte a levante che ancora attendono un loro inveroamento progettuale. Nel 1992 viene bandito un concorso di idee per la riqualificazione dell'area espositiva con la progettazione di un nuovo impianto infrastrutturale, di nuovo ingresso e biglietterie nonché di una nuova localizzazione dei servizi logistici della Fiera. Risulta vincitore il progetto degli architetti associati Casareto e Spina che per fortuna non è stato tuttora realizzato. Tale progetto, disattendendo completamente l'impianto fieristico progettato da L.C. Daneri prevede infatti la demolizione delle attuali biglietterie e la costruzione di una discutibile piastra di collegamento in quota di tutti i padiglioni in grado di occludere la visione del mare e tale da vanificare l'armonia di

progetto del Piazzetto dello Sport, e da dare una veste anonima a questa parte di città in realtà molto caratterizzata.

#### Sopraelevata

La Sopraelevata è costruita a partire dal 1965 su progetto di Fabrizio De Miranda come una vera e propria autostrada urbana che permette un rapido accesso ed attraversamento del centro storico rappresentando un episodio unico e irripetibile nel panorama italiano; la sua tipologia nata per essere un fatto extraurbano e solo in seguito portata all'interno della città come nell'esempio delle Freeways americane, risolve di fatto il problema del flusso di traffico tra levante e ponente, incrementato dall'autostrada Milano-Genova e non eliminabile col potenziamento o ampliamento delle strade esistenti. La Sopraelevata infatti proseguendo l'autostrada proveniente da Serravalle unisce San Benigno alla Foce ed è in grado di alleggerire il carico del centro storico con opportuni raccordi intermedi alla viabilità a terra accogliendo l'arteria che, attraversando la zona Madre di Dio, si dirige verso il centro direzionale. Ricordando inoltre che l'attuale infrastruttura ha preso il posto dello stupendo percorso continuo costituito dalle «terrazze di marmo» drasticamente demolite verso il 1880 si può notare come questo percorso in quota ne riproponga la possibilità di uno sguardo sintetico e dinamico dell'intero arco della città fungendo da vera e propria macchina della visione e che l'impedimento maggiore al rapporto tra città porto e mare, non è costituito dal manufatto stesso ma dalle recinzioni continue ad esso sottostanti.

#### Altri progetti

Volendo citare in maniera molto più riassuntiva altri progetti che hanno contribuito a segnare il carattere del panorama urbano si possono ricordare interventi ormai «storici» improntati dalla figura di L.C. Daneri, dal completamento nell'immediato dopoguerra dalle Case alte alla Foce di piazza Rossetti (1934-58) che risultano tutt'ora un fulgido esempio delle architetture del Movimento Moderno alle analoghe Palazzine d'abitazione signorile al Lido d'Albaro in corso Italia (1952-55). Nel Quartiere INA Casa Bernabo' Brea a San Martino (1950-54; L.C. Daneri, L. Grossi Bianchi e G. Zappa), nelle successive esperienze dei Quartiere INA Casa a Porta degli Angeli (1954-60; L.C. Daneri, con Beveresco, Ferri, G. Ginatta, G.Y. Pulitzer e A. Sibilla), e dei Quartiere INA Casa-GESCAL di Forte Quezzi (1956-68; L.C. Daneri e E. Fuselli coordinatori, con C. Andreani, R. Morozzo della Rocca, M. Pateri, G.F. Pulitzer e A. Sibilla) che con un ardito disegno solamente teorizzato da Le Corbusier nel suo Piano per la Città di Algeri trova nel panorama genovese una splendida collocazione; questa ricerca costante su nuove sperimentazioni abitative legata ad influssi del Movimento Moderno hanno portato in alcuni casi ad una vera e propria «riconoscibilità» urbana.