

I piani e le vicende urbanistiche (1945-2000)

A partire dal 1946 una Commissione Urbanistica formata da un comitato ristretto presieduto da Luigi Carlo Daneri e composto da Albini, Fuselli e Pucci inizia gli studi per il Piano Regolatore. L'Amministrazione Comunale bandisce nello stesso anno un concorso di idee per il nuovo Piano Regolatore Generale. Il gruppo Ceschi, Christen, Daneri, Zappa presenta una ricerca in stretta sintonia con i principi della Carta d'Atene che studia preliminarmente una pianificazione generale del territorio urbano rimandando, per i temi più complessi quali quello del centro storico o l'assetto delle industrie, a studi successivi. Due anni dopo viene proposto all'Amministrazione il "Concorso nazionale per il PRG di massima e il Piano Particolareggiato di alcune zone centrali", bando che verrà poi ridimensionato nel 1949 alla sistemazione urbanistica di alcune zone strettamente correlate e completamente sfigurate dagli eventi degli anni precedenti, come Piccapietra, San Vincenzo e Madre di Dio. Gli Uffici Tecnici comunali fanno loro i progetti presentati e con la consulenza del Comitato urbanistico per il PRG elaborano nel 1950 un Piano Particolareggiato di Esecuzione, reso operativo dal 1953, per la sola zona di Piccapietra. Negli stessi anni in cui il dibattito urbanistico è monopolizzato dalle incessanti proposte per il centro direzionale, non mancano gli studi per altre zone con implicazioni ambientali, come il "Piano Regolatore di Nervi e Genova e piano di massima per il centro storico" di Franco Albini, del 1948, e gli studi per Albaro di Daneri, Fuselli e Vietti dal 1940 al PRG di Albaro del 1949, e successivamente, nel 1958, il «Piano di valorizzazione, conservazione e risanamento del centro storico», sempre di Albini. L'approvazione del Piano Regolatore Generale compilato dall'ingegnere capo del Comune Mario Braccialini, nel 1959, fa da spartiacque tra questo periodo di ricerche e dibattiti sulle sorti della città e una fase di incontrollata espansione sancita dal Piano stesso. Elaborato nel corso di circa otto anni, dal 1951 al 1959, rispecchia in gran parte la «cultura urbanistica» dei tempi e delle forze decisionali di allora. Ponendo una previsione insediativa che sfiora gli otto milioni di abitanti, attraverso la saturazione delle aree intercluse a quelle già edificate e la contemporanea apertura di nuovi assi, di scorrimento, ma anche di lottizzazione (come la strada "Pedemontana" verso levante), dispone tranquillamente indici edificatori su ogni zona modificando gli standard e le aree industriali per quantità e posizionamento. L'espansione incontrollata dopo il 1959 si rivolge indifferenziatamente a ventaglio verso ponente, la alta Val Poicevera a Pontedecimo, lungo la Val Bisagno, come a levante lungo la costa. All'interno del centro storico si accentua un processo di terziarizzazione attraverso sostituzioni pesanti del tessuto edilizio. Nel 1963 si verifica un primo tentativo per la revisione del PRG. Mentre parallelamente procede una logica che favorisce l'operatore privato, viene nominata una Commissione per la revisione del Piano presieduta da Giovanni Astengo e composta da Anzella, Coppa, Cerutti e Fuselli. Con motivazioni di

fondo eminentemente teoriche e il metodo scientifico lontano da un realismo politico necessario per confrontarsi con un apparato burocratico e decisionale mosso anche da interessi economici, la «Commissione Astengo» durerà solo fino al 1965. Dell'anno precedente è l'approvazione del nuovo PPE per la zona di via Madre di Dio, mediante una variante del PRG e al PP finora in vigore, con la consulenza della Commissione, che sancisce definitivamente la mancata relazione con la zona di Piccapietra auspicata fin dagli anni '40 nel progetto Daneri. In questi anni, dal 1960 al 1969, Luigi Carlo Daneri, che rimane riferimento culturale nel dibattito architettonico e urbanistico genovese, elabora tre proposte dove la tipologia del grattacielo si confronta con la scala urbana, tutte su incarico di privati e tutte rimaste sulla carta, per l'area di Corte Lambruschini, per la zona della Commenda di Pré, e per la nuova sede dell'Eridania presso l'Acquasola. Dopo una stasi pianificatoria (ma non edilizia) durata fino al 1969, durante la quale il Piano Braccialini continua ad esercitare i suoi effetti disastrosi agevolando il settore privato (e questa logica proseguirà fino agli inizi degli anni '70), si verifica una ripresa della revisione del PRG a livello programmatico. Alla soglia del 1969 stanno diventando insostenibili alcuni problemi della città legati ad un processo di chiusura e di trasferimento delle attività industriali. Diversi enti minacciano l'esodo chiedendo al Comune in cambio la possibilità di edificare propri centri direzionali. Una ipotesi avanzata dalle forze cattoliche che sottopone il quesito sull'allontanamento delle industrie al di là delle montagne e uno sviluppo del terziario nell'area urbanizzata, alimenta l'incertezza. Il Consiglio Comunale con la riformazione della giunta di centro-sinistra vota una delibera-quadro per una ripresa del programma di revisione del PRG con la consulenza, accanto all'Ufficio Tecnico comunale, di un gruppo coordinato da Silvano Tintori, che elabora la «Relazione di Sintesi» (1969/70), presupposto per il nuovo PRG. Questo documento che pur sfugge «all'analisi di numerosi problemi reali in quanto non sono state poste ad essi precise domande ...» (B. Gabrielli Urbanistica n' 68-69). Bisogna attendere un nuovo cambiamento politico quale la nuova giunta di sinistra nel marzo 1975, rafforzata nelle elezioni del 1976, perché il nuovo PRG venga approntato per una definitiva approvazione: una variante al PRG del 1959, denominata «Piano dei Servizi», è adottata dal Consiglio Comunale nell'agosto 1975. Con una gestione amministrativa dell'urbanistica genovese fattasi più attenta e sensibile, il Piano vincola a servizi tutte le aree libere all'interno del territorio urbanizzato, ma anche le aree soggette a rischio di trasformazione prospettata dal 1969. Il Piano dei Servizi anticipa direttamente la revisione del PRG, con la Variante Generale adottata il 26 aprile 1976. Nello stesso anno viene definito il vincolo per le zone "A". Il PRG viene definitivamente approvato nel 1980. L'anno 1981 vede l'incarico a sei progettisti per i Piani di Recupero del centro storico, in seguito ad una «Delibera-quadro sul recupero» del 1979. La redazione dello «Studio organico d'insieme» dei progetti avverrà nel 1984. Ultimo atto storico del dibattito urbanistico genovese può essere considerato quello che ruota attorno al

bando ed ai progetti del concorso per la risistemazione di piazza Dante e della casa di Colombo. Attualmente molte sono le questioni insolte rimaste in attesa di una accurata pianificazione, basti pensare alle vastissime aree dell'Itsider (Campi, Fiumara, Cornigliano), alle aree portuali prospicienti l'area dell'Expo, alle aree ex industriali lungo le rive del Polcevera, agli spazi cuscinetto fra le grandi arterie di comunicazione e la città, ai quartieri sorti negli ultimi trentanni nelle periferie ; in tutte queste parti di città si sente sempre più forte il bisogno di una pianificazione vicina ai reali bisogni di sopravvivenza della collettività piuttosto che piegata da mille compromessi speculativi come è successo per l'area di Campi.

Il Porto di Genova (1877-2000)

Alla metà del XIX secolo la situazione di assoluta inadeguatezza in cui si trovava il Porto di Genova rispetto alle mutate esigenze di navigazione e di approdo (tanto da venir considerato ancora un porto medioevale), aveva indotto gli enti interessati al suo sviluppo a ritenere ormai insufficienti i parziali prolungamenti del Molo Nuovo e del Molo Vecchio, e a prendere in considerazione un piano di espansione globale. Le polemiche che sorsero in seguito alle varie proposte di sistemazione e ampliamento (bocca d'accesso a levante o a ponente), e le difficoltà finanziarie per gli stanziamenti, furono superate nel 1875 con la donazione da parte del Duca di Galliera di un'ingente somma di denaro e con l'approvazione, nel 1874, da parte di un'apposita commissione governativa del progetto, già proposto nel 1865, a firma dell'ing. Parodi del Genio Civile. Il Piano Parodi, (1877-91), il cui impianto è ancora oggi rintracciabile, prevedeva sostanzialmente la costituzione di un avamposto protetto a ponente e a levante da due moli (molo Duca di Galliera e molo Giano) per bloccare il moto ondoso all'interno dello specchio portuale e favorire la sosta alle navi in attesa di riparazione. Il piano proponeva inoltre l'ampliamento degli scali medioevali, la costruzione di nuovi approdi, la sistemazione dei fondali (7-8 metri), la realizzazione di due bacini di carenaggio a levante, e tutta una serie di servizi a terra lungo le calate e le banchine: magazzini, tettoie, attrezzature per carico e scarico merci, nonché un capillare collegamento ferroviario per tutti gli accosti e quattro gallerie per il collegamento con l'entroterra . Nel 1891, quando i lavori di sistemazione potevano considerarsi terminati, un nuovo progetto di massima, (ing. Giaccone), tentò di sopperire alle lacune del piano precedente e di rispondere alla richiesta di approdi adeguati alle nuove navi a vapore e di accosti idonei alle attività di carico e scarico. Le indicazioni di progetto definivano uno sviluppo portuale a ponente con ampie calate e sporgenti antistanti il litorale di Sampierdarena ed un'imponente rete ferroviaria di collegamento. Nonostante i pareri contrari ad uno sviluppo esterno al golfo naturale, l'ampliamento portuale divenne inevitabile e, nel 1905, si diede inizio ai lavori per la realizzazione del bacino Vittorio Emanuele III (in seguito della Lanterna), sotto il controllo del Consorzio Autonomo del Porto, costituitosi nel 1903. A tale Ente

lo Stato conferì ampia autonomia, sia per la gestione della vita portuale (tariffe, orari e condizioni di lavoro, coordinamento dei servizi marittimi, movimenti delle navi), sia per la manutenzione, pianificazione e costruzione delle opere marittime, determinando così quella sostanziale separazione tra porto e città che ancor oggi sussiste. Nel 1919 il Piano Coen-Cagli interviene con una soluzione di tipo nord-europeo caratterizzata da una lunga calata di riva aperta alle diverse soluzioni di traffico e di facile modificabilità. Al piano fu apportata una variante nel 1923, con soluzione degli sporgenti a pettine obliquo, derivata dagli studi d'analisi sui podi esistenti (Marsiglia, Barcellona, Algeri, Napoli). Il progetto di ampliamento venne poi realizzato con il Piano Regolatore Portuale Albertazzi 1924-28 ed ultimato solo nel dopoguerra. Nel frattempo il Porto vecchio fu oggetto di ripristini ed opere di rinnovamento (costruzione di magazzini in muratura lungo le calate, prolungamento del molo Duca di Galliera, realizzazione del molo Cagni all'estremità orientale del golfo), soprattutto nell'ambito del movimento passeggeri: si delineava così la tendenza alla separazione dei traffici tra vecchio e nuovo insediamento portuale. Nel 1930 fu ultimata la Stazione Marittima (la nuova stazione passeggeri) al ponte dei Mille, (prima Federico Guglielmo), in posizione centrale nel golfo ed in opportuna vicinanza con la stazione di San Limbania, e negli stessi anni furono terminati i bacini di carenaggio al bacino delle Grazie e i nuovi approdi al ponte Andrea Doria per i grandi transatlantici. Il primo progetto che arrivò a definire l'espansione portuale fino a Voltri risale al 1919 a firma degli ingegneri Canepa e Gamba, cui seguì il progetto di massima dell'ing. Albertazzi del 1929. Entrambi prevedevano uno sviluppo dell'area industriale a mare praticamente continuo dal Porto vecchio sino al litorale di Voltri, con diga foranea di protezione. Nel 1930, la fascia costiera antistante Cornigliano era stata ipotizzata come base aeroportuale (fino al 1963 l'area per uno sporgente del bacino di Sampierdarena veniva utilizzata come idroscalo) e successivamente occupata dalla Società Cornigliano, poi Italsider, per lo stabilimento di Sinigaglia. L'aeroporto venne poi realizzato su progetto Albertazzi del 1938 a Sestri Ponente (aeroporto Cristoforo Colombo, 1962) con la costruzione della diga dell'aeroporto e di quella di Cornigliano. Il progressivo sviluppo del traffico petrolifero e l'aumento delle dimensioni delle navi cisterna misero in crisi gli accosti al Ponte Libia di Sampierdarena (accosti precedentemente dislocati a calata Sanità e al ponte Ronco), tanto che fu dato inizio alla realizzazione di una darsena riservata, denominata porto petroli, a Multedo, a riparo dell'aeroporto C. Colombo e facilmente collegabile con la rete degli oleodotti, cui seguì la costruzione di quattro pontili (il primo è del 1963) integrati poi da una piattaforma su fondale di m 50 e da un'isola galleggiante per le superpetroliere. Con il funzionamento del porto petroli di Multedo, si è determinato un ulteriore impoverimento delle attività al Porto vecchio ed una conseguente tendenza verso la specializzazione portuale. Tale tendenza si evidenzia nel PRP del 1963, elaborato in seguito alle proposte per il potenziamento del Porto (concorso 1961). Con il

piano si adottò la decisione di sviluppo sino a Voltri, (sull'idea dei Piano Albertazzi del 1929), con soluzione degli sporgenti a pettine obliquo simili a quelli di Sampierdarena, ma con dimensioni maggiori dei piazzali per i movimenti a terra e per i collegamenti ferroviari e autocarrati, e si affermava la ripartizione dei traffici per zone: rinfuse in genere per il bacino di Voltri, oli minerali grezzi per quello di Multedo, merci in colli e rinfuse speciali per il Porto attuale. Con il PRP dei '64 e le ulteriori varianti il progetto del bacino di Voltri ha subito numerose modificazioni rispondendo ai continui mutamenti dei traffici marittimi. Il sistema delle navi portacontainer ha evidenziato l'inadeguatezza della calata tradizionale, la richiesta di ampi spazi di deposito, di facili collegamenti con l'entroterra, nonché di apparecchiature altamente specializzate. Alle ipotesi di numerosi sporgenti si è sostituita quella di una lunga calata di riva con ampio piazzale retrostante per il deposito ed il collegamento ferroviario veloce, in parte in galleria, (asse attrezzato), con un centro di smistamento e deposito oltre Appennino, riducendo così il porto di Voltri ad un puro terminale di sbarco ove le merci verrebbero subito trasferite dalle navi ai mezzi di trasporto. La difficoltà a reperire i finanziamenti rappresenta il maggior ostacolo alla prosecuzione dei lavori che dal 1970 ad oggi sono avanzati con notevole lentezza e ritardo rispetto ai termini prefissati. Accanto al piano per il Nuovo Polo di Voltri, che prevedeva entro il '92 la realizzazione di una parte dei terminal e delle infrastrutture necessarie al suo funzionamento, si è andata delineando negli ultimi anni, all'interno della politica di rilancio del Porto di Genova, la tendenza alla riorganizzazione del porto storico ed al suo possibile legame con la città. Nel 1987, con una variante al PRP dei '64, il C.A.P., in accordo con la Regione Liguria ed il Comune di Genova, prevedeva la riqualificazione del Porto storico (dal molo vecchio alla darsena), tramite l'abbattimento delle barriere doganali e l'inserimento di attività espositive, congressuali, turistico-commerciali che, soprattutto in occasione dell'Esposizione del '92, tendendo a rivitalizzare questa parte di città. Analizzando con maggior precisione i cambiamenti che hanno seguito il Piano Regolatore Portuale del 1964 si possono osservare tre fasi distinte: Come previsto dalla legislazione allora in atto, si trattava di un piano di opere portuali, essenzialmente concentrato sulle opere marittime senza competenze a carico della città. Il PRP prevedeva una continua espansione del porto a spese della città con il sacrificio di un tratto di litorale urbano tra Pra' e Voltri. Successivamente, ed in contrasto con le previsioni del Piano, si manifesta con evidenza nel corso degli anni settanta la crisi nei traffici portuali in tutto il Mediterraneo a vantaggio dei porti nord-europei. Genova, che nel 1969 aveva inaugurato il primo terminal contenitori del Mediterraneo, perde posizioni e il porto rinuncia al suo ruolo trainante nei confronti dell'economia cittadina, e nel contempo la città recupera consapevolezza nei confronti di un territorio portuale vissuto come "fronte mare" di un centro antico degradato nel tempo proprio perchè separato dal porto. Segue quindi negli anni ottanta una seconda fase di pianificazione urbana più che

portuale in cui la città ritiene di potersi riappropriare attraverso progressive dismissioni di attività portuali di spazi urbani a spese di un porto in crisi con una logica non di integrazione ma di sostituzione. La città recupera affacci al mare nella zona pregiata dell'antica ripa dove l'abbattimento di barriere storiche come la dogana la ferrovia e la strada contribuisce a rivitalizzare le zone retrostanti ed in questa maniera il centro storico comincia a dare nuovi segni di vitalità. Come conclusione a questa seconda fase il progetto dell'area expo di Renzo Piano riapre nel 1992 il porto alla città. Negli anni novanta il porto dà finalmente concreti segni di ripresa: il progetto di autoriforma avviato alla meta' del decennio precedente su principi di imprenditorialità, libero mercato e riequilibrio degli organici comincia a dare i suoi frutti. Nel triennio 94/96 il porto recupera i traffici perduti in un ventennio e si avvia a prendere la posizione di "porta sud dell'Europa" che geograficamente gli spetta. La legge di riforma delle gestioni portuali (legge 84/28 gennaio 1984) accoglie i principi dell'autoriforma genovese mutandoli in una disciplina organica di validità nazionale. Il rapporto fra pianificazione portuale ed urbana viene risolto con la procedura dell'intesa col comune che deve precedere l'adozione del Piano Portuale; segue a questo il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale e l'attribuzione alla regione della funzione l'esame finale e di approvazione definitiva del piano. Inizia ora una terza fase, nuovamente di sviluppo per il porto a cui viene affidata nella più generale crisi dei settori industriali presenti nel territorio, una funzione trainante unica oltre al turismo; in questo contesto si colloca quindi il nuovo piano regolatore del porto, i cui lavori sono stati avviati a meta' del 1996 in concomitanza dell'adozione da parte del Comune di Genova del Piano Regolatore Generale della città. Si presenta quindi per la prima volta una occasione unica di dialogo fra porto e città data dalla contestualità dei piani e dal ricostituito dialogo che segna il superamento delle storiche alternanze e le reciproche aggressioni territoriali.





