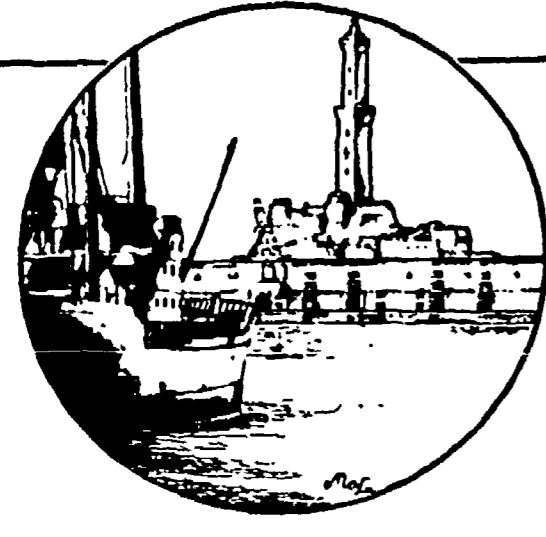




L'architetto del Beaubourg, alle prese col vecchio porto, ha un progetto...

Questo Piano cambia la città

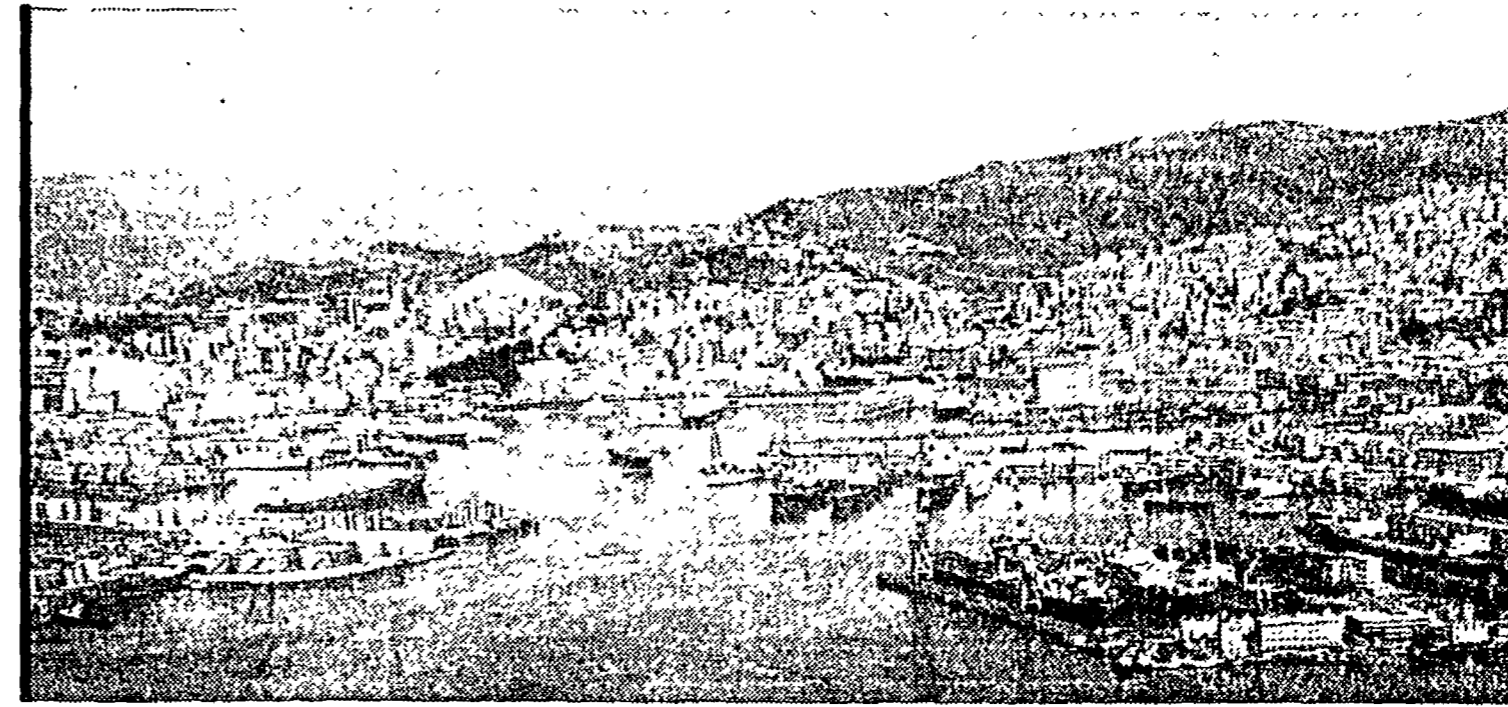


Non si può dire che Renzo Piano, genovese di Pegli, abbia avuto un buon rapporto con la sua città. È diventato un architetto famoso in tutto il mondo. Ma le sue opere, i suoi progetti più importanti, stanno altrove. A Parigi, dove dieci anni fa è sorto l'edificio che lo ha reso celebre, il Beaubourg. A Torino, dove sta lavorando ad un piano per il recupero del Lingotto delle aree vicine alla stazione di Porta Nuova. A Huston, dove sta ultimando il museo Menil. E poi ancora a Parigi, al Montrouge, dove è riuscito, all'inizio contro l'opinione stessa dei committenti, in una delle più significative operazioni di riconversione industriale (per le officine Schumberger, divenute centro direzionale e di ricerca di altissimo valore scientifico e tecnico). E quindi ancora a Rodi, a Parigi, a Malta.

A Genova si è avvicinato senza gesti clamorosi. Anzi con un rispetto un po' filiale per la storia e per le cose antiche di questa città di mare, mettendo alla prova, dopo la ricerca tecnologica fino all'aspirazione simbolica espressa dal Centre George Pompidou, l'idea di una difesa senza tentennamenti, ma in un certo senso dinamica, di valori storici e ambientali. Così, nel ripensare il centro storico di Genova, lascia integri gli edifici residenziali, recuperando piuttosto funzioni che si sono via via ridimensionate, morte o trasferite del tutto. Così al piano terra sono i negozi e le botteghe artigiane. Ai primi piani gli uffici commerciali, ai piani alti, dove più forte è la luce e l'aria corre più libera, gli appartamenti. Con un'invenzione e un recupero: ascensori esterni risolveranno il problema della fatica delle scale a piedi; ponti aerei collegheranno le diverse terrazze per un giardino pensile; specchi, come si usava un tempo, porteranno invece la luce fin nelle strette strade.

Il disegno urbano resta però intatto. Ma non c'è soltanto il gusto di conservare e di restaurare. Nell'architettura di Renzo Piano, soprattutto in quella degli ultimi anni, c'è un gioco dinamico tra vecchio e nuovo, tra conservazione e innovazione. In accostamenti che possono apparire a volte provocatori, a volte utilitaristici, a volte (e soprattutto nell'uso dei materiali) di profuso gusto estetico. Allo stesso modo in fondo Renzo Piano si è mosso di fronte al tema che ufficialmente ha posto la città di Genova: trasformare il porto vecchio in una occasione celebrativa per cinquecento anni della scoperta dell'America. «Si potevano», spiega Renzo Piano, «facilmente imboccare altre vie. Quella ad esempio di un'esposizione universale che utilizzasse spazi e strutture nuove. Invece abbiamo scelto di riscoprire il porto antico di Genova, oltre la barriera della dogana che separava la città dal mare. Abbiamo cercato di recuperare una condizione antica, restituendo al centro storico un affaccio al mare. Anzi, qualche cosa di più. Il molo che si allungerà sull'asse di via San Lorenzo consentirà a chiunque di vedere Genova dal mare. Come adesso capita solo a chi arriva per nave. Apparirà così una città diversa, in fondo sconosciuta, secondo prospettive inediti, ma applicate secondo gli angoli visuali che si possono seguire dai moli e dagli edifici finora proibiti al visitatore comune. Ma accanto al recupero di una immagine storica della città, Renzo Piano si pone l'obiettivo di ricreare nel porto antico e decaduto un organismo vivo e vitale, che abbia una propria funzionalità operativa e produttiva. Ai moli potranno attraccare imbarcazioni da diporto, piccoli edifici potranno ospitare botteghe artigiane e servizi turistici. Renzo Piano pensa al riuso, con pragmatico senso dei vincoli economici, soprattutto evitando facili soluzioni museali, che potrebbero conoscere poca fortuna, una volta esaurito l'avvenimento celebrativo. Così anche per i magazzini del cotone, un edificio

compatto lungo 400 metri, un Lingotto genovese altrettanto ingombrante, che Renzo Piano difende nella loro integrità e che ospiteranno l'Istituto geografico della Marina, la «Città navale» ideata da Giuseppe Gambardella, cioè un museo della scienza, un po' mostra, un po' laboratorio, ed infine il Marine Center, in cui verrà simulata e guidata la navigazione delle navi (ne esiste solo un altro al mondo, in Olanda).



«Resto fermamente convinto che senza adeguati collegamenti viari e ferroviari richiamo di costruire a Voltri non un porto, ma una bella cattedrale nel deserto. L'aumento della redditività del sistema si realizza intervenendo non solo sulle strutture portuali, bensì su tutti i segmenti: porto, città, infrastrutture. Ecco, qui c'è davvero bisogno di forti "sinergie". Più il baricentro dei traffici si sposta verso ponente, più il

problema diventa impellente e persino drammatico. «Entro il 1990 dovrà essere indogabilmente pronta la bretella Voltri-Rivarolo. Costerà mille miliardi e sinora sono stati stanziati cento: lo Stato deve quindi assicurare tutto l'investimento. «Bisogna prolungare la strada sopraelevata almeno sino a Sestri, anche in vista dell'entrata in funzione del terminal di Calata Sanità. È necessario, infine, un piano straordinario delle Ferrovie per realizzare in tempo utile una capacità di smaltimento su rotaia dei nuovi traffici, tale da garantire che gli investimenti in porto diventino produttivi. «Su questi temi scintillano già un grande ritardo. Per questo io propongo la convocazione di una assemblea straordinaria del CAP dedicata espressamente alle infrastrutture. Altrimenti rischiamo di diventare corresponsabili di ciò che non sarà fatto in tempo.

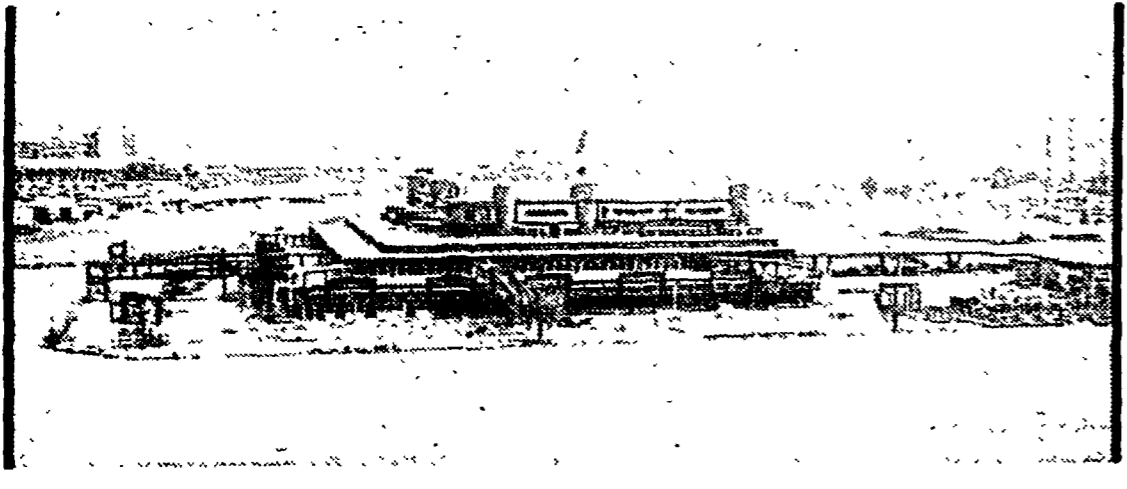
«La stazione Marittima? La questione è ancora aperta. Io penso che si debba seriamente verificare se alla Stazione Marittima possa essere collocato il nuovo Centro Congressi, magari utilizzando anche la vicina splendida Villa Doria Pamphili. In ogni ca-

«La stazione Marittima è una risorsa preziosa e largamente sottoutilizzata: quindi il nodo va sciolto con rapidità. Quale sarà l'impatto dei nuovi traffici, soprattutto containers, con il resto della città? «Resto fermamente convinto che senza adeguati collegamenti viari e ferroviari richiamo di costruire a Voltri non un porto, ma una bella cattedrale nel deserto. L'aumento della redditività del sistema si realizza intervenendo non solo sulle strutture portuali, bensì su tutti i segmenti: porto, città, infrastrutture. Ecco, qui c'è davvero bisogno di forti "sinergie". Più il baricentro dei traffici si sposta verso ponente, più il

sito franco ristrutturato troverà posto la rassegna internazionale delle esplorazioni e delle scoperte (marittime) si incontreranno in uno spazio singolare, memoria del passato ed insieme testimonianza di un futuro possibile e in parte già realizzato. Il progetto di Renzo Piano andava più in là fino a coinvolgere in un disegno di omogeneità urbanistica la zona della Fiera. Anticipava la soluzione di alcuni problemi: come quello di un centro congressi e di un'altra possibilità di avvicinarsi al mare in un ambiente meno degradato d'oggi. Ne indicava un altro: cancellare la sopraelevata che segna una brutale divisione della città e che Renzo Piano pensava realisticamente sostituibile da un tunnel marino che collegasse le due braccia del porto antico. Idee avveniristiche con costi insopportabili. In realtà — spiega l'architetto — si potrebbero creare convenienze e sinergie che renderebbero possibile un progetto anche ambizioso. Del resto anche il degrado della città costa. Quanto si dovrebbe realizzare per il 1992 costerà all'incirca cinquanta miliardi, molto di più di una comune mostra (ma molto di meno di un'esposizione universale come quella di Tsukuba). Solo che i cinquanta miliardi nell'idea di Renzo Piano dovrebbero essere pagati da un investimento produttivo che pagherà ben oltre la ricorrenza della scoperta dell'America.

Oreste Pivetta

Un aeroporto «vip» per tutte le stagioni



GENOVA — Molto presto, fra meno di due mesi, il Cristoforo Colombo cesserà per sempre di essere un aeroporto-baracca. Sembra quasi un sogno. Una modernissima aerostazione, degna di uno scalo internazionale «cinque stelle», che quest'anno ha ricevuto l'oscar della puntualità da British Caledonian, cancellerà l'indigesta visione dei vecchi fabbricati che per vent'anni ha tormentato schiere di viaggiatori. La nuova aerostazione del Cristoforo Colombo sarà inaugurata il 10 maggio prossimo. L'opera fu iniziata nell'aprile 1981, ma al giugno 1984 era stata realizzata solo al 30%. Il colpo d'acceleratore impresso dal Consorzio autonomo del porto ha reso possibile uno straordinario recupero in soli dodici mesi: così al giugno '85 l'avanzamento dei lavori era già balzato a quota 85%. La nuova struttura, che sarà inaugurata in una cornice di manifestazioni destinate a fare del 10 maggio una grande festa genovese, è un impianto di avanguardia dei lavori era già balzato a quota 85%. La nuova struttura, che sarà inaugurata in una cornice di manifestazioni destinate a fare del 10 maggio una grande festa genovese, è un impianto di avanguardia dei lavori era già balzato a quota 85%. La nuova struttura, che sarà inaugurata in una cornice di manifestazioni destinate a fare del 10 maggio una grande festa genovese, è un impianto di avanguardia dei lavori era già balzato a quota 85%.

sviluppo del turismo e delle altre attività economiche che gravitano su Genova e sulla Liguria. Grazie agli ampi spazi commerciali e a tutti gli altri servizi previsti, la nuova aerostazione contribuirà a creare un vero e proprio punto di riferimento per Genova, favorito dalla posizione particolarmente felice sul mare (a soli 10 chilometri dalla città). Si porrà cioè come un centro di richiamo attorno al quale costituire attività adeguate ad accogliere i traffici degli anni futuri e gli impegni di livello mondiale che attendono Genova per gli anni 1990/92. In linea con le più moderne tendenze già affermatesi negli scali stranieri e con la visione complessiva di sviluppo dell'area portuale, il «Colombo» sarà un organismo in grado di produrre ricchezza attraverso lo sviluppo di attività complementari. In particolare è prevista la valorizzazione della vocazione nautica e cantieristica del vicino specchio d'acqua al largo di Chiavari, che risulta in grado di ospitare un migliaio di imbarcazioni. Sarà poi realizzato un centro alberghiero che fruirà della vicinanza dell'autostrada e di ampi parcheggi. «L'ampia possibilità di piazzole per aerei commerciali, la possibilità di disporre in Genova di manodopera altamente qualificata e di favorevoli condizioni operative — sottolineano inoltre al Consorzio del porto — creano situazioni idonee all'insediamento di attività industriali collegate all'aeronautica, quali officine e rimesse per la manutenzione dei velivoli. Anche questo, oltre alla gestione del Cristoforo Colombo, sarà oggetto dell'attività della «Aeroporto di Genova» spa, società di capitali voluta dal Consorzio, la cui costituzione segna una nuova tappa nella trasformazione del grande porto di Genova in una holding. Oltre al Consorzio, gli azionisti sono Alitalia e Camera di commercio: «La Società — rilevano al Cap — si presenta come lo strumento appositamente creato per assicurare una conduzione in chiave imprenditoriale dell'intero settore aeroportuale genovese, per farne un cardine del sistema integrato terra-mare-aria che si sta realizzando nella nostra città».

Tante altre idee in rada

Piero Gambolato (Pci): «Fare presto per strade e ferrovie»

fra Darsena e Molo Vecchio. Ora esiste un progetto di massima che prevede di collocare nella zona un porticciolo turistico e la cosiddetta «Città Navale», progettata da Gambardella. Chiarisco subito che la Città Navale si riferisce a un insieme di attività strettamente legate all'economia marittima: la sede dell'Istituto Idrografico della Marina, un museo navale inteso anche come percorso all'interno delle più avanzate tecnologie, un Marine Center come polo di ricerca e sperimentazione. Esistono però altri progetti... «Sì — risponde Gambolato —. Attualmente in città è in corso un confronto tra due li-

nee: quella di chi, come il Partito comunista, vuol fare del porto vecchio qualcosa di veramente vivo e capace di offrire l'occasione di uno straordinario rilancio del centro storico; e la linea di chi tende a collocarvi (parliamo sempre del porto antico) un mix di attività commerciali ed alberghiere che, molto probabilmente, finirebbero per ottenere l'effetto opposto: non la valorizzazione del centro storico, bensì un puro e semplice trasferimento di attività. Non le sembra che l'idea di realizzare alberghi e servizi turistici abbia qualche fondamento? «Intendiamoci: non escludo l'uso parziale di strutture esi-

stenti a questo fine. Porto vecchio e centro storico devono però trasformarsi in un'unico, grande polmone capace di far respirare l'intera città. Vanno escluse perciò soluzioni che rischiano di separare ulteriormente le due zone fra loro e dal resto del tessuto urbano. Abbiamo già una specie di «isola», il centro storico. Crearne due sarebbe veramente troppo. E la Stazione Marittima? «La questione è ancora aperta. Io penso che si debba seriamente verificare se alla Stazione Marittima possa essere collocato il nuovo Centro Congressi, magari utilizzando anche la vicina splendida Villa Doria Pamphili. In ogni ca-

so la Stazione Marittima è una risorsa preziosa e largamente sottoutilizzata: quindi il nodo va sciolto con rapidità. Quale sarà l'impatto dei nuovi traffici, soprattutto containers, con il resto della città? «Resto fermamente convinto che senza adeguati collegamenti viari e ferroviari richiamo di costruire a Voltri non un porto, ma una bella cattedrale nel deserto. L'aumento della redditività del sistema si realizza intervenendo non solo sulle strutture portuali, bensì su tutti i segmenti: porto, città, infrastrutture. Ecco, qui c'è davvero bisogno di forti "sinergie". Più il baricentro dei traffici si sposta verso ponente, più il

lega IN LIGURIA NEL 1985

Cooperative aderenti alla Lega Ligure	610
Soci	230.000
Soci lavoratori e dipendenti cooperative	7.260
Fatturato complessivo 1985 oltre	600 miliardi
Investimenti biennio '84/85	50 miliardi
Investimenti previsti '86/87	60-70 miliardi

SETTORI

Cooperative agricole	60	Cooperative	
Cooperative pesca	20	dettaglianti associati	10
Cooperative produzione e lavoro	90	Cooperative turismo	17
Cooperative servizi	90	Cooperative abitazione	198
Cooperative consumo	40	Cooperative S.O.M.S.	84

L'AGENZIA MARITTIMA «DOLPHIN» S.p.a.

Agente Generale in Italia della Flotta Sovietica

gestisce da tutti i porti italiani i traffici bilaterali tra l'Italia e l'Unione Sovietica

ITAZOV LINE
linea regolare associata italo-sovietica per l'Urss
Servizio decadale dai porti di Genova - Ravenna - Savona per Zhdanov - Berdjansk svolto con navi convenzionali

ASITCO LINE
partenza delle navi una volta al mese
Zhdanov - Valencia - Barcellona - Savona - Napoli - Pireo

ASADCO LINE
partenza delle navi una volta al mese
Zhdanov - Ravenna - Venezia - Pireo - Poti

ASZMED LINE
partenza delle navi due volte al mese
Ravenna - Trieste - Pireo - Limassol - Beirut - Mersin
Ravenna - Trieste - Pireo - Limassol - Beirut - Lattakia - Tripoli - Alessandria

BALTAUSTRALIA LINE
servizio conferenziato Ro-Ro ogni 25 gg.
da Genova per Fremantle - Adelaide - Melbourne - Sydney - Brisbane e porti della Nuova Zelanda

GULFINDIA LINE
servizio indipendente full container bimensile
da Genova per Jeddah - Karachi - Bombay

ODESSA OCEAN LINE
servizio indipendente full container decadale
da Genova per Singapore - Hong Kong - Saigon - Penang - Karachi - Madras - Colombo (Port Kelang, Manila, Bangkok, Jakarta, Surabaya via Singapore)

BLASCO ORIENTAL LINE
servizio indipendente Ro-Ro mensile
da Genova per Singapore - Kobe - Osaka - Tokyo

BLASCO INDOSTAN CONTAINER LINE
servizio indipendente full container bimensile
da Genova per Tilbury - Rotterdam - Hamburg

Per ulteriori informazioni, quotazioni noli, etc. rivolgersi a:

AGENZIA MARITTIMA «DOLPHIN» S.p.a.
GENOVA - Via Fieschi, 17/U4 - Tel. (010) 5639 - Telex 271454
MILANO - CORSICO - Via G. Di Vittorio, 10
Tel. (02) 4401239-4403795 - Telex 325873
MOSCA - 15, Bolshaia Perelassovskaia Str.
Tel. 280-96-54 - Telex 413102

MEDIOCREDITO LIGURE

ente di diritto pubblico - fondo di dotazione L. 16.000.000.000

FINANZIAMENTI AGEVOLATI A MEDIO TERMINE ALLE MEDIE E PICCOLE IMPRESE

- Per la realizzazione di investimenti
- Per lo smobilizzo di crediti dilazionati derivanti da esportazioni di beni e servizi
- Per lo smobilizzo di crediti dilazionati derivanti da vendita di macchinari

CREDITI DI FIRMA A MEDIO TERMINE

Per informazioni gli imprenditori possono rivolgersi alla nostra sede di — GENOVA —
Via G. D'Annunzio, 23
— Tel. (010) 53.11.31 (12 linee) — Telex 213887 MEDLIG