

GENOVA Una delicata facciata barocca a tinte pastello sta ricoprendo i muri di Palazzo San Giorgio antica residenza del «capitano del popolo» e oggi sede del Consorzio autonomo del porto. Dicono che una volta tutti i grigi palazzi della città brillassero di affreschi come questo. Era il tempo in cui Genova era una capitale dell'Occidente. Condannati dalla mancanza di terra e di risorse proprie a «impadronirsi del mondo o a non esistere» sono le famose parole di Braudel - i genovesi avevano imboccato con arditezza la prima alternativa perseguita più con la potenza finanziaria che marinara e militare. Fino a che la bancarotta di Filippo II non travolse anche i signori di Genova. I suoi principali finanziatori. E una storia arcaica la ricordo solo perché a volte penso che dati da allora la superba incapacità di Genova di fare i conti con la propria crisi trasformazione e con la ricerca di nuove forme di «dominio» sul mondo. Un paradosso? Forse. È un fatto però che si perde nella memoria l'attitudine di questa città ad emanare da sé un'immagine di declino e di eccessiva prudenza. Il porto perde colpi rispetto a Marsiglia e a Livorno? Ma lo denunciavano già i cronisti del 1845 ben prima di Giorgio Bocca. L'industria non ha futuro? Vacilla il potere delle «grandi famiglie»? È già tutto annotato nell'insuperato ritratto di Genova descritto da Guido Piovene alla fine degli anni Cinquanta nel suo «Viaggio in Italia». E oggi - unica iniziativa tangibile di quel «comitato pubblici privati» salutato quale che anno fa come sussulto di protagonismo imprenditoriale di fronte alla «deindustrializzazione» - ecco puntuale il referto del Censis sulla nevrosi di una città alla perenne e infruttuosa ricerca di una identità «perduta».

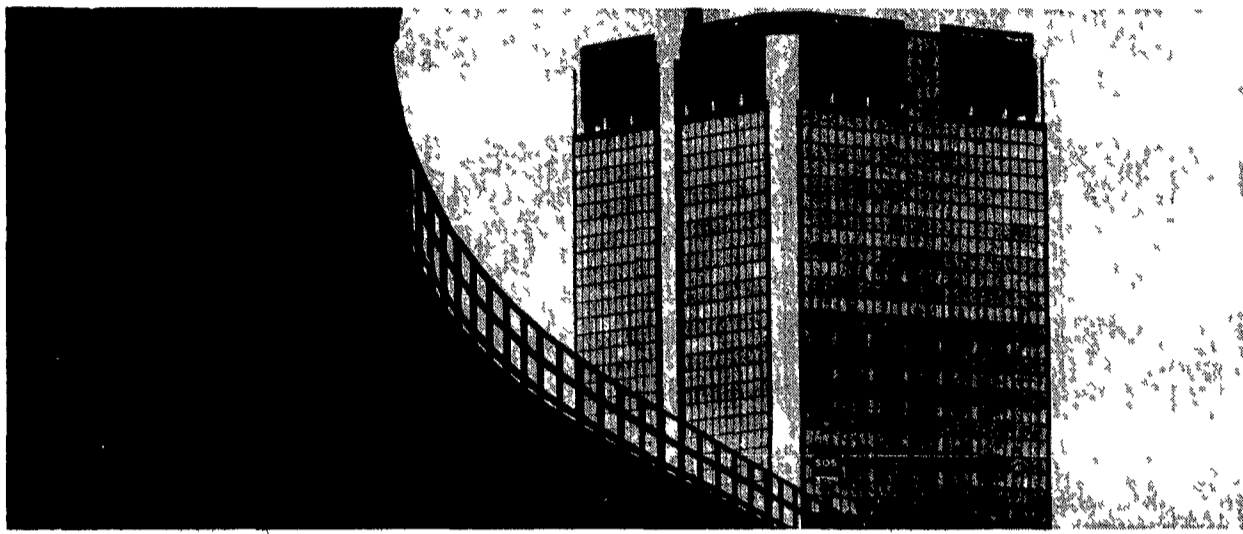
Ma qual è insomma la consistenza vera della «crisi» genovese? A fidarsi dell'immagine urbana dalla quale siamo partiti chi arriva oggi nel capoluogo ligure non ha certo l'idea di una città morente. Si ridipingono e si ristrutturano i palazzi del centro storico sono in costruzione ben due grandi teatri a levante e a ponente della centrale Piazza De Ferrari - attorniate dalla vecchia Borsa e dalle sedi delle principali banche - sventolano i grattacieli appena finiti di Corte Lambroschini e San Benigno simboli del nuovo terziario. La «city» si è enormemente allargata. È solo un mutamento superficiale?

Ne parlo con Piero Gambacciani che quei grattacieli ha disegnato e che ne ha seguito passo a passo la storia e la crescita. E approfitta della sua magica capacità di essere insieme protagonista e spettatore disincantato delle principali cose genovesi forse perché è un arguto toscano anche se da decenni trapiantato qui. Il complesso di Corte Lambroschini (grande albergo torri terziarie centro commerciale teatro di prosa il tutto dentro giganteschi prismi di vetro e cemento) da un punto di vista economico «non ha scoperto niente». Una miriade di piccole e medie imprese vi si sono accampate una sede di rappresentanza convinte che «migliorare l'immagine» farà migliorare anche gli affari. Ambiziosissimo è risultato il centro commerciale il valore del negozio oscilla da sette milioni a dodici milioni al metro quadrato. Ci sono commercianti che per trasferirli qui - magari da solo duecento metri più in là - sborsano un miliardo. Uno specchio insomma di quel fenomeno di «finanziarizzazione passiva» in assenza di vero sviluppo anche nel famoso terziario di cui parla sul nuovo mensile «i magazzini del sale» (promosso da un gruppo di intellettuali e giornalisti genovesi e sostenuto dal Pci) un economista che di Genova si è occupato a lungo come Giancarlo Caselli. Un fenomeno che ha un suo sbocco «naturale» nell'investimento immobiliare.

In parte diverso il «motore economico» attivo dal altro grande centro direzionale - San Benigno - di cui una altissima torre già è attiva poco distante dalla Lanterna. Il primo a comparire l'ufficio qui è stato un piccolo operatore (nello stesso settore degli spray per tenere lontani i cani) ma poi sono venute tutte le principali banche la società di navigazione Italia

Chiudono le vecchie fabbriche, crescono i grattacieli
Una città che è ancora alla ricerca del suo futuro
Azione del Pci: traffico, ambiente, piano regolatore

Genova? Non è più lei



I nuovi grattacieli di Genova la torre di San Benigno

(che pure ha ridimensionato nello stesso periodo gli organici) imprese maggiori una società internazionale come il World Trade Center (servizi telematici) i Costa - animatori in una prima fase dello stesso insediamento direzionale - e fatto significativo il petroliere Garone. Il quale chiude la sua raffinatezza e protesta contro la città «sorda» ai suoi progetti immobiliari ma si compra ben quattro piani del grattacielo. Forse fluiscono nuovi affari nella tanto criticata Genova? E ne cresceranno altri due di grattacieli il secondo - un bizzarro matitone esagonale a strisce progettato dagli americani - è già venduto al sessanta per cento all'Italimpianti e per il restante 40 per cento le trattative sono in corso. Si parla di una nuova sede del Cnr. Nel terzo ci saranno gli uffici del Consorzio autonomo del porto. I clienti comunque non mancano anche qui i valori iniziali dei locali sono lievitati di un buon terzo di fronte alla domanda.

È vero che si tratta in gran parte di trasferimenti di sedi aziendali interne alla città (che liberano però altre aree centrali forse va scompartendo la Genova degli «scagni» nei vicoli dietro il porto). Ma l'interesse suscitato dal centro di San Benigno che si trova tra il porto attuale e le aree industriali e portuali del Ponente cittadino vicino agli sbocchi dell'autostrada che collega Genova alla pianura. Padoa conferma che le forze economiche più at-

A Genova chiudono le antiche fabbriche ma crescono i nuovi grattacieli. Decine di migliaia di posti in meno nell'industria, però l'occupazione complessivamente aumenta. A beneficio di un terziario assai poco avanzato. Città prigioniera di una perenne immagine di crisi, Genova cerca ancora un

futuro. Non l'aiuta il debole pentapartito locale. Né l'In del professor Prodi, padrone di aree e fabbriche potenzialmente strategiche. Nel ponente industriale declinano le «rocceforti rosse» ma nascono nuovi movimenti per l'ambiente e la qualità urbana. Genova corre ad ovest. Genova non è più lei.

DAL NOSTRO INVIATO
ALBERTO LEISS

te sembrano credere a quello spostamento del baricentro urbano verso ovest già preannunciato dai programmi della vecchia giunta di sinistra e confermato oggi anche dal rapporto Censis «Genova corre ad ovest» - dicono gli uomini del professor De Rita chiamati al capezzale della città - il grande tema della pianificazione urbana genovese nei prossimi anni è l'area del Ponente.

L'architetto Gambacciani conferma. Ma osserva sconsigliato che proprio nel punto in cui ci si aspetterebbe il maggior dinamismo e la più forte tensione al futuro la stasi è invece totale. Qui si concentra quel che rimane della Genova industriale a partecipazione statale e le vaste aree dell'Eni (Snam) per lo stoccaggio del petrolio. Le aree di Garrone (Erg) ci sono anche i nuclei di un possibile nuovo svi-

luppo industriale e tecnologico avanzato. E i saggi Esacontrol i Ansaldo la Marconi la Piaggio C è il nuovo porto di Pra Voltri dove è in costruzione il grande terminal per i container. È un buon terzo della città dove negli ultimi anni mentre Genova perdeva altri centomila abitanti i residenti sono aumentati ponendo i nuovi quartieri dell'edilizia pubblica cresciuti in collina.

Franco Sartori segretario della Zona Ponente della Cgil mi confonde scioccandomi da vani nella sede rinnovata della vecchia Camera del Lavoro di Sestri decine di mappe e fotografie in cui si addensano i colori delle vaste aree ex industriali di proprietà dell'In e dell'Eni dei punti di maggior degrado ambientale dei progetti di Garrone delle strade con-

gestionate dal traffico e dall'inquinamento. Poi parla del movimento di movimenti nuovi non solo la lotta dei siderurgici per il posto di lavoro ma quella delle donne e dei cittadini per un ambiente migliore quelle degli abitanti dei quartieri nuovi che vogliono una città degna di questo nome e protesta che nessuno - né le istituzioni locali né l'In, né il governo né gli imprenditori privati - sembra in grado di offrire a queste domande forti una valida idea progettuale una sintesi per il futuro. Racconta una immagine che contrasta malinconicamente con quella delle tecnocittà futuribili tante volte indicata da chi intanto non ha saputo che ridimensionare le vecchie gloriose manifatture. Sulla desolata banchina che un giorno dovrebbe diventare il terminal-container di Pra Voltri centinaia di cassintegrati delle fabbriche metalmeccaniche vanno a pescare oltre i recinti del Consorzio autonomo del porto i guardiani chiudono un occhio. E loro passano il tempo e forse guadagnano qualcosa in più. Un'immagine di sconfitta e pensiero adattamenti? O anche la pulsione a riappropriarsi di un rapporto con la natura abbandonato nei decenni dello sviluppo industriale tanto più ora che quelle grandi fabbriche d'acciaio sul mare sembrano prive di futuro?

Certo c'è qui una classe operaia tartassata dalle ristrutturazioni che da anche segni di stanchezza. Come quando dice «no» all'accordo per il passaggio del Cogea (Consorzio pub-

blici privati ex Italsider) al padrone tutto privato Riva per poi rinnegarsi quel voto in un sussulto di realismo di fronte alla prospettiva della chiusura. Si potrebbe persino rivolvere una provocazione ai tanti «modernizzatori» che per anni hanno protestato contro il preteso «conservatorismo» degli operai genovesi. Ora che le «rocceforti rosse» sono un po' sgumiate ora che al governo ci siete voi che cosa avete saputo fare di veramente nuovo?

È singolare. All'indomani del voto che ha permesso a Craxi e De Mita di cantar tanta vittoria nei congressi cittadini del Psi e della Dc a Genova si respira aria di crisi e di tensione. Il socialista Tonino Bettanin accusa gli alleati democristiani di tenere paralizzato da due anni la giunta comunale. Lamentevoli opposte in casa Dc dove l'uomo del «rinnovamento» voluto negli anni della crisi da Le Mita il «coordinatore» Filippo Pascheria va in minoranza e lancia profezie oscure sulle possibili «cadute» del suo partito una «balena bianca» tuttora in difficoltà nel navigare e mantenere consensi nella metropoli mutante.

Si capisce la debolezza in cui è precipitato il governo locale. La Regione il Comune il Consorzio autonomo del porto nonostante l'assoluta omogeneità politica non sembrano ancora in grado di mettersi d'accordo nemmeno per gestire il reclamizzato «business» del colomboide del 1992. Figuriamoci per con trattare col governo e il sistema dell'industria pubblica - e privata - un nuovo volto produttivo per la città capace di guardare non solo a tre mesi di festeggiamenti per l'anniversario della scoperta dell'America ma al posto che nei prossimi decenni Genova saprà occupare al di là della retorica, nei sempre più integrati mercati europei e mondiali.

Non è un caso se in assenza di interlocutori politici affidabili quei pochi imprenditori quarantenni con un po' di dinamismo (siamo a Genova e i rampolli delle vecchie famiglie rivendiscono la vocazione edile e immobiliare di una borghesia da sempre affezionata alla banca e al mattone) si organizzano in nuove forme lobbistiche nascono le sigle «Genova sviluppo» «Genova 2000» «Project» gruppi e cordate che si strutturano per avanzare progetti premere sull'assessore o il ministro andare a Roma a caccia di appalti. Altro sintomo di «mordente» assai vecchia.

È il Pci? Dopo lo choc dell'estromissione dal governo della città - mi dice Claudio Burlando ingegnere elettronico e consigliere comunale comunista - e dopo un periodo «attesi sta» rispetto ad una possibile repentina crisi del gruciale pentapartito genovese si è impegnato in una intensa elaborazione programmatica e in una serie di iniziative aperte alla città. Il traffico e l'ambiente il centro storico il Ponente. Si traduce in un'azione incalzante verso il governo locale l'intenzione già allacciata - con ritardo - negli ultimi anni della giunta di sinistra di un mutamento di fase profondo per la città di cui è riflesso emblematico l'urgenza di un nuovo Piano regolatore oltre la filosofia vincolistica e «industrialista» di quello del 1980. Bandiera con cui la sinistra unita aveva conquistato nel '75 il governo della città.

Ci sono i comunisti che elaborano i nuovi programmi e quelli che cercano più istintivamente di attuarli subito. Penso alla figura minuta e ai grandi occhi chiari di Patrizia Avagnini che disegna cartelli e striscioni per le sue donne di Cornigliano pronte a scendere ancora una volta in piazza a distribuire volantini, magari a bloccare la strada. È arrabbiatissima in questi giorni. Il nuovo accordo con l'industria Riva per il Cogea ex Italsider se lo sente passare sopra la testa. Salvare l'ambiente va bene. Ma tre anni di lotte per l'ambiente? Tutti gli impegni presi dagli enti locali? Sarà subito ancora una volta il solito ricatto occupazionale? Patrizia vuole che siano ascoltate le donne e gli abitanti del Ponente. Una dei territori urbani più inquinati d'Italia. Pensa che quell'accordo per continuare a produrre acciaio tra le case non riguardi solo il padrone e il sindacato. Vuole ficcarci il naso. Non è una pretesa davvero bella?

8.000.000 SENZA INTERESSI DA 18 A 24 MESI
OPPURE FINO A 1.500.000 DI SCONTO
SU TUTTE LE CITROËN BX DISPONIBILI.

Aspettate a partire per le vacanze. Potreste perdere un'occasione irripetibile. Fino al 30 luglio i Concessionari Citroën vi offrono otto milioni* di finanziamento senza interessi in 24 mesi, sui modelli Citroën BX diesel, oppure otto milioni* senza interessi in 18 mesi sui modelli benzina. E non è finita, se siete già sotto l'ombrellone vi conviene tornare a casa. Infatti, in alternativa

OFFERTA DEI CONCESSIONARI CITROËN

all'offerta rateale potete scegliere lo sconto di un milione e mezzo* IVA inclusa, su BX diesel o di un milione, IVA inclusa, su BX benzina. Le offerte, non cumulabili tra loro né con altre iniziative in corso, sono valide solo per le Citroën BX disponibili presso le Concessionarie. È un'iniziativa dei Concessionari Citroën che farà splendere il sole per tutte le vostre vacanze.

VALIDA FINO AL 30 LUGLIO.

* Escluso su BX Vintage. Costo prat. ca. finanziamento L. 150.000. Salvo approvazione Citroën finanziaria.