

Il Reportage



Maurizio La Pira/Lineapresse

A Genova
nuovo piano
regolatore
portuale
Quattro
grandi
architetti
ridisegnano
le aree
marittime
La sfida
lanciata
agli scali del
Nord Europa

Una promenade per far pace col porto

DALLA REDAZIONE

GENOVA. Una lunga striscia di banchine, di spazi rubati al mare, di moli vecchi e nuovi scali. Le ardite geometrie di Genova sono disegnate attorno al porto, il principale scalo italiano. Poche città possono vantare una topografia così fortemente marittima nella quale l'intrico portuale sembra un allungamento di quello del centro storico medioevale, mosaici di una storia che guarda alle onde. Il porto antico di Genova - quella magnifica conca che dalla Lanterna arriva all'area Expo ridisegnata da Renzo Piano - fornisce l'idea di questo rapporto terra-mare determinato da una compenetrazione di funzione economiche, lavorative, sociali e adesso anche ludiche con i vecchi dock trasformati, le banchine per le navi passeggeri e l'acquario. Ma oltre San Benigno, a ponente, il porto rappresenta un elemento urbanistico staccato dalla terra, anzi un elemento di contrapposizione e disturbo. Solo qui e là restano tracce di relazioni e intrecci tra i quartieri un tempo operai e gli approdi. Genova, un'idea come un'altra, è soprattutto un'idea di mare che torna a farsi vicino. Come promette il nuovo piano regolatore portuale che sostituirà quello del '64. Un porto che diventa amico, pulito e visibile dall'alto di una promenade, un percorso per pedoni, ciclisti e pattinatori che dalla Lanterna arriverà all'Expo.

Genova, città delle milletrasformazioni, ridisegna il suo warterfront immaginando cge il porto torni al centro della città, della sua cultura e del suo lavoro. «L'impetuosa crescita dei traffici - dice Giuliano Gallanti, presidente dell'Autorità portuale, - ci impone un lavoro altamente qualitativo. Dalla trasformazione privatistica delle banchine il porto si è riempito e le previsioni ci parlano addirittura di 2 milioni di contenitori, del raddoppio delle merci varie e di una quasi saturazione del traffico passeggeri, oltre ad un aumento delle presenze imprenditoriali». I plastici disegnano le sagome sporgenti degli attracchi, le dighe marine, le pesanti gru, i depositi petroliferi, le piste dell'aeroporto adagiate sull'acqua, le vie retroportuali e gli ammassi dei container: spazi da razionalizzazione, alcuni da ridurre, altri da ampliare o trasferire. E il porto guarda con interesse a quelle aree, come una parte delle acciaierie di Cornigliano, che potrebbero presto essere dismesse. «L'area a caldo della fabbrica - spiega Gallanti - potrebbe fungere da distri park per il riempimento e lo smaltimento dei container». Porto chiama terra, porto chiama città. Al capolinea dell'industria pesante, che ha caratterizzato l'esistenza di Genova nel Novecento e marchiato l'immagine della città, l'antica vocazione marittima ritorna di colpo l'anima del capoluogo ligure. Il Duemila dunque comincia dal mare. Non a caso c'è un percorso parallelo tra il piano regolatore cittadino, in via di definizione, e quello portuale soprattutto per la grande viabilità della fascia costiera che va ad intersecarsi con quella portuale. A disegnare il futuro delle aree marittime l'Autorità portuale ha chiamato quattro delle firme più prestigiose dell'architettura: Rem Koolhaas, Manuel De Solà Morales, Marcel Smets e Bernardo Secchi al quale spetta l'impostazione normativa del Piano regolatore portuale. Inoltre è stata formata un'agenzia di piano che impegna insegnanti e studenti della facoltà genovese di architettura.

L'olandese Koolhaas, 53 anni, docente di progettazione urbanistica alla Columbia University di New York, autore del manifesto sulla pianificazione delle aree comprese tra la foce del Polcevera e Ponte Parodi, il cuore pulsante dell'attività di sbarco e imbarco. «Pensiamo a delle banchine - dice Koolhaas - per navi sempre più moderne, pensiamo a sofisticati mezzi di sollevamento ed efficienti mezzi di trasporto via terra. Essenziale diventa la qualificazione del bordo sulla terraferma che dovrebbe ospitare attività logistiche ad alto valore aggiunto e attività economiche legate al mare». Ponte Parodi, invece, guarda alla vivibilità della città. Koolhaas - favorevole all'abbattimento della sopraelevata, così come proposto da Renzo Piano - immagina una

grande passerella pedonale gellaggiante sopra le banchine: «Un percorso scenografico - dice - che conetterà i nuovi interventi da Palazzo San Giorgio, centro pulsante del porto antico, alla Lanterna». Ma pensa anche a parcheggi per la città vecchia, sedi universitarie, un nuovo istituto d'arte, una sala da concerti all'aperto che sfrutti il palcoscenico del porto e un balcone a sbalzo sul mare. L'architetto olandese dovrà anche sbrigare cose più terrene come la complessa viabilità attorno a San Benigno. «Penso di liberare almeno il 50% delle aree realizzando una viabilità locale chiara e semplice integrata col sistema esistente» promette l'olandese.

Ancora più a ponente guarda il belga Smets, 50 anni, docente di progettazione urbanistica alla Catholic University di Lovanio, consulente per la pianificazione urbana dell'Aja e Groningen. A lui è toccato il punto dolente della costa, quella tra l'aeroporto e Cornigliano. «Ci siamo smarriti» - annuncia il progettista. A che proposito? «Nella costruzione del porto moderno» assicura. Dunque la sua parola d'ordine è «efficientismo». Che significa, nelle grandi linee della costa, riuso dei magazzini e dei docks, razionalizzazione dell'area Fiera, nuovi rapporti viari occidentali. Per la sua zona di competenza Smets propone maggior connessioni verso il nord con un secondo punto d'accesso in Val Polcevera, un nuovo boulevard costiero ed una urbanità qualificata anche a ponente. «Per Genova, - afferma, - città che ha sempre osato sulle scelte infrastrutturali, queste soluzioni sembrano una degna sfida».

Operazione Est potrebbe essere il titolo del lavoro a cui si appresta Manuel De Solà Morales, 58 anni, catalano, autore della riqualificazione di Barcellona per le Olimpiadi del '92. I suoi occhi e le sue matite sono puntate sui cantieri di riparazione navale per i quali auspica un risanamento ed una valorizzazione di attività che devono stare al passo con gli standard aggiornati. Anche lui sta studiando una nuova viabilità a balcone tra Fiera e Foce, tra mare e monti e un nuovo assetto per Piazzale Kennedy con una marina sportiva ed un porticciolo di quartiere all'estremo della baia. Il tutto collegato da una passeggiata a mare che parte dal centro storico. A coordinare le diverse tematiche e a disegnare l'area di confine tra porto e città è stato chiamato Bernardo Secchi, 63 anni, docente di urbanistica a Venezia. «Nel caso genovese - scrive Secchi - il criterio più interessante sembra essere quello di individuare una serie di penetrazioni della città entro l'area portuale che individuano zone specifiche e che svolgano ruoli specifici, seppure tra loro fisicamente collegate e contigue. Ciò solleva il tema assai complesso della definizione operativa e fisica della contiguità e delle sue forme spaziali assunte dalla storia del porto». In passato Genova ha eretto molte barriere tra la città e il mare quasi volesse occultare la sua grande risorsa e l'obbligo di conquistare altrove lo spazio fisico, economico e politico che le mancava nella Penisola. Oggi i rapporti tra porto e città non sono più conflittuali come un tempo anche se molti disegni progettuali rischiano di affossare la qualità. I punti critici restano sostanzialmente tre: quello delle riparazioni navali e della conseguente separazione tra Fiera e Porto Antico; quello di San Benigno e dei collegamenti viari e ferroviari; quello della foce del Polcevera e della zona di Cornigliano, compresa in mille problemi ambientali.

La grande macchina portuale, principale volano economico della città, cerca di convivere con gli spazi urbani. È un'occasione decisiva poiché Genova si appresta a lanciare - tramite un'intesa con gli altri porti dell'Alto Tirreno e l'associazione Intermed con Marsiglia e Barcellona e forse anche Tarragona e Valencia - la sfida agli scali del Nord Europa, i colossi della portualità mondiale. La delicatezza del problema urbanistico è tutta inserita in quell'intreccio terra-mare che, oltre all'economia, determina la qualità della vita, la dimensione della città e la sua storia controversa di luci e ombre.

Marco Ferrari