

Paesaggi  
urbani

## SOGNI E MISFATTI DEL PAESE CHE ABBIAMO DIMENTICATO

ORESTE PIVETTA

**I** più bei racconti sul paesaggio italiano li hanno scritti alcuni registi. Ne cito soltanto due, il primo è Silvio Soldini, il secondo è Gianni Amelio. Soldini ne «L'aria serena dell'ovest», un film del 1990, descriveva, con l'aiuto della fotografia di Luca Bigazzi, Milano in colori e prospettive inedite: la luce, come suggeriva il titolo, era tersa, il verde intenso, le architetture nitide, le strade inaspettamente povere di macchine, la città era lenta, aperta per quanto fredda. Di Gianni Amelio ricordiamo «Il ladro di bambini» e una sequenza: l'arrivo dalle periferie milanesi alle campagne del sud di un'edificazione selvaggia, di case interrotte, di lavori infiniti, di speculazioni che crescono poco alla volta, stanza dopo stanza. Lasciati da parte il cinema e la fotografia (da Giacomelli a Berengo Gardin, da Chiaromon-

te a Gabriele Basilico), non c'è invece molto da leggere. Il romanzo italiano non ama descrivere e forse non sa descrivere. Forse non sappiamo neppure più guardare e se guardiamo il paesaggio ci appare quasi sempre occultato. È difficile immaginare una strada, se non ci si affida all'astrazione e se, nell'immaginazione, non si cancellano le auto. È difficile pensare al mare, se non si oscurano milioni di metri cubi di cemento. Un poeta, Tonino Guerra, intervistato tempo fa dall'Unità, aveva invocato la demolizione degli alberghi che punteggiano la riviera romagnola. Il nostro paese ha visto altri momenti. Di fronte alla spartizione selvaggia degli anni sessanta, era cresciuta una cultura che individuava in una radicale riforma urbanistica (fondata sulla divisione tra uso e proprietà dei suoli) la strada di una

crescita e della salvaguardia insieme. Sconfitto quel fronte riformista, decenni dopo, anni settanta, si cominciò a riflettere sul valore ambientale di nostri centri storici e si cominciò a lavorare per il loro recupero. Bologna rappresentò un esempio, che ebbe fortuna e che segnò il senso comune. Poi si aprì la stagione della deindustrializzazione, che avrebbe potuto rappresentare un'occasione formidabile in una strategia di ricostruzione delle realtà urbane. Architetti e urbanisti per alcuni decenni hanno cullato il sogno di poter un giorno cambiare le cose. Ma il fallimento è stato grande e non è neppure colpa loro (se non per la presunzione e per l'incoerenza). Il paesaggio percepibile oggi è il caos di costruzioni che replicano all'infinito banali modelli in modo incontrollabile perché si è anche moltiplicato il numero

di chi è in grado di modificare lo spazio, a dispetto di leggi apparentemente rigide. L'Italia è un inventario di orrende architetture, alcune di queste si parla, per altre si minaccia la demolizione, il maggior numero vive inosservato o giudicato come qualcosa di ineluttabile. Solo il cinema o la fotografia, nella oggettività della distanza, ci restituiscono qualche volta lo sguardo. Che cosa ci resta? Un po' di memoria delle immagini da cartolina, un po' di nebbia davanti agli occhi, come se guardassimo attraverso quelle e queste, rassegnati (o colpevolmente adattati) al peggio, risospinti raramente all'ottimismo da qualche annuncio e da qualche attività (come quelli che raccontiamo in queste pagine), tra il dirigismo pubblico (è ancora l'arma più efficace) e l'impegno individuale e ancora responsabile.

# Alla ricerca del panorama perduto

## Tocca a Genova riconquistare il mare, vietato da cancellate e dogane

DALL'INVIATO  
MARCÒ FERRARI

**GENOVA** Si riapre il fronte del porto, non quello di New York ma quello di Genova. Moli, banchine, gru, container, traghetti e navi crociera diventeranno compatibili col più grande e vituperato centro storico d'Europa. Città e mare troveranno forse un'armonia mettendo fine ad un dissidio atavico. La svolta sarà sancita persino da Fabrizio De André che dopo vent'anni tornerà a vivere a Genova, nell'area portuale, a due passi da Via del Campo, dalle nuove Boccadrosi e dall'intrico dei carruggi. La sua tola marina dalla quale captare i suoni del Mediterraneo sarà Calata Morosini, tra la Darsena e il Porto Antico. Succede a Genova quanto potrebbe accadere in altre città di mare italiane, piccole o grandi, tutte private da cancellate, edifici, dogane della vista più naturale, esempi di paesaggi proibiti, oscurati dal cemento, dalla speculazione o da progetti e realizzazioni di un'età industriale ormai al tramonto. Da quando Renzo Piano ha ridisegnato l'area del molo vecchio, il bacino della Genova medioevale sembra aver trovato un'anima nuova. Là dove c'erano dogane, silos e barriere adesso c'è la parte più viva della città con l'Acquario, il Padiglione del mare, la Biblioteca dei Bambini, le multisale, le librerie, la nautica e i bistrot. Dalle Colombiadi del '92 la febbre del restyling ha contagiato tutta la zona a mare. Dopo il recupero del Porto Antico, che fu realizzato da Renzo Piano in occasione delle Colombiadi, tocca alla vicina Darsena rifarsi il trucco. E come tutte le città di mare, città di trasformazioni perenni, a Genova ci andranno giù duri nel senso che faranno saltare l'edificio Canepa e Campi, un tempo fabbrica di bandiere, a suon di cariche esplosive. È il «Famagosta», un caserme destinato a diventare macerie, col complesso enorme che chiude la vista a mare verso ponente. A decretare la sua morte è una sigla, Pru, che significa Piano di recupero urbano.

L'intervento deciso dal Comune di Genova tende a completare il recupero di tutta l'area marittima compresa tra il quartiere del Molo e la stazione traghetti, insomma il fronte del porto del centro storico. Al posto del «Famagosta» sorgono una sessantina di appartamenti della cooperativa «Il Cembalo», un asilo nido, una scuola materna, punti vendita legati alle attività marittime e parcheggi destinati agli abitanti dei vicini carruggi. Cadrà anche l'edificio chiamato «Bacinetto»: al suo posto, in volumi ridotti, la sede marittima dell'Istituto Nautico e

una scuola di addestramento per attività legale al mare. Dal progetto originario sono state cancellate sia le opere di manutenzione di palazzo «Tabarca» sia le passerelle pensili che dovevano attraversare la retrostante via Gramsci.

Il Comune dovrebbe contare su 11 miliardi di finanziamenti statali disponibili tra i primi mesi dell'anno prossimo e la tarda primavera. «L'avvio di questo piano di recupero - secondo l'assessore all'urbanistica, professor Bruno Gabrielli, - è un passo importante nel disegno dell'affaccio a mare della città. Un disegno che comprende la collocazione dell'Istituto Nautico nella Darsena, di Ingegneria nei silos Hennebique, delle biblioteche di Economia e Commercio e della Camera di Commercio al Galata, del trasferimento del Padiglione del mare e della costituzione di un palazzo della musica e dell'arte contemporanea».

Ma il fervore urbanistico-marittimo di Genova non finisce qui. Adesso non c'è più spazio da rubare al mare, alle colline, al verde, c'è solo spazio da riqualificare. E si comincia proprio dal porto. L'idea del nuovo Piano regolatore portuale è quella di rendere compatibile l'attività della banchine con l'area urbana. A disegnare il nuovo porto sono quattro firme di prestigio dell'urbanistica: Bernar-

### IL PORTO RITROVATO

La rinascita del molo vecchio in occasione dell'Esposizione universale del 1992

Groningen si occupa dell'area aeroportuale e dell'assetto viario; Koolhaas, 54 anni, olandese, insegnante della Columbia University di New York, autore dei progetti del Grand Palais e di Eura Lille e del parco della sua città, Rotterdam, sta ridisegnando le banchine reinserendo gli insediamenti di San Benigno nel sistema portuale; Solà-Morales, spagnolo, autore della riqualificazione di Barcellona, punterà la penna sullo scalo crociere e sulle relazioni tra porto e centro storico. Dovrà definire la lunga passeggiata a mare che farà convivere il lavoro con la città.

Giuliano Gallanti, presidente dell'Autorità Portuale, dopo aver rilanciato lo scalo facendo aumentare in due anni i traffici container del 40% e portando l'occupazione a livelli alti (6.500 dipendenti diretti e oltre quindicimila nell'indotto), punta a far svolgere a Palazzo San Giorgio un ruolo attivo nella città, al passo con la riqualificazione urbana che Genova si appresta a vivere.

### La scheda

Colombo  
novantadue

Il dibattito sulla necessità di restituire l'affaccio al mare a Genova venne aperto da un intervento di Renzo Piano, che propose non solo la riapertura delle zone doganali del porto ma addirittura la demolizione della sopraelevata che percorre tutto il golfo impedendo la vista sull'orizzonte, interrotto dai piloni e dal nastro d'asfalto. Renzo Piano riprese la sua idea quando si trattò di riprogettare il Porto vecchio della città nella prospettiva della Esposizione internazionale Colombo 92. «Genova è una città marina - spiega Renzo Piano - che in realtà ha sempre avuto con il mare un rapporto mediatore. La gente lavorava sul mare, nel porto e poi andava a rifugiarsi negli stretti rassicuranti spazi della città vecchia». Piano aveva previsto anche il nuovo acquario.

Francesca Parisini

**BOLOGNA** Plauda al progetto di riannodare a Genova i rapporti tra la città e lo specchio d'acqua di mare su cui si affaccia e sostiene che questo sia stato l'unico lascito positivo delle Colombiadi del '92. Giuseppe Campos Venuti, urbanista e padre del recupero del centro storico di Bologna che negli anni Sessanta ha aperto una nuova strada alla riqualificazione delle città italiane, sostiene che «il problema di riannodare il porto ed il resto della città non è solo un problema di Genova. Tutte le città di mare nell'800 hanno finito per isolarsi dall'acqua e in questo dopoguerra si trovano a dovere recuperare questo spazio. In questi anni a Napoli, per esempio, la questione si pone in termini perentori. Quanto al capoluogo ligure, Campos aggiunge persino una proposta. «La frattura tra Genova ed il sobborgo era stata accentuata dalla costruzione della sopraelevata, un elemento che addirittura enfatizza la separazione tra il porto e la città. La sopraelevata purtroppo resta anche se si potrebbe fare come a Bastia, in Corsica, dove una strada di scorrimento è stata fatta passare sotto lo specchio d'acqua per cui adesso si attraversa la città da una parte all'altra senza violenza».

Le foto  
di Basilico

Si intitola «Sezioni del paesaggio italiano» e raccoglie le foto di Gabriele Basilico, uno dei più attenti osservatori e «narratori» del nostro paese. È un viaggio dal Nord al Sud, che rappresenta una acuta documentazione della devastazione del territorio e della pervasività di modelli architettonici privi di qualsiasi rapporto con la storia e la tradizione.



L'INTERVISTA

## Campos Venuti: difendiamo anche chi ci vive

FRANCESCA PARISINI

**BOLOGNA** Plauda al progetto di riannodare a Genova i rapporti tra la città e lo specchio d'acqua di mare su cui si affaccia e sostiene che questo sia stato l'unico lascito positivo delle Colombiadi del '92. Giuseppe Campos Venuti, urbanista e padre del recupero del centro storico di Bologna che negli anni Sessanta ha aperto una nuova strada alla riqualificazione delle città italiane, sostiene che «il problema di riannodare il porto ed il resto della città non è solo un problema di Genova. Tutte le città di mare nell'800 hanno finito per isolarsi dall'acqua e in questo dopoguerra si trovano a dovere recuperare questo spazio. In questi anni a Napoli, per esempio, la questione si pone in termini perentori. Quanto al capoluogo ligure, Campos aggiunge persino una proposta. «La frattura tra Genova ed il sobborgo era stata accentuata dalla costruzione della sopraelevata, un elemento che addirittura enfatizza la separazione tra il porto e la città. La sopraelevata purtroppo resta anche se si potrebbe fare come a Bastia, in Corsica, dove una strada di scorrimento è stata fatta passare sotto lo specchio d'acqua per cui adesso si attraversa la città da una parte all'altra senza violenza».

**Sono passati quarant'anni da quando lei, tra i primi, si dedicò al recupero di un centro storico come quello di Bologna; che cosa ha lasciato quell'esperienza?**

Con quella operazione bolognese abbiamo introdotto una serie di elementi che poi sono stati affermati anche da una legge nazionale, quella del 1978 che ha codificato il modello conservativo per la salvaguardia del centro storico. In Italia la questione si pone in

maniera diversa rispetto al resto dell'Europa dove i centri storici sono stati cancellati letteralmente. Tipico il caso di Parigi che nel 1853 con Haussmann comincia il processo di sostituzione che durerà non più di mezzo secolo, salvando soltanto alcuni monumenti. In Italia il ritardo dello sviluppo capitalistico ha impedito che i centri storici fossero cancellati; certo, sono stati manomessi, ma tutti gli «sventramenti» avvenuti non hanno comportato la cancellazione radicale di altre città d'Europa. Era giusto che la capacità di individuare questa problematica emergesse proprio in Italia.

**ESPERIENZE BOLOGNESI**  
Un intervento che aprì la strada a una nuova cultura e a una nuova legislazione

Ha ancora senza parlare di conservazione del centro storico quando si parla soprattutto di aree metropolitane?

Certamente questa conservazione si deve conciliare con la vita della città. Il caso di Genova mi pare emblematico: il porto è un porto antico ma è stato modernizzato, una gran parte delle attività portuali non sono più nel vecchio specchio d'acqua, ma è pur chiaro che il porto è pur sempre una presenza moderna rispetto al resto della città. Non si può nemmeno negare che Genova ha avuto un'invasione di terziario e di una selva di grattacieli costruiti intorno alla «Lanterna» che fanno raccapeggiare e che mettono continuamente in discussione il valore che del centro storico che si vuole conservare. D'altra parte bisogna neppure rischiare il dialogo con il resto della città; non con le periferie in senso demagogico ma con tutte le parti della città che convergono nel centro storico, che deve peraltro essere accessibile a tutti. L'accessibilità della città è una delle più alte forme di libertà.

**Lei ha parlato della necessità di conciliare gli interventi di recupero con la vita della città; non è solo una questione urbanistica, allora...**

Infatti. La salvaguardia ristretta prevalentemente alle ipotesi morfologiche non è sufficiente. Prendiamo un esempio eccellente come quello di Bologna: la terziarizzazione spinta che anche il capoluogo emiliano ha finito per subire e l'espulsione di una parte consistente della popolazione residente rappresenta un elemento di penalizzazione drammatica per la città. Conservare le mura senza conservare gli abitanti non ha senso. Non è un discorso di classe; si tratta di conservare la residenza: gente che vive nel centro, che qui dorme, ci alleva i bambini, che ha bisogno di strutture, comenegozi, per esempio, quelli allimentari che in centro vanno scomparendo. Quando io lavorai sul centro storico di Bologna vi abitavano 80mila persone, oggi ne abitano 55mila ed è stata una fatica improba fermare questa caduta. Ma un problema analogo l'hanno città come Firenze e Venezia che vanno salvaguardate dall'invasione, pur legittima, dei turisti. Anche in questi casi la presenza della popolazione non ci ha indotto ad affrontare il problema del sistema di trasporti collettivo quando era più facile affrontarlo e quando è diventato indispensabile non abbiamo avuto i soldi, non abbiamo avuto lungimiranza, abbiamo sostenuto una politica automobilistica forsennata. Abbiamo commesso anche errori politici. Io nel '64 proposi a Bologna di pensare ad una metropolitana e mi fu risposto: «Ma come? Gli operai cominciano ad avere i soldi per farsi la macchina e tu li vuoi riportare su quel treno?» che è un mezzo di trasporto di classe».

### IL CASO PARIGI

Quando il prefetto Haussmann salvò dalla demolizione solo monumenti

di far vivere nell'oggi questi centri storici è necessaria e indispensabile e talvolta realizzata. Nonostante la timidezza che abbiamo talvolta noi italiani, unita ad una visione burocratica e un po' da sovrintendenza.

**Questa «timidezza» non richiama volte di trasformare i nostri centri storici in musei?**

Questa accusa era utilizzata per impedirci di proteggere i centri. L'accusa di farne un museo era sempre usata dalla speculazione. Certo, può essere una accusa fondata quando non si tiene conto della popolazione residente.

**Ma tutti i discorsi fatti fino ad ora non rischiano di sembrare un po' datati di fronte della crisi delle città, seppellite da rumore, smog e traffico? Quale sarà il modello di vita dei nostri figli?**

Io non faccio previsioni, ma solo valutazioni critiche. Io di solito parlo di anomalie delle città italiane moderne, cresciute con il capitalismo in maniera diversa dalle altre città europee. Tanto per fare un

esempio, nel resto del continente le città hanno costruito metropolitane che permettono di trasferirsi da una parte all'altra della città in tempi brevissimi. Questo quando ancora l'automobile non esisteva. Non così da noi dove lo sviluppo capitalistico ritardato non ci ha indotto ad affrontare il problema del sistema di trasporti collettivo quando era più facile affrontarlo e quando è diventato indispensabile non abbiamo avuto i soldi, non abbiamo avuto lungimiranza, abbiamo sostenuto una politica automobilistica forsennata. Abbiamo commesso anche errori politici. Io nel '64 proposi a Bologna di pensare ad una metropolitana e mi fu risposto: «Ma come? Gli operai cominciano ad avere i soldi per farsi la macchina e tu li vuoi riportare su quel treno?» che è un mezzo di trasporto di classe».

# Metropolis

Supplemento diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale l'Unità  
Direttore responsabile Paolo Gambescia  
Iscriz. al n. 420 del 20/08/98 registro stampa del tribunale di Roma