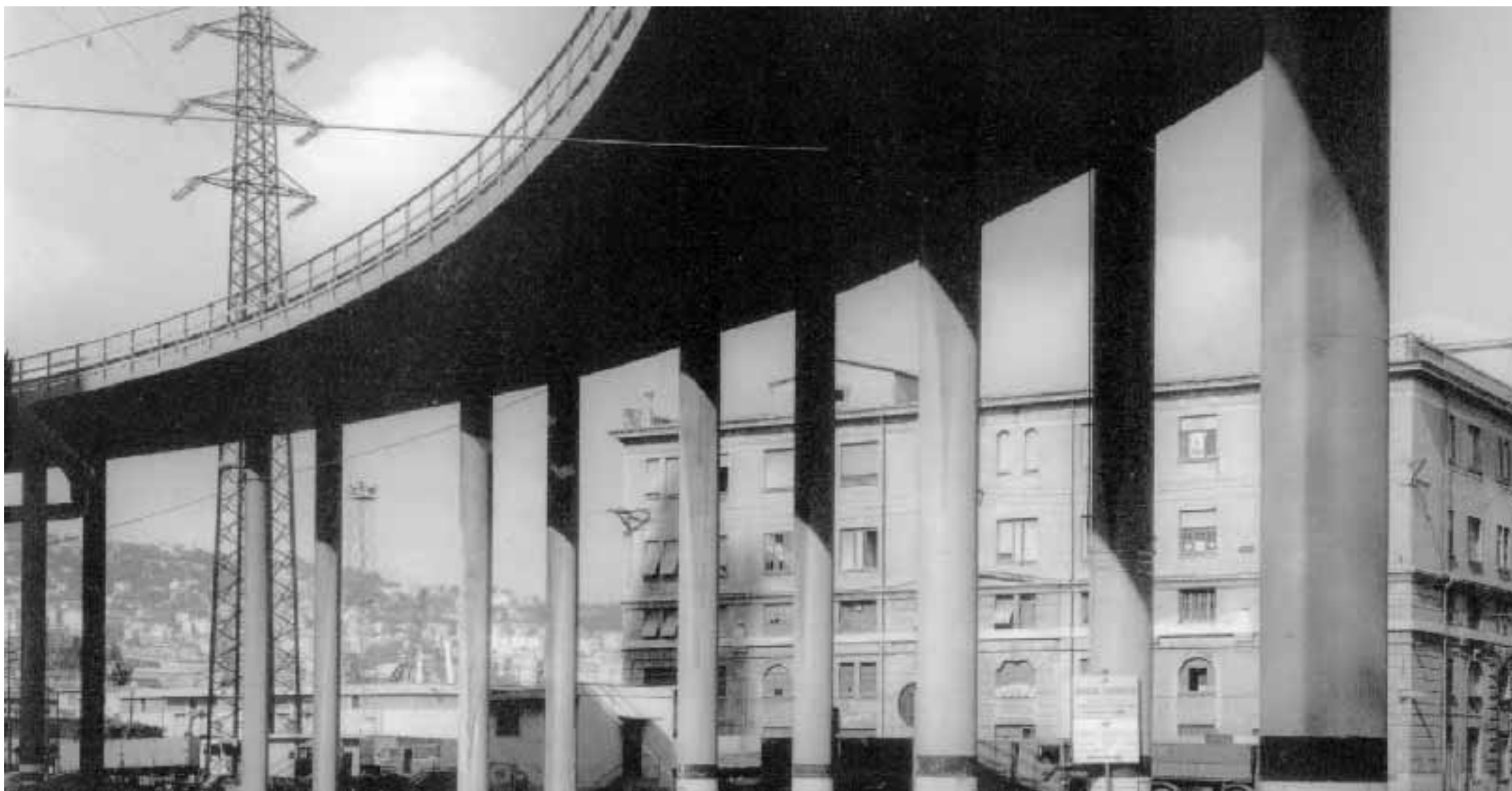


◆ Negli anni Settanta era il set preferito per gli inseguimenti tra gazzelle e Fiat 1100 nei polizieschi caserecci

◆ Quattromila seicento metri di strada elevata che unisce il levante al ponente e taglia a metà la visione del mare

◆ Si pensa ad un concorso internazionale in vista del 2004, quando il capoluogo sarà capitale europea della cultura



Uno scorcio della sopraelevata di Genova

Gabriele Basilico

In Liguria Beni Culturali sul Web

■ I Beni culturali della Liguria si stanno avviando ad una sempre più efficiente informatizzazione. Nel settore delle biblioteche è ormai prossimo al compimento un sistema completamente informatizzato per l'accesso, anche remoto, da sito web, al patrimonio librario di molte istituzioni.

Già oggi è più facile, per gli addetti ai lavori, trovare un titolo con il sistema CBL: anziché entrare in tante biblioteche, basta una veloce operazione da tastiera. Nei prossimi mesi il sito web sarà reso disponibile agli utenti di Internet, e si potrà fare tutto da casa.

Anche nel campo dei musei il livello di informatizzazione ha registrato una positiva impennata. Sono ben settemila le schede catalografiche già inserite nell'Inventario Catalogo dei beni culturali della Liguria.

Una accelerazione nell'inserimento dei dati che è stata resa possibile grazie all'impiego di sedici addetti assunti nell'ambito dei lavori socialmente utili.

Requiem per la sopraelevata di Genova

Uno sfregio alla città, sarà abbattuto. Al suo posto un tunnel o un ponte

DALL'INVIATO
MARCÒ FERRARI

GENOVA È stato a lungo il set ideale del cinema italiano. Erano gli anni Sessanta-Settanta, andavano di moda i polizieschi caserecci e i nostri commissari portavano le facce di Maurizio Merli, Antonio Sabato, Enrico Maria Salerno, Luc Merenda, Franco Nero e Tomas Milian. Sulla sopraelevata di Genova, tra Fiat 1100 e Due Cavalli Citroën, sfrecciavano rumorose volanti e robuste gazzelle con le sirene spiegate insegue da macchine da presa. Ora quel simbolo vetusto dell'Italia d'acciaio è diventato scomodo non tanto per la sua obsolescenza quanto per i danni che crea al paesaggio, tagliando la visione del mare alla città. Per i 4.600 metri di strada elevata che uniscono il levante al ponente seguendo le linee del porto antico è suonata l'ora del requiem. La partita tra Genova e la sopraelevata è stata riaperta nel 1992 in occasione delle Colombiane da Renzo Piano: «Abbattendola e sostituendola con un tunnel sottomarino o un ponte si completerebbe il rapporto tra centro storico e porto, la fabbrica antica della città. Solo allora potremmo vedere lo spettacolo più bello di Genova: l'acqua».

A fianco di Renzo Piano si sono schierati negli ultimi tempi l'architetto catalano Bohigas, ospite con una mostra a Palazzo Ducale, e l'urbanista Bernhard Winiker, incaricato dal Comune di redigere il nuovo piano del traffico. Il progetto era già stato sposato dalla giunta comunale nel 1991 e inserito nel nuovo piano regolatore di cui all'epoca si cominciava a discutere e che è stato definitivamente approvato dalla giunta guidata da Adriano Sansa. Il piano regolatore opta per una soluzione tunnel a pagamento, un'ipotesi che è andata scemando negli ultimi tempi. Uno studio di tre docenti universitari (Musso, Gazzola, Ferrari) critica gli alti costi (circa 570 miliardi con una gestione annua di 2,5 miliardi) nonché la perdita della visione panoramica che ancora la strada elevata continua ad offrire. L'assessore al traffico Arcangelo Merella ha invece sposato l'ipotesi del ponte e il sindaco Giuseppe Pericu ha messo la soluzione del problema al centro del nuovo millennio. «Sto pensando ad un concorso internazionale di idee» afferma. L'ultima accelerata l'ha fornita il presidente degli industriali Riccardo Garrone favorevole all'ipotesi del nuovo ponte «in sostituzione della sopraelevata». Garrone indica una scadenza non tanto lontana, il 2004, quando Genova sarà Capitale europea della cultura, una scadenza che sta diventando ormai la pentola di tutti i sogni. Secondo il leader dell'Assindustria occorrerebbero circa 500

miliardi da finanziare con interventi degli enti pubblici, della Banca europea degli investimenti e dei privati rifacendosi poi con la riscossione di un pedaggio.

Dal 1984 l'architetto Alessandro Casareto e l'ingegnere Giancarlo Varsi vanno proponendo il loro progetto di un ponte ai vari sindaci che si sono succeduti a Palazzo Tursi. Si tratta di una costruzione di 1.200 metri sospesa sul mare tra Calata Oli minerali e riparazioni navali, una struttura leggera con due campate, ognuna di seicento metri, con una passerella di cristallo, due terrazze a vetro di 2 mila metri quadrate e una pavimentazione in cristallo trasparente destinata ai pedoni e ai ciclisti e con l'impareggiabile sensazione di camminare sospesi nel vuoto. Una lama di luce attraverso il porto, l'hanno definita i due progettisti. Un solo chilometro asfaltato per sei corsie, tre per ogni senso di marcia. La sua altezza è di 65 metri, quanto basta per fare transitare sotto le navi dirette in porto, in base ai dati forniti dal Lloyd Register di Londra. Tempi di realizzazione 4 anni, costo sui 450 miliardi.

Nata nel 1965 su progetto dell'ingegnere De Miranda, inaugurata dopo solo due anni e mezzo di lavori accompagnati da molte polemiche, costata poco più di un miliardo e settecento milioni, simbolo della città industriale inserita a pieno titolo nella civiltà della macchina, la sopraelevata fu il pregio di collegare lo svincolo di Genova Ovest con l'area della Fiera del Mare in pochi minuti, permettendo al traffico stradale in entrata nel capoluogo ligure di evitare il centro. In questo unico esempio di Express way stile newyorchese, circolano circa 60 mila auto al giorno ad una media di 50 chilometri l'ora. Il pregio della sopraelevata è di essere sospesa a 6 metri da terra, di non avere incroci a raso, non avere intralci pedonali né semafori e di avere un solo svincolo aggiuntivo. Le sue sinuose curve mettono in collegamento diretto il levante e il ponente, visto che non esiste una strada a mare e che quella che lambisce il centro storico e il porto è perennemente intasata nonostante la costruzione del discusso sottopasso di Caricamento. Tanti pregi sono però bilanciati da altrettanti difetti: l'inquinamento ambientale, acustico e visivo. Non c'è ora del giorno in cui le auto non sfreccino in maniera continua sulla striscia d'asfalto; i piloni trasmettono un sordo brusio a terra, che qualche esperto ha persino misurato; i rumori del traffico si sommano a quelli dei container, delle gru e delle navi del porto; la palazzata di Caricamento ha la visione del mare impedita; il Porto Antico, diventato il cuore nuovo della città, si trova di fatto diviso dal centro storico. Una separazione anacronistica frutto di quella scelta anni Sessanta quando viveva una sorta di indifferenza verso i valori ambientali e paesaggistici («Piccun daghe cianin» cantava Gino Paoli), quando Genova divenne città dagli svincoli micidiali, come intona Francesco De Gregori. Per permettere la costruzione di quella strada venne abbattuto il Ponte Reale e distrutto il più antico sestiere cittadino, quello di Madre di Dio. Al posto delle vecchie

case, tra le quali vi era la dimora di Niccolò Paganini, fu edificato un complesso urbanistico nelle cui viscere la sopraelevata si infilava per sfociare poi dalle parti di Piccapietra.

Adesso la strada panoramica sembra quasi pagare il fio di un'età che non c'è più con la crisi delle acciaierie di Cornigliano, il dibattito aperto sull'incerto futuro dell'Ansaldo e la progressiva deindustrializzazione del ponente genovese. Da quei capannoni erano nati i presupposti per l'esistenza di una strada che esaltava le tecniche industriali di Genova facendone quella che Stefano Boeri ha chiamato con grande effetto una «macchina della visione».

I difensori della sopraelevata fanno leva proprio su questa mirabile fonte panoramica che invece di dividere porte e centro storico unisce la visione orizzontale del mare, solcato da navi di ogni tipo, e quella verticale dei palazzi d'arsedia che sale dal centro medioevale verso le colline. Poco importa, ai difensori della sopraelevata, che dalle finestre di Palazzo San Giorgio, simbolo della capitale marittima italiana e sede dell'Autorità portuale, si tocchi quasi il bordo della strada d'acciaio e il mare sia soltanto un miraggio. Di certo la sopraelevata è

diventata, per dirla con Paolo Conte, un'idea come un'altra di Genova, città di ardite costruzioni, di bellezze nascoste e di amori in salita. Non a caso l'assessore all'urbanistica Bruno Gabrielli, docente di architettura, chiede uno sforzo per riprogettare la sopraelevata difendendo quel manufatto urbano diventato un elemento del discorso paesaggistico genovese del Novecento.

Così, sondaggi alla mano, si è capito che i genovesi sono abituati alla loro strada d'acciaio non sapendo come possa essere sostituita e temendo soprattutto nuove gabelle stradali. «Si all'abbattimento della sopraelevata» afferma il poeta Edoardo Sanguineti - ma soltanto nel momento in cui l'alternativa sia già una realtà. Comunque se l'alternativa dovesse essere quella ipotizzata non credo che si sarebbe granché da rimpiangere. Anche se non bisogna dimenticare che i turisti che vengono a Genova in auto o in pullman sono affascinati dalla vista che si gode percorrendo la sopraelevata a così stretto contatto con la città vecchia e appena sopra il porto». Poi ci sono coloro che osteggiano la soluzione tunnel («È cupa e triste, oltre che difficile da realizzare e da gestire») e quelli che criticano l'idea del ponte («Ucciderebbe l'orizzonte marino, uno degli aspetti più belli di Genova»). Una soluzione romantica la indica il poeta dialettale Vito Elio Petrucci: «Fate quelli che volete, ma sarebbe bello percorrere a piedi questa passeggiata romantica per vedere e conoscere meglio la nostra città».

VIA AL RESTAURO

Nello sfascio del centro storico

GENOVA C'è una città del silenzio. Palazzi che celano la storia della Repubblica, regge senza principi che ancora resistono nell'intrico dei vicoli; accanto, però, ci sono edifici nobiliari di abitati, affreschi che cadono, chiese sconscrate, androni in abbandono, palcoscenici in disuso che conservano malamente il respiro della storia. Qualche blasonata famiglia ancora resiste nelle stanze del tempo, ma spesso al posto di conti e cortigiani, geografi e nocchieri, attori e frati imperano ragnatele e tarli. Siamo nel centro storico di Genova, un labirinto di carruggi, 150 ettari di autentico medioevo, 40 chilometri di viuzze. Qui 150 edifici storici giacciono in abbandono, alcuni hanno ancora una vita propria, altri stanno cadendo, altri sono rifugio di clandestini, altri ancora sono innervati da eterne impalcature.

Passaggiando nei vicoli che negano il cielo, le voci delle pietre sembrano di colpo rammentare il tormento di Genova nella sua eterna «grandezza e miseria», come scriveva Alexandre Dumas di fronte all'imponente spessore della struttura islamica dei palazzi storici.

Degli edifici che incantano Rubens 120 sono ancora rintracciabili e classificabili. Su alcuni compaiono delle targhe a ricordare la loro grandezza. Qui non c'era una reggia ma quando arrivava un ospite illustre il Senato della Repubblica aveva a disposizione decine e decine di sistemazioni lussuose divise in tre categorie: erano i palazzi dei Rolli. A catalogarli ci ha pensato il professor Ennio Poleggi, ordinario di Storia dell'Architettura ed ex assessore al centro storico nel volume «Una reggia repubblicana. Atlante dei palazzi di Genova 1576-1664» delle edizioni Allemandi presentato a Palazzo Tursi.

Da Banchi a Soziglia, da Canneto il Lungo a Strada Nuova si delinea la città del Cinque-Seicento, il centro dei banchieri e degli armatori. «Oggi serve che i genovesi riaprano le loro dimore» ha ammonito l'assessore al

urbanistica Bruno Gabrielli. «Per aprirli gli enti pubblici attiveranno delle operazioni dirette ma soprattutto stimoleranno i privati», ha sostenuto il vice sindaco Claudio Montaldo alla presentazione del volume.

L'Arca, l'associazione per il recupero del centro storico, da parte sua ha individuato 24 gioielli sprecati nel centro storico più grande d'Europa. Nella mappa del degrado sembra però difficile riuscire persino a rintracciare i proprietari, persi anche loro nei tormenti della città. Un rebus da catasto, insomma. Se adesso quei 24 punti segnati nello stradario cittadino significano polvere e muffa, un tempo quei palazzi,

quei teatri e quelle chiese rappresentavano vita, incontri, unioni, spettacoli, sorrisi. Nel Settecento qui nel centro storico c'erano otto teatri, 200 residenze nobiliari, decine di locande, mercati,

locali pubblici e bordelli. Il porto era dentro la città e la città stava sul mare masticandone il linguaggio, le avventure e le vicende. Si poteva parlare d'Africa e d'Asia, di isole disperse di porti chiososi stando seduti alla Loggia dei Banchi, in una locanda di Prè o confessandosi a Sant'Agostino.

Partendo da levante, dal buco nero di Madre di Dio, l'ultimo quartiere antico demolito alla fine degli anni Sessanta, di traccia in traccia riscopriamo la grandezza perduta nelle 24 stazioni del calvario urbanistico: i magazzini del Molo cadenti, i grandi alberghi abbandonati come l'Hotel Firenze-Zurigo, il Milano di via Balbi, il Colombia di Principe, il Teatro Falcone di via Balbi, il Palazzo Lauro di piazza Annunziata, il Palazzo Senarega, il Chiostro di San Lorenzo e via dicendo. Poi ci sono restauri che cercano ancora un'identità precisa (Loggia dei Banchi) e altri non aspet-

tano la valorizzazione (come la Commenda di Prè e l'Auditorium di Sant'Agostino), nei quali il microfono si accende in maniera sparuta lasciando il posto a nuovi e inquietanti silenzi. E poi ci sono silenzi veri da colmare, come quello lasciato dal violino di Niccolò Paganini, la cui casa natale è caduta sotto le ruspe della speculazione quando Gino Paoli cantava inascoltato «piccun daghe cianin».

La giunta comunale guidata da Giuseppe Pericu, in vista anche del 2004 quando Genova sarà Capitale europea della cultura, sa di giocarsi molte chance proprio nel centro storico. Di qui l'attivazione di una serie concreta di iniziative, come ha spiegato il vice sindaco Montaldo. È stato firmato a Roma il contratto per il rilancio del mitico quartiere di Prè per un valore di 40 miliardi; è in piedi il recupero delle Erbe che farà definitivamente sparire il buco provocato dalla seconda guerra mondiale; Comune e Iacp hanno impiantato diversi cantieri nelle zone più degradate della città vecchia; da poco è stato approvato il primo «contratto di quartiere» per la zona di via Giustiniani con l'intento di un recupero non solo urbanistico ma sociale con una nuova sede alla storica Comunità di Sant'Egidio, un nuovo centro di avviamento al lavoro, campi di bocce a Sarzano, stipula di convenzioni con enti e associazioni. Genova lancia dunque il «restauro sociale» dopo averle tentate tutte per sottrarre il centro storico al degrado. A crederci sono in molti, a cominciare da chi impianta qui teatri, laboratori e locali. L'ultimo segnale viene da Piazza delle Erbe dove è stato riaperto il mitico bar Berto inaugurato per la prima volta all'inizio del secolo, ritrovo di artisti e poeti, monumento nazionale con il suo arredamento in stile déco. «Genova sta riscoprendo» afferma Montaldo - la sua anima antica. I restauri in corso, gli incentivi al recupero dei palazzi storici e gli itinerari turistici sono tasselli del cambiamento che la città sta vivendo.

M.F.

