



Il caso Genova

# L'affresco di Piano

Il progetto del famoso architetto genovese rivoluziona il waterfront proponendo soluzioni che legano insieme sviluppo dell'economia, "vivibilità" delle aree portuali e salvaguardia dell'ambiente

Capita in tutte le città portuali, ma è ancora più vero quando si tratta di Genova: le aree a mare, tutte destinate in diversi modi a operazioni e attività produttive ed economiche, si confrontano e si relazionano con tutto il complesso cittadino. Il celebre architetto Renzo Piano, genovese, non poteva non tener conto di questo fatto semplice e consolidato quando ha progettato il suo "affresco", ossia una nuova immagine complessiva del porto e della città, presentato nel maggio del 2004. Si trattava allora di un *avant-projet*, come lo stesso architetto lo definì. Nel corso degli anni la città, per bocca delle sue istituzioni più rappresentative, ha chiesto revisioni, modifiche, integrazioni, che hanno finito per completare il quadro progettuale. Gli step della sua realizzazione, monitorati da un'apposita agenzia che ha sede presso la locale Autorità Portuale, vanno dai 6 ai 18 anni, e l'impegno economico, ponderoso come in tutte le imprese rivoluzionarie, si aggirerebbe attorno ai 16 milioni di euro, impegnati in parte dallo Stato, dalle istituzioni locali e dai privati, anche tramite il *project financing*. Non solo economia nell'affresco, si diceva, ma anche la "restituzione" di alcune zone portuali alla città. Il modello di maggior successo è quello applicato all'area del "porto antico", un tempo chiusa da cancelli, con varchi portuali piantonati dalla guardia di finanza, e destinata allo stoccaggio dei container. Dall'era delle Colombiane a oggi il panorama è cambiato e quella vasta area oggi testimonia la trasformazione della città e delle sue aspirazioni: turismo e cultura insieme all'industria e alla produzione. Lì oggi hanno infatti sede l'Acquario, ristoranti, multisala, il Museo del Mare, in un contesto aperto


alla città e frequentatissimo. Piano nel suo "affresco" non ha ignorato l'importanza di questa nuova doppia aspirazione cittadina, inserendo a piene mani ipotesi di aumento ulteriore dell'urbanizzazione delle aree portuali, vivibili dai cittadini, accoglienti, turisticamente attraenti.

Spazio per le attività portuali, oltre che per la città, ce n'è, nei 22 chilometri di waterfront. E alla "fame di moli" diffusa e spesso manifestata dagli operatori non solo del comparto trasporti, ma anche del diporto e della pesca, Piano ha risposto con ipotesi coraggiose e rivoluzionarie. Il piccolo ma attivo aeroporto locale, oggi ancorato al territorio, occupa, con il suo cono d'atterraggio, aree preziose, che si prevede vengano restituite alle attività portuali spostando l'intero scalo aereo su un'isola al largo della città. Una sorte uguale, con identiche ripercussioni positive per l'economia portuale, avrebbero anche i cantieri navali, mentre il polo petrolchimico e il porto petroli verrebbero delocalizzati verso l'interno.

Piano ha ben chiaro, nel suo progetto, che rivedere il concetto di porto, attivando nuove aree produttive, così come il concetto di vivibilità, aprendo numerose aree verdi e di vivibilità urbana, non sono elementi che possano restare avulsi da altri due fattori collegati ed essenziali: il traffico e l'impatto ambientale. Aprire nuove zone di traffico portuale significa dover creare, alle sue spalle, una rete stradale in grado di gestire le dinamiche logistiche connesse; d'altro canto, regalare alla città nuovi spazi di vivibilità significa creare le condizioni per la permanenza della loro salubrità, elemento attrattivo anche dal punto di vista turistico. Traffico e ambiente entrano dunque

come protagonisti nell'affresco di Piano, che non ferma la sua matita al waterfront vero e proprio, ma è costretto, anche per la morfologia di Genova e del suo territorio, a occuparsi, in aggiunta, della "backline" cittadina. Inutile concepire un porto con una grande ricettività dal mare, se poi le merci si inchiodano nei dedali infrastrutturali interni. Il progetto di Piano se ne dichiara conscio, e propone soluzioni che, come tutto il resto, devono necessariamente tenere conto anzitutto dell'accettabilità delle iniziative per la cittadinanza, nonché dell'impatto ambientale. Su quest'ultimo fronte molto rimane da discutere, e le soluzioni proposte sono molteplici, indirizzate, ad esempio, a eliminare le acque ferme o a "ripulire" le direttrici del trasporto (con l'ardita proposta di abbattere la strada sopraelevata, oggi una vera arteria per il traffico genovese, sostituendola con un tunnel sotterraneo).

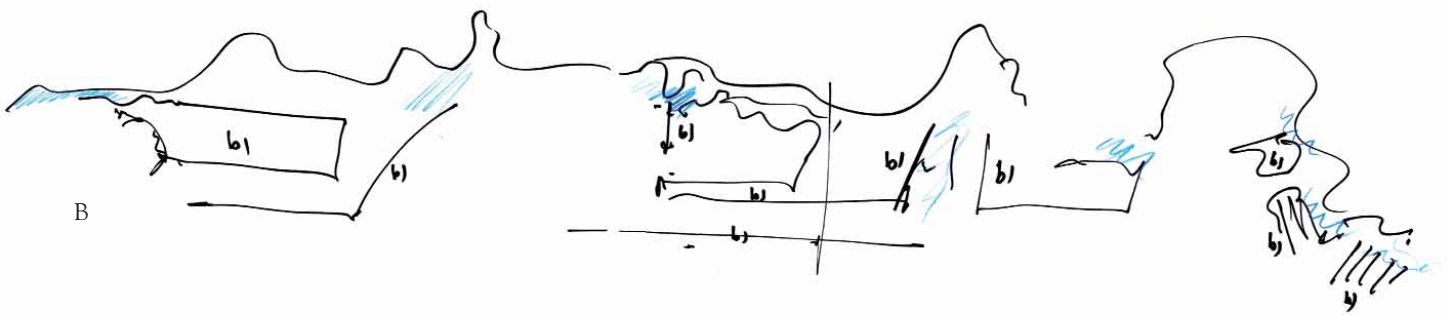
Fa impressione leggere nel dettaglio l'intero progetto: vi è un'alternanza ragionata di economia e società, rispetto per attività consolidate e sguardo verso un futuro fatto di tecnologia e ricerca (con la collina degli Erzelli interamente destinata ad ospitare l'Istituto Italiano di Tecnologia), consapevolezza dei limiti naturali (e di mentalità) della città e proposte coraggiose e innovative per superarli, necessità di sviluppo e grande rispetto per l'ambiente.

Si tratta insomma davvero di una Genova del futuro. Oltre alle solite problematiche, legate ai finanziamenti e ai tempi, occorrerà capire se i genovesi, le loro istituzioni e la parte economicamente più attiva, sapranno davvero volere fortemente questa città del futuro nella sua interezza o solo in alcune parti. 

Davide Stasi



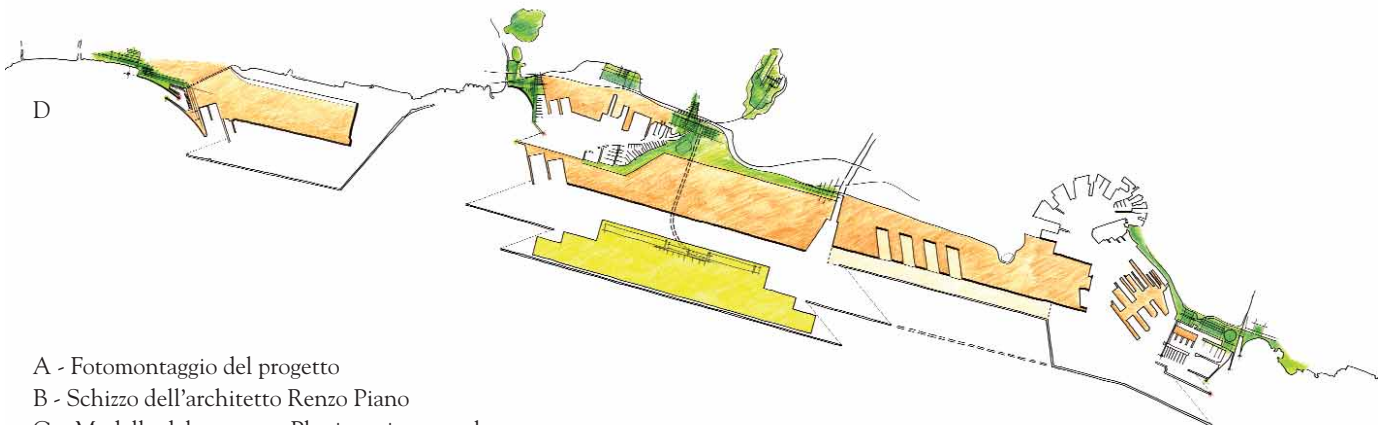
A



B



C



D

- A - Fotomontaggio del progetto
- B - Schizzo dell'architetto Renzo Piano
- C - Modello del progetto. Planimetria generale
- D - Pianta del progetto