

GENOVA

periferie e centri storici



di Paolo Fusero

1. La policentralità di Genova

1.1 *E' poi giusto chiamarla periferia?*

1.2 *La Valpolcevera*

1.3 *La Valbisagno*

1.4 *Il Ponente*

1.5 *Il Levante*

1.6 *Il Centro Storico*

2. Le politiche di intervento negli anni ottanta-novanta

2.1 *La riconversione industriale*

2.2 *Le attività portuali*

2.3 *Il comparto residenziale*

2.4 *Gli appuntamenti internazionali*

3. Verso nuove strategie di intervento

3.1 *Qualcosa sta cambiando?*

3.2 *Gli interventi ex lege 266/'77*

3.3 *Una strategia per le "periferie" nel Centro Storico*

3.4 *Gli interventi nelle aree periferiche della città*

3.5 *Giungendo al termine...*

1. LA POLICENTRALITÀ DI GENOVA

1.1 E' poi giusto chiamarla periferia?

Città strana Genova. Città di grandi contrapposizioni. Sociali, economiche, culturali, addirittura morfologiche. Compresa come è tra i monti ed il mare ha visto i suoi processi di trasformazione territoriale fortemente condizionati dalla particolarità del suo territorio. La carenza di spazio ha determinato forzature nei processi di sviluppo impensabili in altre situazioni urbane: tutte le aree portuali, compreso il recente Porto di Voltri, nascono da interramenti del mare; così pure la Fiera Internazionale, l'aeroporto, il polo siderurgico di Cornigliano. La densificazione di ogni tipo di attività in spazi ristretti è un fattore costante: oggi Genova si trasforma non per addizione, ma per sostituzione degli spazi esistenti avendo, di fatto, esaurito i suoi limiti naturali di crescita urbana. D'altronde fin dall'inizio della grande espansione urbana, verso la metà dell'ottocento, Genova è ricorsa ad opere eccezionali per aprirsi nuovi fronti di urbanizzazione: ad incominciare dalla Circonvallazione a monte, una sorta di tangenziale del centro cittadino che si svolge lungo il fianco della collina di Castelletto; numerose le sue opere d'arte (viadotti, raccordi in quota, muri di sostegno) e notevoli i costi per garantire alla città una nuova possibilità di espandersi, verso monte, avendo oramai consumato i margini di crescita in sopraelevazione degli edifici del centro storico arrivati, in alcuni casi, a 9 livelli affacciati su vicoli (i "carruggi") di appena 2-3 metri. Da allora la città ha continuato a espandersi "strappando" alla collina ed al mare le aree per le grandi infrastrutture: gallerie urbane negli anni venti e trenta, grandi coperture dei torrenti (il Bisagno nel 1934), grandi assi urbani (Corso Italia e Circonvallazione a mare sempre negli anni trenta); e poi nel dopoguerra i riempimenti a mare di cui si è detto, negli anni sessanta la strada sopraelevata lungo l'arco del Porto Antico, la strada pedemontana nel Levante e molte altre opere eccezionali. Il tessuto urbano che si è cucito intorno a questa rete infrastrutturale presenta alcune maglie riconoscibili: la maglia medioevale dell'ambito storico più antico lungo l'arco naturale del Porto; la maglia ottocentesca impostata sul blocco edilizio, appena usciti dalle mura del Centro Storico e sulle prime alture; ed infine il tessuto più "molle", quello meno definito, costituito dall'espansione in collina edificata tra gli anni '50 e '70, caratterizzato da un'accessibilità molto difficoltosa, da un'alta densità abitativa, dalla carenza di servizi, e dall'assenza sostanziale di parcheggi. Si può utilizzare lo stesso modello descrittivo anche per le due aree vallive (Valpolcevera e Valbisagno) e le due costiere (Levante e Ponente), in

una certa misura anch'esse caratterizzate da tre tessuti diversi cuciti tra loro, anche se il primo, quello storico, non presenta l'importanza della matrice medioevale. Anche qui però si può parlare di espansione tardo ottocentesca, e di successiva espansione in collina che ha determinato l'apertura degli ultimi fronti di urbanizzazione a partire dagli anni settanta con i Piani di Zona distribuiti un po' in tutti i settori urbani. Genova, dunque, può essere descritta come una città a forma di "π greco rovesciato" fatta di strette conurbazioni lineari compresse tra i monti ed il mare. E' difficile con queste condizioni morfologiche pensare ad una accezione tradizionale del concetto di "periferia". E lo è ancor di più se pensiamo alla storia amministrativa di Genova, che ha visto l'aggregazione (prima nel 1876, poi nel 1926) di ex comuni, piccoli e grandi, fortemente caratterizzati nelle loro componenti fisiche, oltre che economiche e sociali. Proprio grazie al suo policentrismo, Genova è riuscita a conservare una forte aggregazione sociale ed uno spiccato senso di appartenenza che fa' dire ad un cittadino di Pegli, di Nervi o di Pontedecimo "vado a Genova..." per indicare il fatto di recarsi, ad esempio, in Piazza De Ferrari. Il nostro viaggio nella periferia genovese parte proprio da qui, dalla riconoscibilità fisica dei suoi nuclei urbani, dall'identità sociale dei suoi abitanti, dalla peculiarità della storia di ognuno dei centri "periferici". Ma poi, a ben pensarci... sarà giusto definirli "periferici"?

1.2 La Valpolcevera

La Valpolcevera ha ricoperto, dal secondo dopoguerra fino agli inizi della crisi industriale degli anni ottanta, il ruolo di motore industriale dell'economia genovese. Lì hanno trovato sede i colossi dell'industria pubblica di Stato che hanno caratterizzato, nel bene o nel male, la storia recente della città: le officine Ansaldo, gli impianti siderurgici Italsider, le raffinerie Garrone. Il prezzo pagato per queste scelte di politica industriale si è misurato nella grave crisi occupazionale del decennio scorso e nella difficoltà di oggi di recuperare un rapporto equilibrato tra le attività produttive, i luoghi dell'abitare e l'ambiente naturale. Con l'inizio degli anni novanta alcuni impianti industriali di primo insediamento sono stati riconvertiti, dando luogo ad un processo che ha caratterizzato e che continua tutt'ora a rendere peculiare la realtà polceverasca: la riconversione delle aree non più funzionali all'industria pesante tradizionale a favore di attività ad alto contenuto tecnologico e minore impatto ambientale. In Valpolcevera vive il 10,1% della popolazione genovese, circa 64.500 persone¹. I centri urbani che la compongono sono, partendo dall'alta valle, Pontedecimo (12.500 ab), Bolzaneto (15.950

¹ I dati si riferiscono al 1998 quando Genova contava 641.437 abitanti; la fonte di tutti i dati quantitativi riportati in questo saggio è "l'Annuario Statistico 1998 di Genova", elaborato a cura dell'Unità Organizzativa Statistica del Comune di Genova.

ab) e Rivarolo (36.000 ab). Tutti e tre i centri hanno una forte connotazione autonoma e si distinguono per un'articolazione delle funzioni e delle componenti urbane che riproduce il sistema centrale: una centralità bene individuabile, una rete commerciale al minuto tutto sommato bene organizzata che vede spiccare il sistema commerciale di Rivarolo-Certosa: via Iori e via Canepari hanno assunto la fisionomia della strada-vetrina tipica delle realtà commerciali più importanti, allargando ed attrezzando i marciapiedi e gli spazi pubblici di percorrenza. Per quanto concerne la grande distribuzione la Valpolcevera detiene un ruolo primario nel contesto cittadino determinato dalla presenza di alcuni tra i centri commerciali più importanti e frequentati delle città. Dal punto di vista infrastrutturale l'autostrada costituisce una valida alternativa per l'attraversamento longitudinale della città (chi per esempio gravita sul levante cittadino), non altrettanto la linea metropolitana, ancora incompleta nel suo tracciato anche se con un potenziale di utilizzo altissimo. Il mezzo pubblico su gomma, per quanto molto utilizzato, non riesce a fare il salto di qualità per rendersi davvero competitivo nei confronti dell'utilizzo dell'auto privata. Il sistema dei trasporti su gomma soffre di alcune situazioni di crisi corrispondenti ad altrettante "strozzature" della rete viabilistica, che generano giornaliere ripercussioni sul traffico. Una di queste è l'innesto del quartiere collinare di Begato con la viabilità di fondovalle. Begato è un Piano di Zona figlio di una cultura delle 167 che ha dimostrato in Italia tutti i suoi limiti, sia in termini edilizi che sociali. Dal punto di vista tipologico l'insediamento è forzatamente innovativo con gli organismi edilizi che si dispongono per grandi blocchi contrapposti alle curve di livello in un'ipotesi di connessione funzionale tra le macrostrutture e la viabilità primaria (l'edificio che scavalca la strada, le strade pedonali interne ai volumi edificati, la macroprogettazione a scala territoriale, etc.). Ne consegue un sistema di viabilità che non riesce a diventare asse urbano o asse attrezzato: è pensato come arteria principale rispetto a cui tutto confluisce, ma non riesce ad essere occasione di arricchimento di funzioni e di attività tali da riproporre uno scenario urbano. Al contrario il modello di riferimento tipologico e funzionale, insieme alla carenza di servizi e alla cattiva gestione degli spazi pubblici, ha finito con il conferire al quartiere una connotazione di scarsa identità urbana che in un certo qual modo potrebbe identificarlo come l'unico brano di periferia in tutta la Valpolcevera.

1.3 La Valbisagno

In passato per descrivere Genova si è spesso fatto ricorso alla metafora della "città divisa"²: le industrie in Valpolcevera e nel Ponente, le attività direzionali e commerciali in centro, le

2 L. Cavalli, "La città divisa", Milano 1978

residenze di prestigio nel Levante, i grandi servizi urbani in Valbisagno. In effetti la Valbisagno ha visto nel tempo concentrarsi strutture quali lo stadio, il carcere, il macello, il gasometro, il cimitero, i depositi delle aziende municipalizzate, l'inceneritore dei rifiuti urbani (fin tanto che ha funzionato). La Valbisagno, però, prima di essere l'asse dei servizi urbani genovesi è un insieme di luoghi con elementi di centralità molto evidenti, soprattutto nella sua parte più bassa. La valle conta 145.900 abitanti, il 22,7% dell'intera popolazione genovese. I popolosissimi quartieri di S. Fruttuoso e Marassi sono oramai un tutt'uno con il centro cittadino. La loro rete di distribuzione commerciale al minuto conta 1.151 esercizi commerciali, uno ogni 72 abitanti. I luoghi di aggregazione, le piazze, gli elementi di identità urbana sono distribuiti all'interno di un tessuto compatto, realizzato prevalentemente tra la fine dell'800 ed i primi del '900 seguendo i canoni tradizionali dell'urbanistica ottocentesca, con un reticolo ortogonale uniforme costituito da edifici a blocco che (normalmente) contrappongono una facciata principale su strada, arricchita da stucchi e decorazioni, ad un retro più modesto. Dal punto di vista infrastrutturale il casello di Genova Est garantisce il collegamento rapido con la rete autostradale, utilizzata oramai, nel tratto cittadino, come una sorta di tangenziale urbana. Molti settori del sistema viario sono in crisi; in mancanza di adeguate aree di parcheggio la sosta degli autoveicoli si riversa in modo caotico sulle sedi stradali contribuendo a rendere più difficoltoso il traffico. Se vogliamo andare alla ricerca di indicatori di "perifericità"n dobbiamo lasciare i quartieri di Marassi e S. Fruttuoso e spostarci più a monte, verso l'alta Valbisagno. Qui la concentrazione edilizia è confinata alle strette sponde di valle e si riduce in taluni momenti ad un unico filamento di case. Siamo a Staglieno, a Molassana, a Struppa; incontriamo anche due quartieri di edilizia economico-popolare ex lege 167 costruiti secondo il modello dell'espansione in collina negli anni settanta-ottanta: S. Eusebio e Quezzi. Ci troviamo probabilmente nella parte più periferica della Val Bisagno (se non altro dal punto di vista della distanza dal centro cittadino) anche se i fenomeni negativi di "periferizzazione" non sono acuti, e sono in parte bilanciati dalla presenza di alcuni importanti servizi a scala urbana e comprensoriale di recente costruzione (in primo luogo il complesso polisportivo della Sciorba).

1.4 Il Ponente

Oramai pressoché tutta la linea costiera del ponente cittadino è occupata dalle infrastrutture portuali, aeroportuali e produttive. Il Ponente é forse il luogo in cui Genova ha pagato il conto più salato al processo di sviluppo industriale. E finché ha retto la cultura del lavoro operaio, i suoi abitanti sono stati disposti a pagare il prezzo della qualità ambientale, ma venendo meno

questo presupposto hanno cominciato a rivendicare (a buon diritto) condizioni di vita migliori. Oggi le tensioni tra i numerosi comitati cittadini e l'amministrazione pubblica sono aperte su più fronti: la fascia di rispetto di Prà, il porto petroli di Multedo, gli impianti siderurgici a Cornigliano, solo per citarne alcune. E pensare che il Ponente è stato, insieme alla collina di Albaro, il luogo di villeggiatura privilegiato dai genovesi dal sedicesimo secolo fino alla prima metà del secolo scorso (il prestigioso e imponente sistema di ville nobiliari di Cornigliano). Le testimonianze di un passato così illustre sono ancora lì a documentare tutto il loro splendore e con esso ad evidenziare le terribili "distrazioni" urbanistiche commesse dal processo di industrializzazione di primo impianto: sto pensando, (per citare un caso) alla villa Durazzo-Bombrini di Cornigliano, splendido esempio settecentesco di architettura di villa di matrice francese, e gli abnormi serbatoi delle ex acciaierie Italsider che la sovrastano a pochi metri di distanza. Oggi non ci sembra possibile che si siano potuti permettere simili scempi, ma ... erano altri tempi (si dice): di fronte ai gravi problemi della ricostruzione economica e della disoccupazione, lo sviluppo veniva inteso come valore comunque positivo, da perseguire ad ogni costo. E sviluppo ha spesso significato (per Genova come per molte altre città italiane), accettazione di qualsiasi iniziativa che potesse produrre attività economiche, in particolare, quindi, iniziative di carattere industriale. Ecologia, qualità urbana, impatto ambientale, sono concetti che sono entrati solo di recente all'interno del dibattito urbanistico. Così, nel Ponente, abitazioni e industria hanno cominciato fianco a fianco, il loro difficile cammino verso la modernizzazione, tra insidie di ogni genere, scelte inevitabili, altre evitabilissime. Oggi nel Ponente vivono 132.850 abitanti (il 20.7 del totale genovese) distribuiti nei centri urbani di Sestri, Cornigliano, Pegli, Prà e Voltri. Tutti i centri hanno un'identità urbana molto spiccata, un'intensa attività commerciale al dettaglio (il sistema centrale sestrese è addirittura competitivo per qualità e numero di esercizi commerciali con quello centrale genovese), un mix funzionale piuttosto ben assortito che tende a rendere il ponente la più autonoma tra le delegazioni genovesi. Se però è necessario raggiungere la parte centrale della città nelle ore di punta allora iniziano i guai. Alcune nodi come la rotonda del Mediterraneo a Pegli, la via Cornigliano, il ponte sul Polcevera, costituiscono strozzature del sistema che rallentano in modo sensibile il flusso veicolare. Il trasporto pubblico, per quanto efficiente nel parco macchine e nelle frequenze soprattutto nel tratto costiero, non riesce a utilizzare con continuità il sistema di scorrimento protetto e di fatto è costretto a velocità commerciali molto basse. Difficoltà ancora maggiori si riscontrano nel raggiungere le zone collinari di Pegli e di Prà dove si trovano due episodi urbani che ci richiamano alla memoria le immagini più tradizionali della periferia urbana: il Cep di Prà e le "lavatrici" di Pegli. Costruito per stratificazioni successive di

strumenti urbanistici e fasi attuative, il Piano di Zona di Prà-Voltri utilizza una diversificazione del linguaggio architettonico che finisce col diventare motivo di impoverimento, anziché occasione di diversificazione, tipica dei tessuti urbani consolidati. Ne deriva un carattere diffuso di "episodicità" addirittura aggravato dalla tipologia della viabilità di accesso, più vicina ad un asse di percorrenza veloce che non ad un asse matrice del tessuto urbano. Per l'insediamento di Pegli, ed in particolare per la parte del Piano di Zona disposta a cavallo sul crinale sopra la galleria dell'autostrada ("le lavatrici"), il discorso è diverso. Si percepisce l'intensità dello sforzo progettuale, ma il carattere sperimentale e la ricerca di soluzioni architettoniche innovative ha prodotto un edificio-macchina che mette soggezione e che ancora adesso, a distanza di anni dalla sua costruzione, fatica ad essere "metabolizzato" dal contesto e dai suoi abitanti.

1.5 Il Levante

Continuando a riferirci alla metafora (che ci convince sempre meno) della "città divisa" nel Levante trovano sede le residenze di pregio. Ed in effetti il sistema delle ville di Albaro o i piccoli borghi sul mare di Boccadasse, Quarto o Nervi sono splendidi esempi di architettura e di qualità abitativa. La linea di costa è libera da infrastrutture a partire dalla passeggiata a mare di Corso Italia fino agli splendidi parchi di Nervi. E' un bel pezzo di Liguria, molto celebrato dalle immagini iconografiche più note. Insomma, "tutti mi dicono" che non è nel Levante genovese che bisogna venire per trovare un esempio di periferia metropolitana. Il Levante però non è solo una bella cartolina di passeggiate su scogliere impervie con sullo sfondo il mare blu ed il monte di Portofino. E' un entità territoriale che soffre di alcuni gravi disturbi nel funzionamento del sistema urbano. Se si esclude il quartiere della Foce oramai da considerarsi centrale (anche se dal punto di vista amministrativo appartiene alla VII circoscrizione), vivono a Levante 118.000 persone distribuite nei centri di S. Martino, Albaro, Sturla, Quarto, Quinto, Nervi e S. Ilario. Il 18% della popolazione genovese. Il traffico giornaliero e quello di rientro dai weekend in riviera assume punte di assoluto rilievo nonostante il Levante sia l'unico ramo del "π greco rovesciato" ad avere due assi portanti di penetrazione: l'asse costiero e quello di Corso Europa, una strada veloce a doppia carreggiata protetta, che collega Nervi al centro cittadino. Il levante è il luogo cittadino dove sono più frequenti gli spostamenti casa-lavoro con destinazione le zone centrali o le due vallate. La distribuzione della rete commerciale al dettaglio è la meno efficace del sistema cittadino con poco meno di 1 esercizio ogni 82 abitanti. E anche a Levante il Piano di Edilizia Economica Popolare ha previsto due aree di espansione residenziale in collina, Quarto Alta e Costa degli Ometti, per un totale di circa 2.000 abitanti

insediati. Sono certamente le assegnazioni più ambite, ma non sono scevre da disfunzioni tipiche delle parti periferiche della città (anche se mi rendo conto che parlare di periferia per questi insediamenti in mezzo agli ulivi che si affacciano sul Golfo Paradiso potrebbe far sobbalzare sulla sedia qualche abitante dello Zen di Palermo o del **Laurentino** di Roma). Quello che in ogni caso è doveroso sottolineare è che le tipologie abitative utilizzate per Costa degli Ometti, se da un lato sono riuscite a raggiungere l'obiettivo di allontanarsi dai peggiori esempi sperimentati in altri Piani di Zona, dall'altro non sono riusciti a cambiare il carattere monofunzionale dell'insediamento, privo di quelle caratteristiche di aggregazione sociale e di mix funzionale più tipiche dei tessuti urbani centrali.

1.6 Il Centro Storico³

Il Centro Storico di Genova è costituito dall'impianto urbano di matrice medioevale evolutosi, in epoche successive, attraverso diffuse opere di rifusione edilizia ed alcuni grandi interventi strutturali quali l'apertura di Strada Nuova (oggi via Garibaldi) nel '500, di via Balbi nel '600 e di via Cairoli nel '700. Questi grandi interventi infrastrutturali iniziano un processo di "perimetrazione" dell'impianto urbano medioevale che verrà completato nell'ottocento con l'apertura di nuovi assi viari lungo i suoi margini (via XXV Aprile, via Roma, Piazza Cavour, Piazza Caricamento, via Gramsci) e con il "taglio" di via S. Lorenzo. La perimetrazione ottocentesca nasce in ragione del decongestionamento del Centro Storico, in particolare per quanto concerne il traffico indotto dalle attività portuali e dalle attività legate alla residenza, ma con il passare del tempo, e soprattutto con il completamento delle espansioni ottocentesche di circonvallazione a monte e a mare e l'apertura dei nuovi assi a Levante (via XX Settembre ed i quartieri oltre il Bisagno), la perimetrazione assume sempre più significati repulsivi diventando, di fatto, "periferizzazione" se non addirittura "emarginazione"⁴. Il processo è lento, quasi impercettibile, ma continuo. Tra le due guerre trova un fattore di accelerazione nel *Piano Regolatore delle Zone Centrali della Città* (1932) che con la previsione dei piani esecutivi di Piazza Dante, Piccapietra e Madre di Dio (il primo realizzato negli anni trenta, gli altri due negli anni sessanta e settanta) contribuisce a "periferizzare" ulteriormente il Centro Storico dai circuiti vitali della città. A partire dalla fine degli anni cinquanta si cominciano a manifestare effettivi fattori di degrado resi evidenti dall'assenza di manutenzione edilizia ed urbana e dall'emergere di una marginalità sociale che diventa sempre più grave con il passare del tempo: tutto ciò contribuisce a formare un'immagine negativa del Centro Storico

³ Potrebbe sembrare fuori luogo in un contesto di studio sulle periferie parlare del Centro Storico, ma per Genova, come vedremo, il tema riveste un significato tutto particolare...

⁴ cfr. AAVV, "Il centro storico di Genova" in Archivio di Studi Urbani e regionali n. 40, 1991

di Genova, quasi al di là delle effettive condizioni di degrado (che pure esistono), che sarà sempre più difficile da superare. Si innesca una spirale che vede i prezzi del mercato immobiliare ridimensionarsi contribuendo (insieme alle cattive condizioni igienico-sanitarie del patrimonio edilizio) ad attirare una popolazione marginalizzata e nel contempo ad espellere i "residenti storici" che tendono a spostarsi in altre zone della città ritenute socialmente "più confortevoli". Il fenomeno ha le sue punte negli anni settanta-ottanta, quando si fanno più acute alcune problematiche sociali come l'immigrazione extraeuropea, lo spaccio, la prostituzione: in quel momento appaiono più attraenti del Centro Storico, dal punto di vista residenziale, addirittura i nuovi quartieri di edilizia popolare in collina che possono vantare, se non altro, il valore aggiunto del "nuovo". La controtendenza si comincia a manifestare con l'inizio degli anni novanta grazie ad un insieme di scelte politiche di indubbio valore quali ad esempio la localizzazione nel cuore del Centro Storico della Facoltà di Architettura, o la scelta di organizzare la Manifestazione per il Cinquecentenario della scoperta dell'America⁵ nel Porto Antico, o il restauro di importanti contenitori culturali (il teatro Carlo Felice, il Palazzo Ducale, il complesso museale di S. Agostino, La commenda di Pre, etc). Soprattutto le aree adiacenti al Porto Antico cominciano ad essere al centro dell'attenzione degli investitori immobiliari che arrivano a formulare proposte di trasformazione anche di grande impegno⁶. Comincia un processo di riavvicinamento della popolazione, dapprima timido e "alternativo", in seguito più consistente, che vede affiancare all'aumento delle frange marginali (soprattutto legate al fenomeno droga), un aumento corrispondente di nuovi abitanti, soprattutto giovani coppie ed intellettuali che scelgono il Centro Storico perché ne apprezzano i valori (quelli storico-culturali, in primo luogo) ed i vantaggi (la centralità, i valori immobiliari) e ritengono sopportabili gli svantaggi (l'assenza di parcheggi, la microcriminalità). Si viene così a determinare un fenomeno tanto peculiare quanto interessante: la stratificazione sociale "in verticale" degli edifici. In ragione della particolarità tipologica degli edifici del Centro Storico genovese, che non di rado raggiungono gli otto- nove livelli di altezza e che si affacciano su "carruggi" di non più di due-tre metri, le condizioni igienico-edilizie cambiano notevolmente dai piani bassi (bui e poco areati) ai piani alti (spesso dotati di splendide viste sull'arco portuale, o di meravigliosi terrazzi). Ciò determina una differenziazione sociale per strati verticali che vede ai piani bassi

5 questo è un passaggio decisivo per il processo di recupero del Porto Antico di Genova e del Centro Storico prospiciente; cfr. Paolo Fusero, "Genova e il suo Porto Antico"; in Controspazio n. 1/2, gennaio 1993

6 emblematica sotto questo profilo è la proposta conosciuta come "progetto Portman", dal nome dell'architetto americano incaricato da un gruppo privato di redigerlo. La proposta consisteva nella realizzazione di un'isola triangolare, alta sei piani, situata al centro del bacino naturale del Porto Antico, e di una torre conica alta 260 metri posta all'apice del triangolo. Il progetto fu (fortunatamente) accantonato essendo ritenuto estraneo alla delicata identità dei luoghi, ma la vicenda originò in città un dibattito acceso tra favorevoli e contrari. Cfr F. Indovina, *Le città di fine millennio*; Franco Angeli, Milano 1990

degli edifici una popolazione economicamente più debole e in certi casi marginalizzata (prostitute, extracomunitari); ai piani intermedi i residenti storici che hanno resistito per volontà o necessità al processo di esodo, gli studenti, le giovani coppie; agli ultimi piani i professionisti, o gli intellettuali che spesso restaurano l'abitazione con impegni economici anche di un certo rilievo. La "terrazza sui tetti del Centro Storico" diventa così un modello abitativo di indubbio fascino che riesce ad attirare una popolazione, seppur ancora selezionata, ma oramai non più solo "alternativa". E' in questo momento che cominciano a fiorire le attività economiche a servizio di questa nuova popolazione, che presto comincia a manifestare le sue esigenze: la rete commerciale si seleziona, i locali di intrattenimento cominciano a fiorire diventando meta privilegiata della popolazione giovanile, le attività culturali di grande o piccola dimensione prendono consistenza. E' in questo momento che il Centro Storico comincia a essere riconosciuto come un problema della città, e non più solo un problema di chi ci vive o ci lavora, o di chi vuole salvaguardarne gli straordinari valori monumentali. Si configura quindi uno scenario multiforme nel quale si agitano e si scontrano problematiche e aspirazioni eterogenee: attenzione ai valori di centralità urbana, aspirazione alla modernizzazione e al rilancio, ricerca di flessibilità procedurale, senso della memoria, enfaticizzazione dei fenomeni di degrado, marginalità e tensione sociale, difficoltà al recupero conservativo, ... Il calo di popolazione comincia a rallentare, ma soprattutto gli abitanti si fanno più consapevoli delle proprie esigenze, coscienti del valore che rappresentano non solo dal punto di vista sociale, ma anche in ragione dell'immenso patrimonio storico-culturale che vogliono contribuire a recuperare. Tensioni fortissime e ambiguità profonde percorrono questo scenario, che occorre analizzare con molta attenzione a partire dal degrado e dai fenomeni fisici e sociali che lo compongono che si manifestano in modo assai disomogeneo differenziandosi per *zone centrali* e *isole periferiche*. Le prime sono da riferirsi alla rete primaria di circolazione pedonale (via Luccoli, via S. Luca, piazza S. Matteo, piazza Banchi, etc.) dove si concentra la distribuzione commerciale specializzata e dove l'appetibilità immobiliare si è affermata; le seconde invece sono le aree dove il degrado fisico degli edifici è ancora evidente e dove la marginalità delle sue componenti sociali trova in esso le ragioni stesse della sua sopravvivenza. Spesso queste "isole" sono sul retro delle arterie primarie, ma la "distanza" che le separa da esse è molto grande: è la distanza che separa la *periferia* dal *centro*.

2. LE POLITICHE DI INTERVENTO NEGLI ANNI OTTANTA-NOVANTA

2.1 La riconversione industriale

Genova sta uscendo da un periodo di gravissima crisi che aveva colto contemporaneamente i settori portanti della sua economia storicamente fondata sull'industria pubblica di Stato: soprattutto la siderurgia, ma anche la cantieristica, l'impiantistica; così pure le attività portuali e l'industria del petrolio. A partire dall'inizio degli anni novanta si assiste ad un lento, ma costante processo di riconversione dei grandi impianti industriali che porta con se rischi gravissimi e grandissime potenzialità. In primo luogo si tratta di risolvere un problema occupazionale di non poco conto: Genova vede perduti nell'arco di un decennio due terzi degli addetti alle lavorazioni siderurgiche, il principale settore di impiego della sua economia fino ad allora. In secondo luogo si tratta di riuscire a far nascere dalle ceneri della grande industria di Stato una classe imprenditoriale fino ad allora inibita: la piccola e media impresa. Il processo di riconversione industriale e di diversificazione occupazionale si accompagna ad una rinnovata attenzione verso le tematiche qualitative ambientali e urbane. O meglio, il processo, determinando una minore utilizzazione di spazi per attività produttive tradizionali a favore di attività ad alto contenuto tecnologico che hanno un rapporto addetto superficie assai maggiore, offre l'occasione a parità di occupati di liberare aree utilizzabili per altre funzioni, ad esempio servizi urbani ad alto contenuto qualitativo. Ecco quindi che attraverso il processo di riconversione delle attività produttive, che non interessa solo le parti periferiche della città, ma anche le aree più centrali, Genova cerca di costruire un ipotesi di riorganizzazione complessiva non solo industriale, ma urbana, che rappresenta la grande scommessa degli anni duemila.

2.2 Le attività portuali

E' ancora viva nella mente di tutti i genovesi l'immagine desolante del porto a metà degli anni ottanta: si passava sulla sopraelevata (la strada in quota che cinge tutto l'arco del porto antico) e si scrutavano i moli deserti con un senso di profondo sconforto. Il porto per Genova ha un significato simbolico che va ben al di là del suo significato funzionale; il porto è la storia, il prestigio, l'orgoglio della città; è la vita di Genova. Il "braccio di ferro" durissimo tra il Presidente di allora dell'Autorità portuale D'Alessandro, promotore di un tentativo di radicale riforma organizzativa della struttura portuale, ed il Console (i "Camalli" hanno ancora i titoli nobiliari legati alla storia pluricentenaria della loro corporazione) della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie, Paride Batini, occupava le cronache dei giornali, mentre le navi cariche di merci passavano lontane all'orizzonte con destinazione i Porti concorrenti di Marsiglia o di Rotterdam "che non erano sempre in sciopero e che costavano molto meno di Genova". Ora a vedere il traffico di containers a Voltri e a Calata Sanità, o il continuo via vai di traghetti da S.

Limbania, o le magnifiche navi da crociera a Ponte dei Mille, quasi non ci si crederebbe che è passato poco più che un decennio da allora⁷.

2.3 Il comparto residenziale

L'espansione edilizia residenziale a Genova vede i suoi ultimi colpi di coda negli interventi dei Piani di Zona in collina che hanno segnato il volto della città tra gli anni settanta e ottanta⁸. Non si può affermare che in assoluto non si sia assistito ad altre trasformazioni territoriali di rilievo, tuttavia il settore dell'edilizia residenziale pubblica può considerarsi come il vessillo del ciclo amministrativo delle giunte di sinistra a Genova. Si tratta ora di riflettere su come questo settore abbia svolto un ruolo così rilevante in rapporto al peso insediativo, alla concentrazione di energie economiche, alle modalità gestionali e soprattutto alla creazione di nuovi (per Genova) modelli di insediamento urbano. Indubbiamente l'Amministrazione comunale genovese nel momento in cui si propone come promotore e gestore del processo, coglie un successo di rilevanti proporzioni; è in grado in tempi brevi di stipulare accordi complessi come quello con il CIGE (Consorzio Imprese Genovesi Edili) per la realizzazione degli interventi di Begato; nel contempo è in grado di appaltare e di realizzare non solo opere di urbanizzazione, ma anche intere parti di nuovi insediamenti con finanziamenti pubblici ad hoc. Ma l'elemento più rilevante è che il Comune diventa un riferimento credibile per gli operatori del settore, al punto che si delinea un rapporto di reciproca convenienza nelle forme della concessione convenzionata e dell'appalto pubblico⁹. Si può quindi ragionevolmente affermare che si sia raggiunto, a dispetto delle diffidenze iniziali e delle avverse condizioni orografiche, un equilibrio ottimale tra gli interessi politico-amministrativi del Comune e quelli economici degli operatori edili. Rimane da valutare quali siano stati i risultati ottenuti da questo sodalizio, soprattutto in riferimento alla qualità delle trasformazioni poste in essere. Il sospetto è che quell'operazione così riuscita sotto il profilo politico, amministrativo e gestionale abbia prodotto i soli esempi problematici di "periferie" genovesi. La dimensione degli insediamenti realizzati con il Piano di Zona¹⁰ corrisponde a circa 12.000 abitanti con una concentrazione di alloggi, nella maggior parte dei casi, superiore alle 1.000 unità, con punte significative intorno ai 2.000 abitanti per

7 un solo dato per rendere l'idea: nel 1990 il porto di Genova movimentava 310.217 containers; nel 1999 il traffico è quadruplicato salendo a 1.233.817 containers movimentati (fonte: Autorità Portuale di Genova - Direzione Sviluppo)

8 per un'analisi più approfondita del fenomeno ci si può riferire ai numerosi studi effettuati dal *Laboratorio Sperimentale sulla Qualità Residenziale* della Fondazione Labò - Genova,

9 Cfr. Luigi Lagomarsino, "i nuovi quartieri di edilizia residenziale pubblica", Polis n.4, Milano 1995

10 Il Piano di Zona del Comune di Genova si articola in 11 comparti distribuiti lungo l'intero sviluppo del territorio comunale: nel Ponente (Prà-Voltri, Pegli, Sestri, Borzoli e Cornigliano); lungo le valli del Polcevera (Begato) e del Bisagno (S. Eusebio e Quezzi); nell'area centrale (Granarolo e via del Colle) e nel Levante (Quarto Alta e Costa degli Ometti).

Quarto e ai 4.000 per Prà-Voltri e Begato. Si possono distinguere almeno tre modelli insediativi, all'interno del PdZ, che potrebbero essere fatti corrispondere ad altrettanti livelli di "perifericità" dell'insediamento. Il primo modello si fonda su un'ipotesi insediativa completamente avulsa dal contesto urbano (e spesso anche da quello territoriale), come nei casi di Prà-Voltri, di Begato, di Pegli, ma anche di Quarto e di Quezzi. Il secondo modello si distingue per uno sviluppo insediativo che si dispone a ridosso di un nucleo urbano originario (più o meno consistente) rispetto a cui vengono stabilite (o quantomeno tentate) relazioni e sinergie anche se in genere piuttosto deboli: è il caso di Sant'Eusebio, di Borzoli e di Granarolo. Il terzo modello si distingue per l'efficacia dell'innesto nel tessuto urbano preesistente, per la pluralità di relazioni che con esso stabilisce, al punto da annullare la configurazione di insediamento autonomo, come nel caso di Sestri Ponente. Viene da sé che i maggiori elementi di negatività vengano prodotti dal primo modello, soprattutto quando vengono a sommarsi altri elementi negativi legati agli aspetti morfo-tipologici, sociali, ed organizzativi dell'insediamento. Nella peculiarità genovese, questo modello potrebbe effettivamente contenere quegli indicatori di "periferizzazione" che andiamo cercando.

2.4 Gli appuntamenti internazionali

Le politiche di intervento territoriale negli anni novanta sono condizionate da alcuni grandi appuntamenti che hanno visto Genova ospitare manifestazioni di interesse internazionale. A metà degli anni ottanta Genova è scelta, insieme ad altre undici città italiane, per ospitare i *Mondiali di calcio* del 1990. Le opere realizzate con quei finanziamenti statali sono state il rifacimento dello Stadio di Marassi ed un'insieme di altre iniziative legate alla mobilità nelle zone periferiche della città, tra cui il passante di trasporto metropolitano. Sempre in quegli anni Genova viene designata dal "Bureau International des Expositions" di Parigi come sede dell'Expò '92 per celebrare i cinquecento anni dalla data in cui Cristoforo Colombo, il suo cittadino più celebre, avvistò per la prima volta le coste caraibiche del continente americano. Nasce allora l'idea di individuare nel Porto Antico l'ambito dove organizzare le manifestazioni. La scelta non è solo relativa alla disponibilità fisica dell'area, ma implicitamente comporta tutti quei principi alla base della filosofia del progetto di Renzo Piano: portare l'Expò nel Porto Storico vuol dire negare l'effimera durata temporale delle Manifestazioni, per dare invece avvio ad un programma di recupero e di valorizzazione degli antichi ambiti portuali con l'obiettivo della loro integrazione con il tessuto urbano del Centro Storico¹¹. Significa in definitiva cogliere l'occasione data dalle Manifestazioni Colombiane per ripristinare quel rapporto con il mare che

11 cfr. Bruno Gabrielli, *La città nel porto*, ERI edizioni RAI, Roma 1992

oggi, a progetto ultimato, si può affermare costituisca uno straordinario valore per la città di Genova ed in particolare per il suo Centro Storico. Ora Genova è in attesa di altri due avvenimenti di rilevanza internazionale: l'imminente *Vertice G8* (giugno 2001) e le manifestazioni di "*Genova città europea della cultura*" (2004). Ambedue gli eventi faranno confluire cospicui finanziamenti per il recupero di spazi pubblici e di contenitori culturali, prevalentemente nel settore centrale della città; Genova si "riferà il trucco" mettendo in moto un effetto volano che abbiamo già visto con l'Expò essere particolarmente di stimolo nei confronti dell'imprenditorialità privata genovese.

3. VERSO NUOVE STRATEGIE DI INTERVENTO

3.1 Qualcosa sta cambiando?

Nel novembre 1997 viene eletto Sindaco di Genova Giuseppe Pericu, centrosinistra. La nuova giunta prende in eredità una città che dopo un ventennio di profonde trasformazioni, spesso laceranti per il tessuto produttivo e sociale, si sta lentamente riprendendo e sta avviandosi verso una crescita delle sue attività economiche e (molto timidamente) dei suoi livelli occupazionali. I dati relativi all'economia della provincia di Genova nel 1998, dimostrano una sensibile ripresa dell'attività produttiva; migliorano la produzione industriale, gli ordinativi interni ed esteri delle imprese, il traffico delle merci nel porto, il movimento turistico in città; si registrano però ancora segnali non completamente positivi e contraddittori sul fronte dell'occupazione, che cresce nel settore terziario ma si contrae ulteriormente nell'industria, mentre aumentano i disoccupati di lunga durata ed è in forte calo il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni. In particolare, sotto l'aspetto occupazionale, i dati rappresentano un saldo occupazionale positivo nel 1998, dimostrando una ripresa sufficientemente dinamica del mercato del lavoro, sebbene la metà degli occupati siano in possesso di un contratto di lavoro a tempo determinato, indice di un mondo del lavoro più flessibile rispetto al passato. Anche se i segnali positivi che si colgono non sono ancora del tutto sufficienti ad affermare che la tendenza si sia invertita definitivamente, si può affermare a ragion veduta che la lunga crisi strutturale che da quasi vent'anni interessa la città ed il suo apparato produttivo, vada pian piano scemando. Leggendo il documento direttore presentato nel maggio 1999

dall'Amministrazione genovese in sede di Conferenza Strategica¹² si evince che «l'impegno di fondo che l'Amministrazione ha assunto nei confronti dei processi di sviluppo è quello del confronto e della concertazione, impegno che intende continuare a perseguire attraverso il ricorso ai nuovi strumenti di programmazione negoziata quali Patti territoriali, Contratti d'area, Accordi di programma, Programmi Recupero Urbano per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio, ed altri programmi complessi che investono principalmente le parti periferiche della città». Sullo sfondo di questi obiettivi la scelta della riqualificazione ambientale, intesa come fattore favorevole (anche) alla localizzazione e allo sviluppo delle imprese. Tradurre tale metodo in azioni (prosegue il documento della Conferenza Strategica) «significa far coincidere interventi di "grande manutenzione urbana" con altri di forte innovazione intesi a svecchiare il volto della città segnato da innumerevoli episodi di degrado. Il tema non riguarda più solo la ricerca di come far convivere industria e residenza, ma di come far sì che ogni singolo episodio di trasformazione o di recupero ottimizzi le condizioni potenziali del sito e, contemporaneamente, concorra all'obiettivo del superamento della tradizionale divisione territoriale per classi e per funzioni». In questo contesto la riqualificazione della periferia, dei borghi storici delle delegazioni, del Centro Storico, assume un ruolo centrale nelle politiche urbane come forse mai prima aveva avuto. La policentricità, in questa logica, costituisce risorsa fondamentale che determina una sostanziale positiva differenza rispetto alle periferie delle altre grandi città.

3.2 Gli interventi ex lege 266/'77

La legge 266/'77 ("*Contributi alle imprese ed interventi di animazione economica*") attribuisce, per la prima volta, direttamente ai comuni delle città metropolitane compiti di sostegno all'impresa in aree colpite da degrado urbano. A Genova i fondi della Legge sono stati utilizzati in quattro quartieri che una indagine propedeutica aveva segnalato come particolarmente sofferenti sotto il profilo del disagio socio-ambientale, soprattutto giovanile: il Centro Storico, Molassana, Bolzaneto e Prà. Gli stessi quartieri, per altro, che erano stati fatti oggetto di altri significativi interventi di recupero e di valorizzazione complessiva, attraverso Programmi di Riqualificazione Urbana, Contratti di Quartiere e (Bolzaneto) iniziative finalizzate alla promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza previste dalla legge Turco. Il Programma d'intervento si articola nel seguente modo: una quota di circa 2 miliardi è impiegata in contributi in conto capitale diretti alle imprese che hanno presentato progetti imprenditoriali nelle quattro aree prescelte; una quota di circa 1 miliardo e 400 milioni è

¹² La Conferenza Strategica è un documento piuttosto corposo che a metà del mandato dell'amministrazione fa il punto sui risultati conseguiti e sugli obiettivi da perseguire. Il documento, curato dalle diverse componenti dell'amministrazione pubblica, è distinto in 5 sessioni: turismo, educazione, sviluppo, vivibilità e infrastrutture.

destinata alla costituzione nel Centro Storico di un Incubatore per nuove imprese artigianali, commerciali e di servizi, che siano capaci di creare attività (e quindi occupazione) contribuendo al recupero socio-ambientale della parte più delicata della città. Il modello dell'incubatore è caratterizzato dalla "diffusione" sul territorio; in altre parole non concentra fisicamente tutte le imprese in un'unica struttura (come forse sarebbe stato più conveniente dal punto di vista logistico-organizzativo), ma al contrario distribuisce le attività in un ambito ampio del Centro Antico, individuando una serie di locali, posti preferibilmente a piano strada, con l'obiettivo dichiarato di contribuire, attraverso le attività che si potranno generare, ad aumentare la vivacità e la vivibilità complessiva dell'ambito scelto. E' interessante rilevare come effettivamente le varie fasi di attuazione del Programma di intervento vedono la partecipazione attiva delle diverse associazioni di categoria interessate che gestiscono direttamente gli sportelli di informazione e di assistenza tecnica alle imprese per la presentazione delle domande di contributi legate all'attuazione della Legge 266.

3.3 Una strategia per le "periferie" nel Centro Storico

L'idea di operare un risanamento "a tappeto" ha dominato per molti anni le politiche di intervento sul Centro Storico genovese; oggi misurando gli sforzi profusi ed i risultati ottenuti, si può ragionevolmente argomentare che valga la pena cambiare strategia. A fronte di forti investimenti da parte dell'Amministrazione Pubblica (Stato, Regione, Comune) e nonostante i segnali positivi di cui si è detto (cfr. 1.6), la situazione di degrado ha continuato a permanere, quantomeno in molte sacche del Centro Storico (le "isole periferiche interne"). La nuova Amministrazione sta ponendo in essere una strategia che ha il merito, se non altro, di avere voltato pagina e di avere delineato orizzonti nuovi: "la riconquista del Centro Storico deve avvenire progressivamente, attraverso la messa a fuoco di progetti integrati per ambiti più o meno estesi"¹³. In questa logica l'Amministrazione Pubblica si è impegnata ad assicurare un livello qualitativo dei servizi diffusi almeno equiparabile a quello fornito nelle altre parti della città (pulizia, sicurezza, manutenzione) e ad investire solo su interventi coordinati e in grado di produrre valore aggiunto sotto il profilo urbanistico e sociale. Le tipologie di intervento sono molteplici, e in genere caratterizzate da una buona componente di organicità: operazioni di demolizione selettiva (le superfetazioni post-belliche), collocazione di servizi pubblici qualificati, rivitalizzazione dei piani-terra (ad es. attraverso l'utilizzo dei fondi della L. 266), restauro di edifici monumentali, manutenzioni programmate delle pavimentazioni e dell'illuminazione. Un

13 Vengono qui richiamati i contenuti del documento introduttivo alla seconda audizione del 18.11.1998 in preparazione della Conferenza Strategica del Comune di Genova. Va sottolineato che assessore all'Urbanistica e al Centro Storico di Genova è una vecchia conoscenza della disciplina urbanistica, Bruno Gabrielli, a lungo Presidente dell'Associazione Italiana Centri Storici

esempio, che mette in rilievo la componente di organicità di cui si diceva, è il progetto di riqualificazione di Piazza Caricamento, la principale porta di ingresso del Porto Antico, dove è in corso di realizzazione la pedonalizzazione e un nuovo assetto della piazza secondo il progetto di Renzo Piano, la collocazione di un mercato di prodotti tipici della Liguria, con funzione di richiamo turistico e di invito ad entrare nel centro Storico; la realizzazione della fermata della metropolitana; la messa in sicurezza dei rivi sotterranei; la realizzazione di una passeggiata pedonale-ciclabile lungo l'arco portuale. Altri progetti integrati che possono essere citati sono il riavvio di alcuni cantieri "storici" (Pré, Piazza delle Erbe), il Contratto di Quartiere del Centro Storico, il Programma Organico di Intervento di Giustiniani, i Programmi di Riqualificazione Urbana della Darsena, del Carmine e di Porta Soprana. In tutti questi interventi è evidente il canale preferenziale riservato dall'Amministrazione ai privati che intendono attivarsi in sinergia con l'intervento pubblico (vi è anche il progetto di una *Agenzia per il Centro Storico* che assista il privato facendosi carico delle procedure, a volte ancora eccessivamente defatiganti). Nel momento in cui tutti questi interventi fossero ultimati si sarebbe fatto un bel passo avanti, ma il problema non potrebbe comunque essere considerato risolto perché non sarebbero ancora stati raggiunti due obiettivi irrinunciabili per la riqualificazione effettiva del Centro Storico: il recupero della sua centralità e la creazione di condizioni diffuse e stabili di vivibilità. Ecco allora che diventano importanti le politiche, per ora solo annunciate, come l'inserimento di importanti attività di interesse pubblico all'interno di immobili privati (sto pensando, ad esempio, a Società ed Enti che potrebbero decidere di localizzare nel Centro Storico le loro sedi, sfruttando la ritrovata qualità ambientale e la disponibilità di palazzi prestigiosi); oppure il potenziamento del sistema dei servizi pubblici primari, al fine di radicare nel Centro Storico un "mix" di popolazione stabile (ad esempio migliorando strutture come gli asili esistenti, ma anche realizzando strutture nuove con requisiti qualitativi idonei a garantire un servizio concorrenziale con le altre zone cittadine). Una politica localizzativa che ha sicuramente colto l'obiettivo di restituire centralità al Centro Storico è stata l'inserimento della Facoltà di Architettura in Stradone S. Agostino, i cui benefici effetti sul contesto si possono misurare nella ritrovata qualità urbana della zona: recupero spontaneo degli edifici privati, aumento della popolazione giovanile, apertura di esercizi commerciali, locali pubblici, etc.. Ma il voler riaffermare una politica di "ricentralizzazione" del Centro Storico, eliminando le problematiche delle sue isole periferiche interne, vuole soprattutto dire affrontare il tema dell'accessibilità pubblica (la linea metropolitana e la velocità media degli autobus) e privata (un efficiente sistema di parcheggi a corona a supporto dei residenti e delle attività economiche insediate). La realizzazione della nuova linea metropolitana costituisce per il Centro Storico un'opportunità

eccezionale: i lavori in corso tra la stazione Principe e l'Expò prevedono la realizzazione delle fermate della Darsena e di Caricamento, mentre le prossime tappe sono l'estensione fino alla stazione Brignole, con le fermate intermedie di Sarzano, De Ferrari e Corvetto. Il completamento dei lavori è previsto entro il 2003, anche se è inutile sottolineare che in questo genere di opere pubbliche (quantomeno in Italia) è sempre molto difficile formulare tempistiche attendibili. Per quanto concerne il sistema di accesso veicolare il Progetto Winkler¹⁴ indica come necessaria la realizzazione di un nuovo tratto viario fra la Fiera ed il Porto Antico, integrato con un insieme di parcheggi di nuova costruzione. Parallelamente individua la necessità di adeguare l'accesso al Centro Storico da Ponente, realizzando una congrua dotazione di parcheggi fra Di Negro e Ponte Parodi, a supporto delle attività che verranno insediate in quell'ambito, integrati da una limitata dotazione di parcheggi lungo il Porto Antico. Infine, ulteriori parcheggi sono previsti in corrispondenza dell'Acquasola, dell'Albergo dei Poveri, di piazza Acquaverde e di salita della Provvidenza, a completare la corona a monte del Cento Storico.

3.4 Gli interventi nelle aree periferiche della città

Gli interventi sulle aree periferiche della città che l'Amministrazione sta ponendo in essere possono essere distinti in ragione del loro grado di complessità e di interrelazione con gli altri processi di trasformazione territoriale. Un primo livello riguarda l'intervento di riqualificazione diffusa condotta in partnership con le associazioni di quartiere per il rafforzamento dei valori di identità urbana; un secondo livello riguarda i programmi di recupero delle zone 167 con maggiori difficoltà sotto il profilo della vivibilità e della qualità dell'insediamento urbano; un terzo livello riguarda i processi di riqualificazione urbanistica più consistenti che comportano anche significative operazioni di demolizione e ricostruzione ed in cui l'impegno pubblico in termini economici è più rilevante; un ultimo livello riguarda infine gli interventi strutturali ed infrastrutturali di grande impegno legati soprattutto ai processi di riconversione degli impianti industriali e al rapporto tra attività produttive e zone residenziali circostanti. Di seguito sono riportati, a titolo esemplificativo, alcuni esempi rappresentativi di ciascun livello.

Primo livello: l'esempio di Certosa. Per esemplificare le modalità con cui l'Amministrazione sta operando nel settore della riqualificazione diffusa delle aree periferiche, è utile fare riferimento all'intervento, appena avviato, di riqualificazione del Centro Integrato di via Certosa che rappresenta il primo esperimento organico di partnership tra la Civica Amministrazione, le

14 il prof. Winkler è stato incaricato dall'Amministrazione di elaborare il Piano della Mobilità

associazioni di quartiere e l'associazione degli operatori commerciali della zona ed è uno dei primi esempi del genere in Italia. L'obiettivo dichiarato dell'intervento è proprio quello di rafforzare la policentricità dell'insediamento genovese, in cui le periferie conservano una identità ed una autonomia che concorrono ad assicurare una maggiore coesione sociale. A Certosa, attraverso un riassetto consistente dell'ambiente, dell'arredo urbano e dei servizi di supporto, si è cercato di valorizzare e di rafforzare la presenza di un polo di grande valore sociale per l'intera Valpolcevera, sostenendo la vivace struttura commerciale del quartiere e contribuendo a qualificarne l'offerta complessiva. In particolare, il Comune stà realizzando la pedonalizzazione parziale dell'intera zona, provvedendo a rinnovare le pavimentazioni, l'illuminazione e riorganizzando il sistema dei parcheggi; contestualmente i commercianti provvederanno alla realizzazione di interventi integrativi. L'intervento pubblico è reso possibile da un significativo contributo dell'Unione Europea, "Obiettivo 2", che attraverso la Regione copre l'80% del costo complessivo che ammonta a circa 7 miliardi, mentre sono in corso valutazioni per integrare la dotazione di parcheggi, con un miliardo di investimento comunale e con ipotesi, al vaglio, di project financing. Come una sorta di effetto volano, la risonanza di questa iniziativa ha indotto le associazioni commerciali di altre Circoscrizioni della città ad avanzare proposte simili di collaborazione.

Secondo livello: i programmi di recupero delle zone 167. L'annosa vicenda di Begato 3 risale a circa dieci anni fa, quando la cooperativa costruttrice fallì, lasciando un quartiere in costruzione, con alloggi in parte finiti ed abitati ed alloggi incompiuti e senza traccia di opere di urbanizzazione. La ricerca di soluzioni per contemperare i molteplici vincoli giuridici con le esigenze degli abitanti, ha indotto l'Amministrazione ad attingere ai finanziamenti per i Programmi di Recupero Urbano, istituiti proprio per la risoluzione di simili situazioni di disagio. E' stato dato inizio al cantiere per la costruzione di una nuova strada che dovrebbe concludersi entro la primavera del 2001, con un investimento di circa 4,5 miliardi, reso possibile da uno specifico contributo dello Stato. Sono nel contempo iniziati i lavori per realizzare la zona verde e gli impianti sportivi, per un costo di circa 1 miliardo, finanziati dalla Regione Liguria, concludendo così la vicenda di uno dei quartieri collinari più critici della città. Programmi analoghi sono stati avviati anche per altre zone di edilizia residenziale pubblica giudicati particolarmente critiche sotto il profilo della vivibilità e della qualità urbana quali Begato 9, Prà-Voltri e Pegli 3, con investimenti che ammontano a circa 75 miliardi circa.

Terzo livello: l'esempio del quartiere San Teodoro. E' già stato evidenziato come la riqualificazione effettiva della periferia non possa prescindere da interventi complessi, tali da

incidere strutturalmente sulle situazioni critiche consolidate. Un esempio riguarda il quartiere di San Teodoro, nel cui ambito sono programmati molteplici interventi di riqualificazione, legati ai servizi pubblici di maggiore rilievo: villa Rosazza, la R.S.A. di villa San Teodoro, il mercato di via Bologna ed interventi di manutenzione straordinaria di alcuni edifici scolastici fra cui l'Istituto Tecnico G. Galilei, oltre alla ristrutturazione di un immobile in salita San Francesco da Paola che verrà riconvertito a scopo abitativo ad opera dell'A.R.T.E. (ex IACP). Il fulcro dell'operazione di riqualificazione è però localizzato nella zona di via Digione e piazza Sopranis, dove sono previsti il risanamento idrogeologico della cava, la realizzazione di un polo culturale e sportivo, la realizzazione di parcheggi e la demolizione-ricostruzione delle fatiscenti strutture edilizie della "Fabbrica del Ghiaccio", di cui è prevista la riconversione in residenza, commercio, parcheggi e servizi. Complessivamente verranno investiti oltre 5 miliardi di finanziamenti pubblici, in gran parte derivanti dalla corresponsione degli oneri di urbanizzazione connessi con la realizzazione degli investimenti privati.

Quarto livello: la fascia di rispetto di Prà. La realizzazione della fascia di rispetto di Prà è uno degli impegni più importanti che l'Amministrazione ha assunto al momento del suo insediamento, anche per risarcire in maniera adeguata il quartiere di Prà, a causa dei rilevanti disagi dovuti alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Voltri ed unitamente ad una forte richiesta di servizi da parte dei consistenti insediamenti residenziali collinari. Al momento sono state realizzate solo alcune delle opere previste, mentre è in corso la realizzazione del depuratore del costo di 31 miliardi, del primo lotto del parco, posto in prossimità del torrente Branega, e dello spostamento del passaggio a livello, il cui completamento è previsto per i prossimi mesi. Il processo di realizzazione è organizzato per fasi successive che, attraverso il reperimento di finanziamenti ad hoc, assicurino il completamento delle diverse progettazioni e lo svolgimento dei lavori per lotti funzionali. Per i prossimi anni sono programmati alcuni interventi di notevole rilevanza: un parco urbano del costo di circa 5 miliardi; lo spostamento del passaggio a livello necessario a garantire un migliore accesso all'area e a decongestionare il traffico veicolare locale (costo 350 milioni); una banchina con annessi pontili galleggianti per circa 400 posti-barca per i residenti e le relative strutture a terra (2 miliardi); un parcheggio di interscambio di circa 400 posti (1,1 miliardi); una piscina finanziata dal "Voltri terminal Europa Spa" con un investimento a carico del Comune di circa 2 miliardi; strutture per il canottaggio, palestre e sedi delle società sportive (1,5 miliardi). E' inoltre in corso di definizione una convenzione per la gestione dello specchio acqueo che verrà allestito come campo internazionale di regata con la consulenza del C.O.N.I., che ne curerà la progettazione. Per la

realizzazione del complesso delle opere citate, l'Amministrazione comunale ha inoltrato richiesta di finanziamento alla Regione, per ottenere i finanziamenti previsti dal decreto "Matteoli", fermo restando l'impegno ad assicurare il completamento del programma attuativo attraverso il ricorso a fondi propri; parallelamente l'Autorità Portuale ha ottenuto le autorizzazioni necessarie per il completamento dei riempimenti del terminal, e potrà conseguentemente appaltare i lavori di drenaggio del canale navigabile che risultano già finanziati.

3.5 Giungendo al termine...

Giungendo al termine di questo viaggio "dietro le quinte" della *Genova Capitale Europea della Cultura*, possiamo dire di avere scoperto una città sorprendentemente attiva, ricca di potenzialità, di gravi problemi irrisolti, di tentativi di soluzione. La periferia che stavamo cercando si è mostrata più articolata, più complessa, più difficilmente rappresentabile della sua immagine tradizionale (se mai esiste), ma anche più ricca di suggestioni di quanto ci aspettassimo. A Genova il concetto di periferia assume forme e significati del tutto differenti da quelli di altre grandi città del nord, forse con la sola eccezione di Torino: se in altre situazioni possono avere un senso (ma anche qui è tutto da dimostrare!) definizioni "geografiche" di periferia (*la periferia è misurata dalla sua distanza dal centro*), oppure basate sul concetto di qualità urbana (*la periferia è riconoscibile dalla carenza dei servizi e dal degrado del tessuto urbano*) oppure più legate agli aspetti sociali (*la periferia è il luogo del disagio sociale e dell'emarginazione*), oppure ancora definizioni connesse al concetto di diversità (*la periferia è il non-luogo dell'incertezza, del disagio diffuso, della differenza*), etc. Se insomma per altre situazioni urbane l'immagine di periferia è comunque antitetica al concetto di centro urbano, a Genova centro urbano e periferia si fondono in quel magma meraviglioso e drammatico che è il Centro Storico e le sacche più evidenti di "perifericità" si hanno proprio sui retri delle vie più commerciali del Centro Storico. Ed ecco allora, per assurdo, che *Vico dell'Amor perfetto*, sul retro di Piazza Banchi la più centrale e trafficata delle piazze antiche genovesi, è più "periferico" di qualsiasi quartiere di Pontedecimo! Vi è poi un'immagine tradizionale di periferia, quella offerta dai quartieri collinari di edilizia economica popolare degli anni 70-80, caratterizzata da una sostanziale mono-funzione residenziale e dalla carenza di servizi, pubblici e privati. Abbiamo capito, però, che il modello, per quanto consolidato, contiene al suo interno una molteplicità di varianti, e che anche nella sua versione più problematica, non raggiunge mai i livelli di difficoltà riscontrabili in altri contesti metropolitani. Una caratteristica tutta genovese abbiamo poi visto essere la particolare

morfologia territoriale e la policentricità che contraddistingue l'aggregato urbano della città, non solo da un punto di vista fisico, ma anche e soprattutto in relazione allo spiccato senso di appartenenza e di aggregazione sociale degli abitanti dei diversi quartieri. Ciò contribuisce non poco ad allontanare le forme più patologiche di "periferizzazione": mai come a Genova il concetto di "*periferia uguale distanza dal centro*" è sbagliato! Abbiamo poi constatato che superato il momento (difficilissimo!) di avvio del processo di deindustrializzazione e riorganizzazione complessiva dell'apparato produttivo della città (porto, industria siderurgica, impiantistica, cantieristica, attività petrolifere), le scelte di politica territoriale hanno potuto concentrarsi su temi come la vivibilità dei quartieri, la qualità urbana, il rispetto delle risorse ambientali. Le politiche di oggi danno spazio a strategie rivolte al recupero di parti organiche di città, utilizzando strumenti innovativi di incentivazione (Contratti di Quartiere, PRUSST, Programmi complessi in genere) e forme nuove di finanziamento (L. 266, project financing, fondi comunitari): tutte formule rivolte al coinvolgimento "dal basso" di una pluralità di attori, pubblici e privati, intorno all'obiettivo comune della qualità urbana ed ambientale. Ed è proprio in questa fase, quella che stiamo vivendo ora, che assume particolare significato il concetto di "manutenzione urbana". Spesso le maggiori lamentele dei cittadini nei confronti dei loro Sindaci sono proprio relative alla carenza di manutenzione degli spazi aperti e degli edifici pubblici. E' un problema di cultura, di attenzione al dettaglio, che poi così dettaglio non é. Un efficace sistema di illuminazione pubblica, di manutenzione delle strade, di cura degli spazi pubblici, di raccolta dei rifiuti, induce una cultura diversa anche da parte dei suoi fruitori "meno attenti". Non sono passati poi così tanti anni da quando alcuni vicoli del Centro Storico non erano praticabili perché una frangia dei suoi abitanti aveva la consuetudine di gettare dalla finestra i sacchetti dell'immondizia. Senza voler cercare giustificazioni per un'atteggiamento certamente incivile, bisogna però dire che allora il sistema di raccolta dei rifiuti e di pulizia delle strade non era ben organizzato (pochi raccoglitori distanti tra loro, manutenzione carente, etc.) e così la vecchietta con i dolori all'anca, anziché fare a piedi sei o sette piani (perché nel Centro Storico di ascensori proprio non se ne parla) preferiva lanciare "la refurtiva" dalla finestra, *«tanto la strada è già piena di rumenta...»*. Ora l'Azienda Municipalizzata ha predisposto un buon servizio di raccolta, e la pulizia delle strade è effettuata da un massiccio numero di operatori ecologici che lavorando di notte, tra l'altro, presidiano tutto il Centro Storico. E così la vecchietta non butta più niente dalla finestra, perché adesso il raccoglitore è vicino a casa, la strada è più pulita... *«e poi c'è quella coppia di giovani che sono venuti ad abitare lì di fronte, quelli che hanno aperto il negozio di sotto, che di certo chiamerebbero le guardie!»*

Insomma qualcosa sta cambiando!

In meglio.

Paolo Fusero

5 febbraio 2001