

La Stampa
Domenica 30 Settembre 2007

“Genova? Abbattiamo qualche carrugio”

LA PROVOCAZIONE DI PIANO CHE PREPARA IL PROGETTO URBANISTICO DEL 2010

Vertice tra star dell'architettura
“Basta colate di cemento”

Alessandra Pieracci
GENOVA

Buttare giù edifici nel dedalo di vicoli del centro storico per dare aria, spazi, apertura verso il mare al cuore vecchio di Genova. «Perché – spiega Renzo Piano, l'architetto genovese tra i più noti al mondo – buona parte del centro storico è frutto di una speculazione edilizia del Seicento, e una speculazione edilizia è sempre tale, sia nel 1800, nel 1900 e nel 2000». Così la «casbah inestricabile» dei carrugi genovesi «va rivista». La dichiarazione di Piano arriva a sorpresa, ma non troppo, al termine dell'incontro storico che ha visto riuniti all'«Urban Lab», laboratorio urbanistico allestito al Galata Museo del Mare, affacciato sull'acqua, Richard Rogers, Chief Advisor del sindaco di Londra e padre del Beaubourg di Parigi, Amanda Burden, direttrice dell'Ufficio di Piano della città di New York e Oriol Bohigas, padre della Barcellona olimpica. I quattro architetti collaboreranno, Piano coordinatore, chiamati dalla sindaco Marta Vincenzi, per il disegno della Genova futura, ovvero il piano regolatore del 2010. Il primo incontro è durato due giorni, tra visite e lavoro a tavolino, e il prossimo si terrà fra sei mesi, forse già sull'imbarcazione di 28 metri, ormeggiata nella Darsena, sulla quale si confronterà a diretto contatto con l'elemento-mare coloro chi ha definito la skyline di città come Barcellona, New York o Londra.

«Non si tratta di rimuovere e costruire ancora – ha detto ancora Piano, parlando del centro storico – ma di dare aria, ovviamente d'accordo con la Sovrintendenza, per capire quali sono le strutture elimibabili. Non si perde nulla. Noi architetti siamo gente pratica, non facciamo solo sogni». I progetti più urgenti per Genova sono il nodo di San Benigno, ovvero gli svincoli da e per il porto, gli Erzelli, collina sovrastante l'aeroporto su cui sorgerà la cittadella tecnologica con la facoltà di Ingegneria e insediamenti di aziende dell'hi-tech, e Fincantieri, cioè una delle aree del Ponente «che – dice Piano – più hanno bisogno di risarcimento fisico e morale», oltre all'aeroporto, «perché prima o poi ce lo chiudono, l'Enav ha avvertito che le deroghe per la pista non sono eterne», e all'ospedale di Ponente. Progetti che si incasteranno nel più gnerale disegno cittadino che risponderà ai principi di equità sociale, sostenibilità, qualità degli spazi.

«Basta colate di cemento in una città che ha l'indice di occupazione degli alloggi all'1,4», precisa l'architetto genovese. I colleghi sono d'accordo: non per nulla Rogers è il padre del concetto di «green band», ovvero di cintura verde che impedisce la deflagrazione degli insediamenti urbani, confine rigidissimo di espansione. «Le espansioni hanno costi insostenibili dal punto di vista umano e sociale – dice – . L'80% degli abitanti dell'Europa occidentale vive in città e lo scopo è stare con gli altri, non cercare posteggio». «Le colline non si toccano», ribadisce Bohigas, mentre Amanda Burden insiste nell'esigenza di «conservare la bellezza della città, anche se è difficile trasformarla a misura di pedone». Quindi trasporto pubblico, ascensori e funicolari, battelli, metropolitana di superficie, utilizzando la ferrovia.

Genova – sottolinea la sindaco Vincenzi – diventa città laboratorio «per monitorare le mutazioni del terzo millennio». E su una costa gli architetti si sono trovati d'accordo: eliminare la Soprelevata, che fa da barriera tra la città e il mare, e trasformarla in una monorotaia, realizzando il tunnel sottomarino per snellire il traffico. E poi riutilizzare e ristrutturare e non costruire più nulla.