

VENERDÌ, 14 SETTEMBRE 2007

Pagina 55 - Cultura

RENZO PIANO LE MIE SFIDE

Intervista/ Il grande architetto compie oggi settant'anni

Disegna il futuro della sua città
Una torre a Londra con pochi parcheggi

È difficile fare l'elenco dei progetti realizzati in tutto il mondo dal Beaubourg alla sede del "New York Times" "Sono nato a Genova, a diciotto anni volevo vedere cosa c'era al di là del mare Ora sono tornato"

GENOVA

Renzo Piano, che oggi compie settant'anni, è un uomo fortunato: ha sempre amato il mestiere che fa. Difficile elencare le sue tappe, i suoi successi, da quando disegnò il padiglione della XIV Triennale (1966), il padiglione italiano a Osaka (1969), e con l'inglese Richard Rogers il famoso e controverso Beaubourg di Parigi (primi anni Settanta), fino alla sede del New York Times, completata in questi giorni, alla Torre di Londra, uno degli edifici più alti del mondo, passando per gli aeroporti costruiti in Giappone e altrove, per la ricostruzione di Potsdamer Platz a Berlino; e tante altre cose. Alla domanda scontata del giornalista in un giorno di compleanno, fra tanti successi ne ricorda qualcuno più memorabile, più elettrizzante, risponde: «Sai, nella vita di un architetto ci sono momenti elettrizzanti ogni settimana. Vai in giro per il mondo e trovi ogni giorno un problema da risolvere, trovi una sfida». Aggiunge, dopo un attimo di riflessione: «Forse, accade lo stesso ai voi giornalisti».

Adesso, nella fase conclusiva della carriera, Renzo Piano, architetto genovese, torna a Genova: una città da cui, emotivamente, non si è mai staccato. «Genova - dice - la lascio a diciotto anni e ci torno a sessanta. Quando hai diciotto anni, con tutto quel mare davanti a te, ti viene voglia di andare a vedere che cosa c'è dall'altra parte. Poi viene il giorno in cui si torna alle origini». Non saprei dargli torto: sono genovese anch'io. Lui definisce Genova «una città intensa, pur nei suoi silenzi; una città che riflette il nostro carattere, che ha contribuito a farci come siamo». Ma il suo ritorno non è solo un fatto sentimentale. In questi ultimi anni ha disegnato, e donato alla città, quello che è stato chiamato "un affresco": un progetto che, senza alterare il carattere della città, vuol farne una città diversa, con un nuovo aeroporto sul mare, con un porto più grande ancora, più fervido di attività. Già a lui si deve il recupero, nel 1992, del porto antico, che più non serviva per il movimento delle merci, e che ora è diventato, con l'acquario e il museo, con le sale del cinema, col vecchio magazzino del cotone che adesso ospita i congressi, con la pista del pattinaggio e coi ristoranti, il nuovo luogo di incontro dei genovesi.

Marta Vincenzi, sindaco da pochi mesi, con un colpo di genio lo ha nominato Consulente per l'Urbanistica, cioè un Consulting Advisor che seguirà in veste ufficiale il progetto Ge-Nova. Fra lui e me è nato uno scherzo: gli ho ricordato che il barone Haussman, uomo politico e urbanista, nell'Ottocento cambiò coi suoi boulevards il volto di Parigi, e gli ho detto. «Sarai il barone Haussman dei genovesi». Ormai lo chiamo così: la battuta lo ha divertito. Ma lui segue anche, in veste non ufficiale, le vicende della Liguria. «La nostra arte, l'architettura - dice - è, più di ogni altra, un'arte imposta alla comunità, un'arte che può cambiare la vita delle persone». L'architettura svolge dunque una funzione socialmente delicata. Forse non la svolge bene, oggi, in Italia, in Liguria? «Nel passato - dice Renzo Piano - abbiamo costruito le più belle città del mondo». Ma oggi? Oggi vi sono interferenze, c'è la politica.

L'Italia, e la Liguria, sono sempre minacciate dai vandali. L'interesse privato trae spunto dalla bellezza dei luoghi per costruire, per guadagnare. In un sistema economico imperniato sull'iniziativa privata è giusto che nascano iniziative per costruire, per innovare; e anche per guadagnare. Ma è essenziale, è imperativo che le iniziative siano compatibili con l'interesse generale. Non si può, nell'interesse dei singoli, rovinare l'insieme, come è avvenuto tanto spesso, in tante regioni. Sono attualmente all'ordine del giorno, proprio qui in Liguria, a Santa Margherita e a Portofino, due progetti controversi: a Portofino si vuole costruire un albergo, si vogliono scavare posteggi. A Santa Margherita si vuole manomettere il porto. Che cosa ne pensa?

Renzo Piano dà parere nettamente contrario. E mi spiega perché: con un'argomentazione valida per ogni altro angolo di questa nostra bella Italia, oggi minacciata, temo, da una nuova ondata di cemento. «Non sono certo contro la crescita: ci mancherebbe - mi dice. - La crescita è il mio mestiere». Ma bisogna che la crescita sia «sostenibile» (è questo il termine tecnico), che sia cioè in armonia con quel che esiste, che aggiunga senza distruggere, senza deturpare. Vediamo il caso di Santa Margherita Ligure. La cittadina ha un passato glorioso. È stata in ordine di tempo il primo porto del Tigullio, uno dei primi della Liguria. Guglielmo Marconi vi ormeggiava col famoso Elettra, lo yacht sul quale faceva gli esperimenti, e poi andava a comperare le paste dolci da Colombo, in piazza. Negli anni Trenta ammarava davanti a Santa Margherita

l'idrovolante, trenta posti passeggeri, che portava dall'Inghilterra personaggi famosi, quelli che oggi si chiamerebbero del jet-set. In banchina attraccavano i grandi yacht del tempo. Un passato glorioso: e Santa Margherita è sempre bella (anche perché ha avuto negli anni difficili, quelli della prima ondata di cemento in Liguria, un grande sindaco, Bottino).

Quello di Santa Margherita appartiene a una collana di porti o rifugi molto belli, Piano li definisce cinque o sei perle: Camogli, Portofino, Sestri Levante, Portovenere, Lerici. Rapallo ha corso un pericolo col «marina», ma si sono fermati per fortuna a metà dell'insenatura, senza intaccare il lungomare cittadino.

Oggi Santa Margherita ha ancora una bellezza antica, con i suoi pescherecci ormeggiati accanto agli yacht, davanti alla pescheria. Si può migliorare? Sì, senza dubbio. Renzo Piano ritiene che il prolungamento della diga foranea sia un progetto accettabile, forse utile. Ma ora c'è un altro progetto, che in medicina si chiamerebbe invasivo: un molo di sottoflutto, alto più di due metri, che dallo sperone dove c'è un albergo si allungherebbe verso l'uscita del porto; e la costruzione di moli interni.

Questo, a parere di Piano, sarebbe un disastro: farebbe del vecchio porto, con tutta la sua bellezza, un qualsiasi «marina» simile a tanti altri che sorgono lungo le coste. Il porto diventerebbe un qualsiasi parcheggio invernale per barche. Oltre tutto, ostruirebbe la visuale: «Cancellerebbe - dice Piano - Santa Margherita per chi viene dal mare, cancellerebbe il mare per chi si trova a Santa Margherita». A chi servirebbe, l'opera? Non si aumenterebbe il numero dei posti. Non ci sarebbero vantaggi per nessuno, se non per i costruttori. I porti, dice Piano, sono un regalo della costa al mare. Ma quello di Santa Margherita, così modificato, sarebbe una manomissione, un'intrusione.

E l'albergo di Portofino? E i posteggi per i quali l'albergo servirebbe da pretesto, più o meno interrati? Quei posteggi che sarebbero, dal punto di vista finanziario, il vero affare? Anche qui, il parere di Renzo Piano è nettamente negativo, non per il progetto in sé, sul quale non dà giudizi, ma per altre considerazioni.

L'argomentazione degli amministratori locali è (qui l'aggettivo è mio) semplicemente risibile. Dicono: poiché ai margini della piazzetta c'è una zona «degradata», costruiamoci un albergo. Per riqualificarla? Anche Piano, quando gliela ripeto, si mette a ridere. Se una zona è degradata vi si pianta qualche albero, la si recupera. Quanti crimini urbanistici si commettono con la scusa della riqualificazione: a Portofino il fatto sarebbe particolarmente grave, sarebbe il primo cuneo per violare l'intoccabilità del borgo famoso. E ci si chiede, come di fronte al progetto del molo di sottoflutto a Santa Margherita: a chi servirebbero le nuove opere, se non ai costruttori?

Renzo Piano è molto severo per il progetto dei posteggi.

«Costruisco a Londra una torre di trecento metri - mi dice. Sai quanti posti macchina sono previsti? Non più di quaranta, quaranta posti per handicappati e per macchine di servizio». Il sindaco di Londra, Livingstone, gran personaggio, un amministratore che prende a cuore l'interesse della comunità, sulla pratica abolizione dei posteggi privati si è detto d'accordo dal primo momento. Non è lecito attirare altre automobili quando già la circolazione è asfissiante, è «insostenibile». Bisogna puntare (a Portofino come a Londra) sul trasporto pubblico. I nuovi posteggi, in aggiunta a quelli esistenti, attirerebbero altre automobili, appesantirebbero il traffico. Quindi, sarebbero una follia.

Chi ci salverà? Chi salverà il salvabile? Dal punto di vista amministrativo, le sorti di questo tratto di Liguria, in ultima istanza, sono nelle mani della Regione. Gli uomini di governo devono capire che la loro funzione, se vogliono essere uomini di buon governo, consiste nell'anteporre l'interesse della comunità agli interessi privati. E speriamo che, prima ancora dei provvedimenti amministrativi, prevalga il buon senso, sulla spinta di un'opinione pubblica di cui un uomo come Renzo Piano dovrebbe essere un ispiratore fra i più preziosi.