

Un ecosistema urbano a rischio

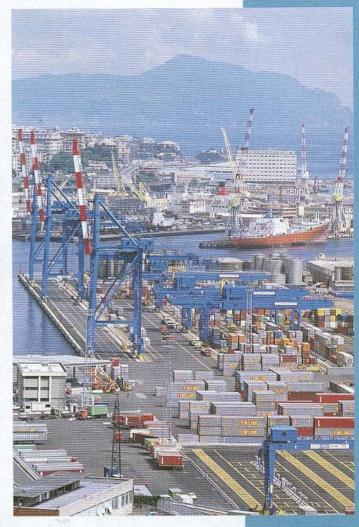
di Rino Vaccaro

Aree industriali contigue ad aree densamente popolate, dissesto idrogeologico, lottizzazione delle colline, degrado del centro storico, mare a rischio petrolio.
Necessaria un'inversione di tendenza per un ripristino ambientale e uno sviluppo produttivo compatibile per Genova la superba

An urban ecosystem at risk Industrial areas close to densely populated areas, hydrogeological instability, old town centre deterioration, oil-threatened sea. Genova the magnificient needs a trend reversal aimed to environmental restoration and to compatible production development

ire che a Genova tira una brutta aria non è un'affermazione generalizzabile, ma certamente i rilevamenti della qualità dell'aria in prossimità delle acciaierie di Cornigliano e anche il monitoraggio dell'inquinamento da traffico nei punti nevralgici della città forniscono dati inquietanti (1.312 auto per chilometro quadrato). Nei due casi sopra richiamati si accompagna anche un inquinamento da rumore che riguarda sia gli impianti industriali e la pericolosa commistione con le abitazioni, sia le funzioni del traffico veicolare, ferroviario e aeroportuale (anche se questi ultimi hanno un'incidenza minore che in altre città perché la ferrovia è in parte sotterranea e l'aeroporto è proiettato sul mare in un'area di riempimento). Un secondo problema ambientale di Genova riguarda il porto petroli e le cosiddette aree a rischio del Ponente genovese; infatti il trasporto del greggio, lo stoccaggio e il metanodotto Genova-Ingolstadt per la contiguità con aree densamente abitate rappresentano una situazione di rischio che ha già avuto episodi drammatici nel recente e nel lontano pas-

Dopo l'esplosione nel porto petroli di Multedo (la Società Carmagnani è stata recentemente condannata in tribunale) e il disastro della Haven che ha lasciato ancora oggi i fondali del mare asfaltati come un'autostrada, con danni rilevanti all'ambiente e all'attività di pesca, si è chiesto da più parti di classificare il Ponente area ad alto rischio ambientale, anche per la compresenza di grandi vie di comunicazione ferroviarie e autostradali. Con il famoso ponte di Cornigliano, a suo tempo una delle opere di ingegneria più rilevanti a livello europeo, ma che oggi presenta urgenti problemi di manutenzione straordinaria e di consolidamento statico che hanno aperto un drammatico problema di viabilità per il transito dei Tir in una città già fortemente congestionata.



Il progetto Utopia e la crisi

A questo punto è opportuno nominare il cosiddetto "Progetto Utopia", che riguardava innanzitutto lo spostamento della siderurgia valorizzando aree pregiate waterfront, con un affaccio sul mare, che interessano una superficie di oltre 150 ettari, attualmente occupano meno di 10 addetti per ettaro e quindi determinano obiettivamente uno spreco di risorse territoriali. Un'altra anomalia della siderurgia ha riguardato il consumo di acque dolci potabili per il ciclo di raffreddamento, che ha rappresentato non solo uno spreco grave, ma anche una situazione di conflitto con la provincia di Piacenza, che infatti

sarebbe depauperata per l'uso dell'acqua a fini agricoli e potabili se si realizzasse il progetto attualmente sospeso di una diga sul rio Cassingheno, che avrebbe dovuto convogliare su Genova rilevanti risorse idriche. Anche il piano paesistico (Ptcp), il primo piano regionale approvato in Italia, recepiva la scelta della riconversione dell'industria siderurgica ma, come è noto, lo smantellamento della siderurgia pubblica e l'intervento dei privati ha reso

fino a oggi irrealizzato l'allontanamento della siderurgia e il suo ridimensionamento, anzi è prevalsa la richiesta di costruire un nuovo altoforno per proseguire fino al 2007 e oltre un'attività fortemente inquinante (i dati sull'inquinamento prodotto dalle industrie siderurgiche sono purtroppo noti, come risulta dalle dichiarazioni del comitato di lotta delle donne di Cornigliano).

La grave crisi occupazionale che ha

colpito Genova e il fallimento del progetto di nuovi insediamenti produttivi in una delle aree strategiche dismesse, quella di Campi, rende obiettivamente difficile parlare di riconversione produttiva perché, purtroppo, si sono accumulate situazioni di crisi anche in settori che avrebbero dovuto essere innovativi e propulsivi, quali l'impiantistica e il sistema portuale, anche se per il porto si profila una ripresa con l'entrata in funzione del terminal di Voltri, con l'ingresso della Fiat e l'avvio a soluzione di problemi tecnologici e organizzativo-imprenditoriali. Tutto ciò, però, ha nel frattempo lasciato aperti i problemi di riqualificazione territoriale e di assetto idrogeologico. Dal punto di vista ambientale il porto, e soprattutto i terminal container, aprono problemi viabilistici e ambientali per il trasporto merci via ferrovia o autostrada, per la necessità di ulteriori svincoli e bretelle che appesantirebbero ancor più la situazione del Ponente genovese. Un aspetto non secondario è quello dell'interramento di fusti tossici di cromo della fabbrica Stoppani nell'area di riempimento per l'ampliamento del porto.

Forse qualcuno ricorderà lo slogan di Genova capitale del nucleare quando l'Ansaldo (a seguito del referendum) ha dovuto modificare e ristrutturare radicalmente il suo progetto industriale; poi si è parlato di Genova capitale dell'industria di Stato, quando purtroppo entrava in crisi la grande industria pubblica, non solo la siderurgia ma anche la meccanica, la navalmeccanica e perfino l'impiantistica. Come si sono costruiti i grandi transatlantici alla vigilia della decadenza delle linee transoceaniche, soppiantate dall'aereo, così oggi si prevedono grandi aree indu-



Pagina accanto. Calata Sanità (foto Uliano Lucas)

Sopra. Una veduta di Cornigliano

striali nel Prg e si continua a progettare e a produrre come se fossimo in una fase di sviluppo e non invece di eccesso produttivo che caratterizza tutti i settori merceologici; sarebbe invece tempo di perseguire modelli di vita più sobri e insieme più solidali e di minore dissipazione energetica.

Poi c'è stata la crisi della Finmare, la competizione con Trieste e il mancato rilancio della flotta pubblica, i ritardi nel rinnovamento tecnologico, la prevalenza del trasporto su gomma rispetto al trasporto merci via mare con il mancato potenziamento del piccolo cabotaggio meno inquinante dei Tir su autostrada; tutto ciò ha fatto tramontare il primato del porto di Genova nel Mediterraneo più della conflittualità con le compagnie portuali che hanno contrastato il progetto di privatizzazione. Tutto ciò, considerato il carattere fortemente remunerativo degli attracchi e il ruolo dello shipping internazionale nel dirottare e attrarre traffici nelle rotte mediterranee e intercontinentali. Genova scopre oggi un ruolo di collegamento strategico con Marsiglia e Barcellona, in competizione con i porti del nord Europa, Rotterdam in particolare, e di capitale della logistica o, meglio, di trasporto e stoccaggio di merci dalla produzione al consumo con l'utilizzo di strumenti telematici.

La qualità ambientale

La recente grave alluvione ha ulterirmente confermato uno degli aspetti della

> fragilità e dei problemi ambientali della città dovuto alla cementificazione dei torrenti, alle costruzioni perfino dentro l'alveo, per non parlare dei progetti di deviatori e scolmatori all'insegna di una priorità alle funzioni residenziali e industriali rispetto alla rinaturazione dei corsi d'acqua, che diventa invece un obiettivo imprescindibile di fronte al ripetersi di straripamenti dagli alvei che hanno de-

vastato la città.

Una cosa è certa: i costi sociali per realizzare un'inversione di tendenza rispetto all'urbanizzazione selvaggia degli ultimi trent'anni sono immensi. Due esempi per tutti: un palazzo costruito dentro gli argini di un torrente, che il Sindaco Sansa ha mostrato al Presidente della Repubblica in occasione della sua visita a Genova; la spianata degli Erzelli per un deposito di container che ha cementificato una collina e ha contribuito, nel corso dell'ultima alluvione, al disastro che ha colpito con miliardi di danni aziende tecnologicamente avanzate come la Esaote Biomedica e l'Ansaldo Energia.

E il condono edilizio, come denunciato dagli ambientalisti, è uno strumento a sanatoria di interventi che hanno determinato il dissesto del territorio (in altri termini, se paghi puoi lasciare il danno che hai fatto all'ambiente).

In passato la città ha sofferto di un approccio settoriale e complessivamente inadeguato ai problemi della tutela ambientale. Anche se esiste un utile patrimonio di conoscenze dal quale partire, oggi occorre anche una valutazione di quadro che parta dai consumi energetici e dal rapporto con una vasta area territoriale di riferimento che si proponga di attenuare

la dissipazione di risorse energetiche proprie delle concentrazioni urbane. Le funzioni del territorio (industria, residenza, verde, ecc.) vanno ridefinite superando, per quanto possibile, la commistione tra industrie inquinanti e a rischio e residenza e affermando soprattutto l'esigenza di porre rigorosi vincoli all'impresa per motivi ambientali e di salute pubblica.

Parlare della qualità dell'ambiente in una città come Genova significa obbligacenni in modo a volte irreversibile, è una città straordinaria non solo per valori artistici ma anche paesaggistici e ambientali; una città verticale dove le visuali cambiano da ogni punto di osservazione e ne discoprono un volto sempre diverso: dai tetti del centro storico alle colline del Righi, agli ampi spazi sul mare.

Ma c'è la città sbagliata: il bacino galleggiante che è costato miliardi, mai utilizzato e che verrà forse affondato. I suo patrimonio storico, artistico e ambientale, è abbandonato in una condizione di degrado con segni troppo deboli di risanamento e di recupero, come ad esempio l'inserimento della Facoltà di Architettura con un restauro modernizzante che ne tradisce per contrasto i valori. Bisogna considerare quel carattere ciclopico e maestoso che aveva la città medioevale, dalla Torre degli Embriaci alle scalinate scenografiche, alle mura merlate, ai palazzi verticali, alle case alte nei vicoli collegate fra loro da archi; anche il bucato e i panni stesi fra le case sono un elemento del paesaggio, come le "crose" (stradine in collina) e i giardini e gli orti nascosti da alte mura.

Una città nascosta che nasconde i suoi tesori: palazzi sontuosi e un patrimonio artistico straordinario da Cambiaso a Rubens.

Ormai è tempo di considerare anche la fruizione estetica del bene naturale e urbano: un fiume come un quadro o un monumento in una dimensione di *friendly life*, di una città amica.

Genova è città di frontiera non solo per i collegamenti con la vicina Francia, ma per il mare che la divide e la unisce a tutti gli altri porti del Mediterraneo; qualcuno sostiene che la civiltà mediterranea rende più simili le popolazioni rivierasche tra di loro che nei confronti del retroterra continentale.

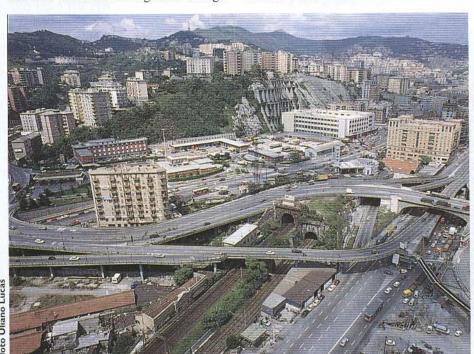
Quale idea di città, dunque, quale progetto di fruizione degli spazi pubblici, quale modello di consumi e di risparmio energetico? Non si intravvede un disegno urbano, né una scelta culturale, ma casualità e scelte economiche miopi: le colline tagliate, i riempimenti a mare, i grandi sventramenti del centro storico degli anni '50 (Piccapietra) e '60 (via Madre di Dio). Gli interventi per l'Expò colombiana e, prima ancora, per il Mondiali di calcio con la copertura dei torrenti (la piastra sul Bisagno e il nuovo stadio).

I moli medioevali, esempio unico di porto storico del Mediterraneo, troncati e divelti per costruire un sottopasso automobilistico. Oggi i reperti abbandonati sono stati in parte trafugati per costruire muri si sostegno crollati nella recente alluvione. Le stupende ville con giardino sulla collina di Albaro e altrove lottizzate come nel racconto di Italo Calvino "La speculazione edilizia".

In contrappunto ci sono i grandi interventi di restauro: Palazzo Ducale, il Teatro dell'Opera, Palazzo Spinola e i Forti sulle colline.

Uno spiraglio di speranza per Genova la Superba.

Rino Vaccaro Giornalista



toriamente parlare anche del suo mare e non soltanto delle acque di balneazione, che registrano dati preoccupanti.

L'analisi deve considerare che Genova è capolinea di un sistema di rotte delle superpetroliere che solcano il Mediterraneo e hanno a Genova uno dei terminal di riferimento nel porto petroli di Multedo, ma che hanno avuto in questi anni un'incidentistica crescente fino al disastro della Haven.

Nel dialetto genovese "mare" e "male" si dicono allo stesso modo, *u mà*, e ciò fa pensare non solo alla dura vita dei pescatori e dei marinai. Oggi è "un male" l'inquinamento marino: i fondali "asfaltati" dopo il disastro della Haven, ma anche la pervicace volontà di non attuare i parchi marini neppure per tutelare gli stupendi fondali di Portofino, dove esistono banchi corallini e specie ittiche in via di estinzione. E poi c'è il mare in gabbia, quasi inaccessibile, un vero paradosso per una città di mare: Fiera, Expò, porto, industria hanno occupato chilometri di costa, senza soluzione di continuità.

La città sbagliata

Eppure Genova, sfregiata in questi de-

quartieri-dormitorio sulle colline, dal Biscione di Quezzi alle Lavatrici di Pegli che, nelle intenzioni, volevano essere capolavori di architettura moderna. Lo sventramento del centro storico, un esempio da manuale di ciò che non si dovrebbe fare: basta confrontare le foto di Alinari per vedere Genova com'era e com'è diventata (distrutta perfino la casa natale di Paganini).

Edifici di vetrocemento e giardini di plastica: il cosiddetto direzionale del terziario avanzato è un pezzo di città abitato solo nelle ore di ufficio e che diventa un deserto alla sera; simile la realtà disanimata del quartiere Expò, separato dalla città da una cancellata, e i grandi contenitori vuoti come il Matitone, il Wtc e Corte Lambruschini, le aree dismesse. Invece la vita dei vicoli e delle piazzette del centro storico, pur degradata, è ancora una realtà animata, uno spazio vivo anche se c'è una strana repulsione tra il vivere e l'abitare. A Genova come altrove sempre di più i luoghi del vivere comune sono le discoteche e gli stadi e non più il quartie-

Il centro storico, uno dei più vasti e importanti per la straordinaria ricchezza del