

Il paesaggio del litorale genovese tra immaginario e storia: dagli chalet marini all'infrastrutturazione costiera

Gian Luca Porcile

DAD, Dipartimento di Architettura e Design, Scuola Politecnica di Genova – UniGe gianlucaforcile@arch.unige.it

Paola Sabbion

DAD, Dipartimento di Architettura e Design, Scuola Politecnica di Genova – UniGe paolasabbion@arch.unige.it

Abstract

Il paesaggio costiero di Genova è mutato profondamente nel tempo per rispondere alle necessità progressivamente imposte dai mutamenti economici e sociali. Negli ultimi decenni la città ha vissuto una fase di dismissione dell'industria pesante, senza che altri settori economici abbiano assunto un ruolo altrettanto rilevante nell'economia cittadina. Recentemente, il turismo ha assunto sempre maggior importanza e con esso è cresciuta la consapevolezza di ciò che una città come Genova può offrire in termini di qualità della vita recuperando le relazioni con il mare. Osservare con spirito critico la storia del paesaggio costiero genovese può contribuire ad orientare le scelte pianificatorie per ripensare in modo più consapevole il rapporto tra città e mare.

Parole chiave

Genova, paesaggio costiero, chalet marini, turismo balneare, waterfront

Abstract

The coastal landscape of Genoa has profoundly changed over time to meet the requirements of the city's economy and society. In recent decades, the city has experienced a phase of divestment of the heavy industry, without other economic sectors being able to assume the same importance within the city's economy. Recently, tourism has become increasingly important and at the same time the awareness of what the city of Genoa can offer in terms of quality of life has grown. Observing the history of the coastal landscape with a critical spirit can help to guide planning decisions in order to consciously rethink the relationship between the city and the sea.

Keywords

Genoa, coastal landscape, sea chalets, seaside tourism, waterfront

Received: July 2017 / Accepted: September 2017

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-21999 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

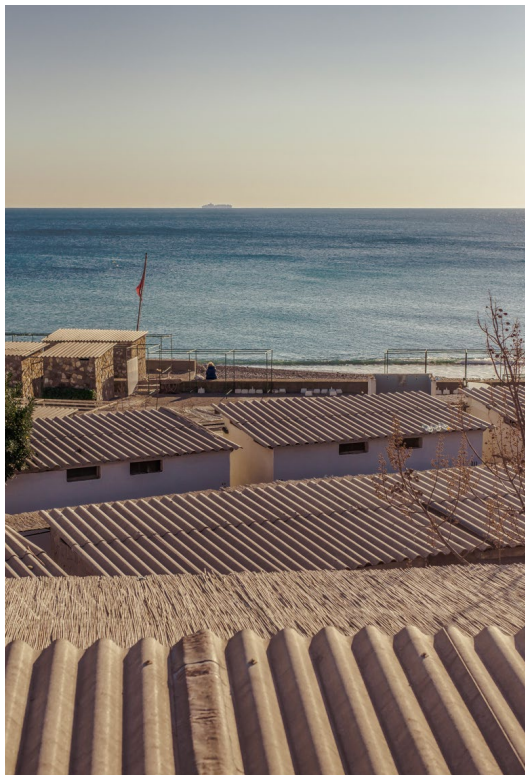
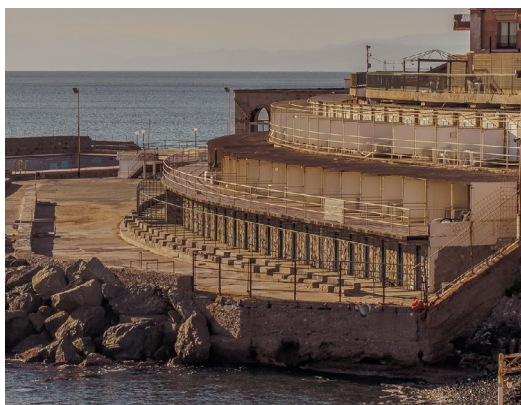
Introduzione

Il rapporto tra Genova e il suo waterfront è mutato profondamente nel tempo, assecondando le diverse necessità imposte dall'economia e dalla società. Tra le città portuali del Mediterraneo la città ha visto lo sviluppo precoce di un sistema industriale moderno, processo in cui hanno avuto un ruolo rilevante imprenditori stranieri, spesso coadiuvati da figure di tecnici e finanziatori locali. Il porto ha vissuto, a partire dal secondo dopoguerra, alterne vicende (Polleggi e Timossi, 1977): momenti di grande attività e profonde fasi di declino, fino alla ripresa dei traffici negli ultimi anni. Recentemente la città ha attraversato una fase di dismissione delle grandi industrie a partecipazione statale senza che altri settori economici abbiano assunto un ruolo altrettanto rilevante nell'economia cittadina. La crescita del turismo ha visto negli ultimi anni una notevole accelerazione e un rinnovato interesse presso l'amministrazione pubblica, anche in ragione della crisi che ha colpito altri settori produttivi. Talvolta si tende tuttavia a dimenticare che Genova ha già vissuto in passato periodi in cui il turismo ha avuto una notevole importanza e in cui la città si era attrezzata per garantire a cittadini, viaggiatori e turisti una fruizione di qualità del mare e delle spiagge, oltre che dei beni paesaggistici e culturali. Genova, insieme ai suoi sobborghi, è stata meta di visitatori e di viaggiato-

ri nel periodo tra il XIX e il XX secolo (Zanini, 2012), per poi sparire gradualmente dal novero delle città turistiche italiane. Solo a partire dall'Esposizione Colombiana del 1992 la città ha riscoperto la sua vocazione turistica (Rotary International, 2000). Esaminando lo sviluppo della città a partire dalla metà del XIX secolo è possibile individuare diverse fasi e diversi atteggiamenti nel modo di rapportarsi con la linea di costa, a seconda delle necessità e della cultura del tempo. Analizzare questi processi appare un'operazione utile oggi per stabilire traguardi e strategie della città di domani.

Genova, città-paesaggio

Contrariamente ad altre città italiane, come Venezia, Firenze o Roma, dove erano i monumenti e il patrimonio artistico ereditato dal passato a costituire la principale fonte di attrazione per i visitatori, Genova si contraddistingueva per la bellezza del paesaggio e per l'ingegnosità di alcuni sistemi che caratterizzavano lo sviluppo della città ottocentesca. Ad attirare in città i viaggiatori erano soprattutto le risorse climatiche e paesaggistiche, abilmente rese accessibili grazie ai moderni sistemi di mezzi di trasporto (Bozzano et al., 2014). Alla metà del XIX secolo, infatti, la costruzione delle linee ferroviarie lungo le riviere e verso la Pianura Padana aumentò in modo consistente i flussi turistici dell'intera re-



gione. Verso la fine dello stesso secolo, alcuni imprenditori svizzeri realizzarono a Genova una serie di sistemi di mobilità pubblica, in particolare funicolari e cremagliere, che, oltre a connettere la città con le colline che stanno alle sue spalle, permettevano ai visitatori di godere di un percorso panoramico da cui poter ammirare il mare. La località fino ad allora chiamata 'Chiappe' prese il nome di 'Righi' – dal monte Rigi che sovrasta Lucerna – ad indicare come la città si fosse dotata di una sua 'piccola Svizzera montana' per lo svago dei cittadini e dei turisti.

Il sistema delle funicolari divenne da subito riconoscibile per l'adozione di un particolare stile architettonico: il richiamo alla Svizzera si manifestò non solo nei toponimi, ma anche nella scelta di costruire in forma di chalet alpino le stazioni di questi impianti di trasporto (Luccardini, 2012). Le stazioni delle funicolari rappresentavano il caso emblematico di un fenomeno più vasto. La città e i suoi sobborghi si ri-

empirono di piccole strutture, generalmente costruite in legno, destinate allo svago di una *leisure class* che trovava in Genova un passaggio quasi obbligato. Questo era dovuto alla centralità del suo porto nella geografia delle rotte dei transatlantici da qui partivano per collegare l'Europa alle metropoli emergenti del nord e del Sud America.

Il termine *chalet* finì pertanto con l'indicare tutta una serie di piccole strutture destinate ad una precisa funzione. Vi rientravano le stazioni di funicolari e ascensori che, come nel caso di quella 'superiore di sant'Anna', incorporavano anche bar o ristoranti. Sono poi riconducibili a questa categoria molti piccoli edifici realizzati nei parchi e nei giardini cittadini con funzione di locali pubblici. Curiosamente il termine 'chalet' veniva usato anche per le cappelle del cimitero di Staglieno (Sborgi, 1997), dove le famiglie si radunavano specialmente in occasione dei giorni festivi e dove molti turisti si recavano per ammirar-

Fig. 2 – Corso Italia – Stabilimento Lido d'Albaro. Rampa di accesso con roccaglie.
Foto di Gian Luca Porcile

pagina a fronte

Fig. 1 – Corso Italia. Stabilimento Lido d'Albaro da corso Italia. Situazione attuale. Foto di Gian Luca Porcile

ne la ricchissima raccolta di sculture. Tuttavia, gli esempi più interessanti di questa tipologia edilizia, tanto per quantità che per originalità, sorgevano lungo la costa, allo scopo di connotare gli accessi al mare.

Il *waterfront* genovese presentava caratteristiche piuttosto disomogenee: se in alcuni tratti vi erano vere e proprie spiagge, in altri l'accesso alla scogliera era caratterizzato da sistemi molto complessi e articolati di scale, scalette e passerelle sospese che si adattavano alla morfologia naturale della costa rocciosa per permetterne la fruizione. Alcuni degli stabilimenti più prestigiosi, come il Lido d'Albaro (fig.1), presentavano delle sistemazioni di carattere paesaggistico peculiari. Strutture e muraglioni realizzati con finitura a 'roccaglie' in pietra locale reinterpretavano, secondo un gusto romantico, la natura originaria dei luoghi e sono ancora oggi visibili in alcuni tratti (fig.2).

La Genova dell'Ottocento cresceva incorporando i giardini delle ville dell'aristocrazia della Repubblica oligarchica nel tessuto urbano della città borghese; in molti casi i giardini di villa diventavano parchi pubblici (Calcagno Maniglio, 1985) mentre, in generale, alcuni elementi del giardino manierista venivano incorporati nei caratteri del giardino romantico. Questo particolare approccio che ricercava l'integrazione tra elemento naturale e funzioni ur-



bane trovò nelle aree costiere alcuni degli sviluppi più interessanti.

Mentre calette e scogliere venivano dotate di strutture che facilitavano l'accesso al mare, la varietà dell'insieme era garantita da espedienti tipici del giardino romantico, come la costruzione di grotte e terrazze-belvedere, oltre che dall'utilizzo di piante esotiche come agavi e palme. Su questo primo sistema di carattere roccioso si innestava una seconda orditura, più leggera, costituita da pali e pennoni che reggevano i sistemi di illuminazione, i tendaggi e le bandiere. Purtroppo la deperibilità di queste strutture realizzate in legno, stoffa e metallo, che erano sottoposte all'azione delle mareggiate e dell'aerosol marino, ha fatto sì che solo poche testimonianze siano giunte intatte fino ad oggi. In assenza di studi sistematici, un ampio repertorio di immagini storiche, sia sotto forma di foto d'archivio che di cartoline, costituisce la principale fonte di in-



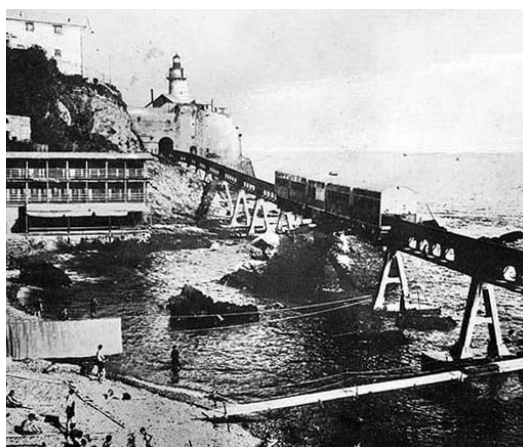
Fig. 3 – Ristorante Chalet Giunsella al mare, Sampierdarena. Riproduzione fotografica di cartolina (proprietà G. L. Porcile)

Fig. 4 – Bagni della Cava, Genova. Fonte: <http://bit.ly/2zvY9Jp>

Fig. 5 – Monorotaia Telfer all'altezza dei Bagni della Cava, Genova. Fonte: <http://bit.ly/2y0LemA>

pagina a fronte

Fig. 6 – Strutture in legno superstiti in lungomare Lombardo. Foto di Gian Luca Porcile



formazioni sull'aspetto del paesaggio della linea di costa genovese (Luccardini, 2013, 2014).

Molte delle strutture che definivano il waterfront invertivano il rapporto consueto tra pieni e vuoti: lasciando più libera la fruizione della spiaggia o degli scogli, le strutture al servizio della balneazione venivano realizzate su esilissime palafitte che costituivano “uno dei modelli più diffusi di stabilimento balneare sulla costa ligure” (Balletti, 2005, p.140). A Sampierdarena, dove era possibile ritrovare alcuni tra i migliori esempi di queste strutture, il paesaggio costiero era caratterizzato da stabilimenti sopraelevati direttamente connessi al livello stradale e protetti dall'impeto delle mareggiate in ragione della loro sopraelevazione che richiamava, sia pur a scale ridotta, i *Pleasure piers* delle stazioni turistiche in-

glesie e americane. Tra queste strutture, ormai andate perdute, realizzate in legno e struttura metallica, uno dei più interessanti era certamente il ristorante Giunsella a Mare, oggi noto quasi esclusivamente attraverso numerose immagini storiche (fig.3). Realizzato su palafitte, il ristorante era costituito da un edificio ottagonale attorno a cui si trovavano, costruiti a sbalzo, terrazze e *bow-window*. Connesso al livello stradale grazie ad un ponte coperto, esso era sormontato da una leggera tettoia in metallo da cui si potevano ammirare il mare, la Lanterna ed il colle di San Benigno.

Uno dei punti sicuramente più originali nel panorama delle strutture che definivano il rapporto tra Genova e il mare era l'area dei Bagni Cava (fig.4), sotto la collina di Carignano (Luccardini, 2014). Lo stabili-



mento balneare era costituito prevalentemente da cabine in legno realizzate su muri di sostegno o su palafitte addossate alla scogliera. Gli scogli affioranti che costituivano una sorta di prolungamento naturale della piccola spiaggia erano raggiungibili tramite leggerissime passerelle ed erano stati trasformati in veri e propri 'dispositivi balneari' grazie alla costruzione di scalette e piccole piattaforme. Una particolare infrastruttura fu la monorotaia sospesa Telfer, costruita per l'Esposizione Internazionale di Marina e Igiene Marinara del 1914 (Minella, 2014; Luccardini, 2014), attraversava l'area dei bagni passando direttamente sopra gli scogli, senza compromettere il contesto naturale e permettendo la fruizione balneare dell'area (fig.5).

Le trasformazioni del waterfront cittadino nel primo Novecento

Tuttavia, l'integrazione tra le istanze di modernizzazione urbana e la ridefinizione degli usi delle aree del litorale non fu sempre semplice. Agli inizi del Novecento, lo sviluppo urbano dell'area di Albaro fornisce un esempio della difficile relazione tra queste due polarità talvolta in opposizione (Bertelli e Nicoletti, 1988). Un dibattito politico che raggiunse toni anche decisamente aspri vedeva opporsi tra loro diverse concezioni del bene comune, ciononostante all'inizio del secolo scorso era largamente condivisa tra la cittadinanza la considerazione che le bellezze naturali dovessero necessariamente far posto al maggior decoro di un impianto urbano fondato su larghi assi viari e su un'efficiente circolazione veicolare. Vennero

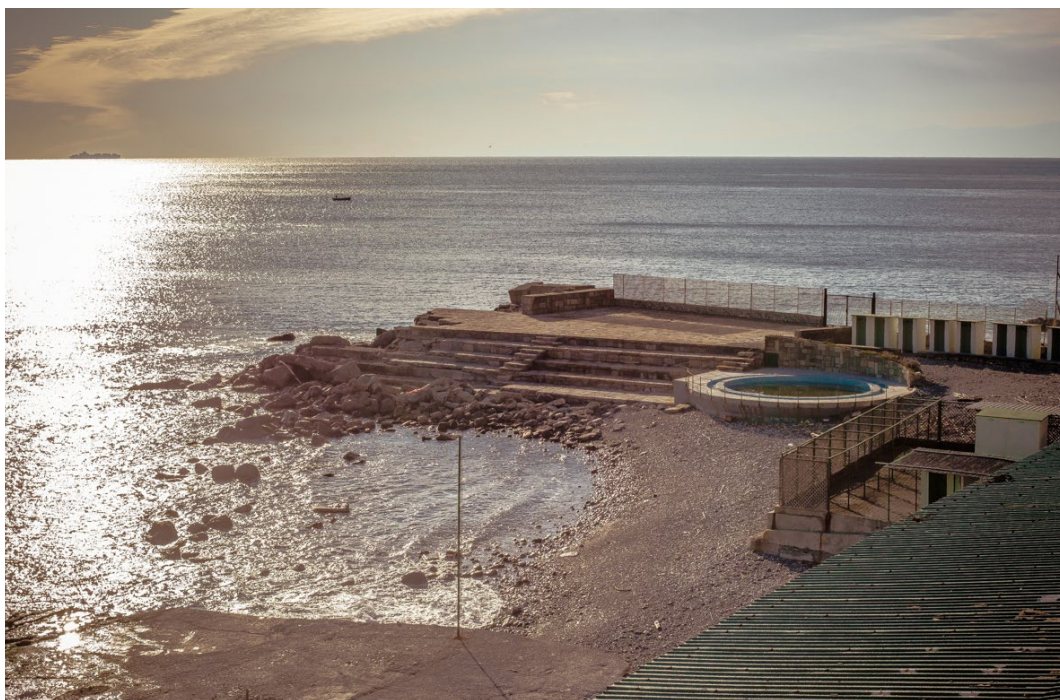
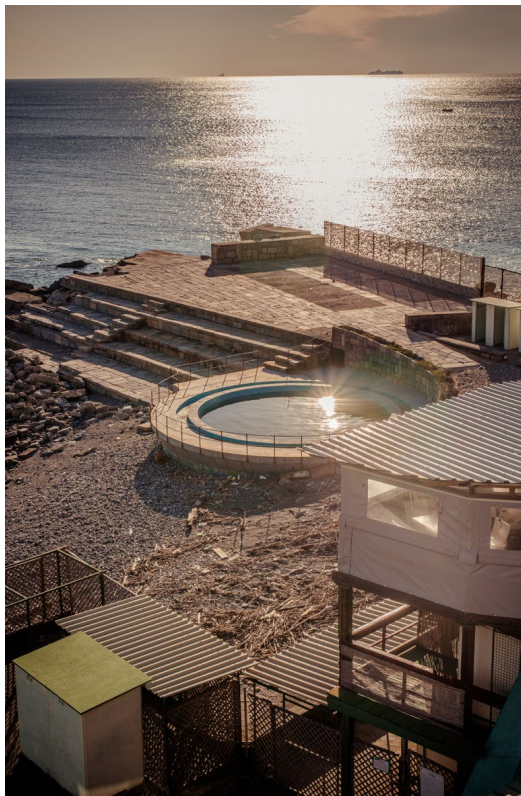


Fig. 8 – Lungomare Lombardo, varco di accesso alla spiaggia libera. Foto di Gian Luca Porcile

pagina a fronte

Fig. 7 – Veduta degli stabilimenti balneari da corso Italia. Foto di Paola Sabbion

così tratteggiati i primi progetti di una strada a mare che prenderà il nome di Corso Italia. La fascia litoranea venne concepita come una larga strada a quattro corsie con ampia possibilità di parcheggio che, pur affacciandosi sul mare, lo allontanava dalla città. Lo stabilimento balneare del Lido, inaugurato nel 1908, ancor prima della strada, divenne ben presto il luogo privilegiato della mondanità genovese (Luccardini, 2013). Nei primi anni del Novecento il suo successo fu tale che esso venne preso a modello e imitato, trasformando l'area a mare in una sequenza quasi ininterrotta di stabilimenti balneari dotati di strutture di dimensioni anche cospicue. Lungo Corso Italia il rapporto tra il mare e la passeggiata diventerà, nel corso del tempo, sempre più mediato. Delle leggere strutture in legno che connotavano la costa solo poche testimonianze sopravvivono in Lungomare Lombardo (fig.6). Gli stabilimenti balneari sono stati progressivamente ricostruiti con materiali 'pesanti' come il cemento armato e costituiscono oggi un paesaggio di costruzioni piuttosto disordinate, anche se non prive di un certo interesse. Tuttavia, ad essere ormai quasi del tutto scomparsa è la morfologia naturale di un territorio fatto di scogli e calette, oggi nascosto dai successivi ripascimenti, dai campi sportivi e dalle piscine (fig.7). Nella situazione attuale Corso Italia rimane una gradevole passeggiata a mare, sia pur costretta



a coesistere con un asse viario contraddistinto da un traffico piuttosto intenso. Tuttavia, l'accesso libero al mare è limitato ad un unico piccolo varco in posizione defilata (fig.8) e la possibilità di una passeggiata continua lungo la battigia risulta difficoltosa e, nei fatti, compromessa.

Paesaggio costiero e Movimento Moderno

Le piccole costruzioni in legno a chalet, quasi del tutto scomparse, rappresentavano una tipologia edilizia che connotava le strutture per lo svago di molte città europee durante la *Belle Époque*. Il caso genovese, comprendendo anche le strutture presenti nei comuni limitrofi che verranno poi inglobati nella Grande Genova dopo il 1926, tuttavia presenta alcuni elementi di originalità. Ciò è dovuto alle



particolari caratteristiche del territorio, nonché alle numerose comunità di stranieri, prevalentemente svizzeri, francesi e tedeschi, attivi come imprenditori oltre che presenti come viaggiatori o turisti. Queste piccole strutture formavano una rete di elementi coerenti che comprendeva, oltre alla costa, le aree collinari, i giardini, i parchi pubblici urbani e persino i cimiteri. Un sistema così complesso e articolato, arrivato ad estendersi lungo tutto il litorale genovese, era fondato sostanzialmente sull'iniziativa privata. Luogo di elezione e di autorappresentazione di una *leisure class* che aveva vissuto la sua età dell'oro nei decenni tra XIX e XX secolo, questo sistema si trovava ad essere sostanzialmente anacronistico negli anni che seguirono la I Guerra Mondiale.

Ciononostante non mancano esempi di tentativi di conciliare la tradizionale leggerezza delle vecchie strutture con i caratteri costruttivi e formali del Movimento Moderno. A titolo di esempio si può portare un progetto di Mario Labò. I Bagni Mediterraneo, progettati nel 1938-39 come parte del complesso dell'Hotel Méditerranée di Pegli (Cigolini e Croce,

1997), costituiscono il tentativo di progettare un'architettura consona al rinnovamento linguistico apportato dal Movimento Moderno, ma senza rinunciare alla leggerezza dell'impianto e all'adozione di soluzioni attente a stabilire relazioni complesse e variegate col mare.

Tuttavia, in molti altri casi la tendenza prevalente sarà quella di realizzare a ridosso della linea di costa strutture 'pesanti' basate su una solida struttura in cemento armato e chiaramente concepite come edifici dotati di una precisa autonomia formale più che come elementi da integrare nel paesaggio. In quest'ambito ricadono alcune tra le proposte dei migliori progettisti attivi a Genova tra le due guerre. Ciò si può vedere dai disegni di Luigi Carlo Daneri che, nell'insenatura di Paraggi, proponeva una radicale trasformazione del rapporto tra il borgo ed il mare con la costruzione, direttamente sulla spiaggia, di un grande albergo-residence di quattro piani, in cemento armato (Cigolini e Croce, 1997). Anche uno dei capolavori riconosciuti del razionalismo a Genova, come il Ristorante San Pietro di Mario Labò (Cevini,

pagina a fronte

Fig. 9 – Villaggio Balneare, Genova 1934. Fonte: <http://www.cittadiniperfocemare.it>

1989), reinterpretava, sia pur con grande raffinatezza, il tema dell'edificio in cemento armato sorto su un'area costiera ormai fortemente antropizzata.

Questi esempi sono sintomatici di una mutata concezione del rapporto tra città e paesaggio. Il regime fascista, assecondando un doppio impulso alla modernizzazione logistica e industriale della città ed alla predisposizione di infrastrutture destinate allo svago delle masse, operò una profonda trasformazione del litorale genovese. Da un lato, la spiaggia di Sampierdarena veniva totalmente cancellata per lasciare il posto ad un nuovo bacino portuale che si estendeva dalla Lanterna alla foce del Polcevera. Dall'altro lato della città era invece ormai improcrastinabile rispondere alla necessità di un'arteria stradale che avrebbe favorito la comunicazione tra il centro e i sobborghi orientali oltre che lo sviluppo immobiliare di una pregevole zona collinare a ridosso del mare.

Nell'area della Foce, dove sorgevano i vecchi cantieri navali, la realizzazione di una grande spiaggia era resa possibile dal litorale sabbioso naturalmente presente alla foce del Bisagno (Luccardini, 2013). Questa grande spiaggia avrebbe dovuto costituire lo spazio balneare 'popolare' dei genovesi, ma ebbe in realtà un'esistenza piuttosto breve. Già dalla metà degli anni Trenta per meglio attrezzare l'area fu realizzata una spianata destinata ad ospitare il Vil-

laggio Balneare (fig.9): una manifestazione temporanea che necessitava di una pavimentazione piana su cui far sorgere le strutture ricettive, i bar, i ristoranti e un acquario. In seguito, negli anni Sessanta, ciò che rimaneva della spiaggia fu trasformato in un grande parcheggio destinato prevalentemente ad ospitare le automobili in occasione degli eventi fieristici: solo in determinati momenti dell'anno questo spazio tornava ad una funzione ludica come il Luna Park o il circo.

La città contemporanea e l'infrastrutturazione portuale

Le dinamiche di sviluppo urbano finalizzate alla realizzazione di strutture industriali e portuali adeguate alle esigenze del XX secolo sono state la causa di una delle trasformazioni più radicali che possano riguardare una città. Priva di sufficienti spazi pianeggianti, Genova ha dovuto letteralmente supplire all'assenza di una pianura retroportuale attraverso i riempimenti a mare. In virtù di ciò, oggi nelle aree centrali della città e in buona parte del Ponente, la linea di costa è sostanzialmente irriconoscibile rispetto a ciò che si poteva vedere meno di un secolo fa. L'adeguamento delle strutture portuali ha richiesto lo sbancamento di intere colline (San Benigno, Erzelli) per ottenere il materiale utile a formare le calate del nuovo porto industriale. Una trasforma-

zione così drastica ha di fatto cancellato ogni segno di quelle parti di città che gravitavano prevalentemente attorno ad un'economia legata al turismo e ai bagni di mare.

I nuovi moli del porto industriale di Sampierdarena, realizzati negli anni Trenta, o gli stabilimenti siderurgici sorti nel secondo dopoguerra sulle nuove colmate di fronte a Cornigliano, hanno, di fatto, trasformato località costiere in quartieri periferici privi di affaccio al mare. Se ad una sensibilità contemporanea questo processo può apparire come un ingiustificabile sacrificio della qualità di vita a favore di interessi economici, la cultura, anche quella alta, dei primi anni del Novecento riteneva auspicabile questo particolare approccio alla modernizzazione della città.

Per comprendere quanto sentita fosse una simile concezione 'eroica' della modernità, anche al di fuori degli ambiti tecnici ed economici, è possibile prendere ad esempio alcuni passaggi tratti dalle opere di Paul Valéry. Tra le immagini evocate dall'intellettuale e poeta francese in *Eupalinos o l'architetto*, una sembra direttamente evocata dalle trasformazioni che in quegli anni stavano riguardando il Porto di Genova: "Eupalinos mi fece [...] un magnifico quadro delle gigantesche costruzioni che si ammirano nei porti. Esse avanzano nel mare. Le loro braccia, d'un biancore assoluto e duro, circoscrivono baci-

ni assopiti di cui difendono la calma" (Valéry, 2011, p.27). Poche righe più avanti, tornando sul tema delle grandi costruzioni, l'autore usa un'immagine familiare ai genovesi: "Bisogna gettare a profusione montagne nelle acque che si vogliono includere, e occorre fronteggiare con grezzo brecciamme strapato alle viscere della terra la mobile profondità del mare" (Valéry, 2011, p.27). La citazione non può che apparire attinente al contesto genovese, visto che l'autore non aveva mai fatto mistero delle strette relazioni che lo legavano a Genova: città che nei suoi appunti era stata definita "amante del fare e del costruire – rivolta allo sviluppo, in lotta con la montagna – che essa taglia, sfrutta, buca, scala, e dalla quale estrae – l'acqua, la pietra" (Valéry, 2009, p.105).

Una trasformazione così radicale della morfologia urbana rendeva necessario un profondo mutamento anche dal punto di vista amministrativo. La realizzazione di grandi infrastrutture ad uso portuale sarebbe stata incompatibile con la presenza di comuni autonomi che presentavano differenze sostanziali anche dal punto di vista delle loro economie. I comuni entrati a far parte della Grande Genova erano, infatti, molto diversi dal punto di vista economico e produttivo. Sampierdarena e Genova avevano già delle strutture industriali avanzate, tuttavia solo Genova possedeva un porto mercantile sviluppato.



In altri comuni (come Nervi, Cornigliano, ma soprattutto Pegli) l'economia legata al turismo e ai bagni di mare costituiva una voce importante, facendo di queste località mete rinomate e frequentate da visitatori provenienti da tutta Europa (Zanini, 2012). Nel 1926, la formazione della Grande Genova, riunendo in un unico comune i diversi centri, agevolò sì i processi pianificatori e amministrativi, ma comportò anche la trasformazione di vaste aree dei vecchi comuni autonomi in nuove periferie.

Negli Anni Sessanta, la costruzione della nuova Fiera, realizzata su una colmata che sottraeva al mare le aree necessarie al complesso, inaugurò un processo di progressivo intasamento dell'area compresa tra il bacino del porto storico e la foce del Bisagno (fig.10). Vennero via via realizzate strutture di carattere produttivo, andando a configurare quella che oggi si presenta al pari di un'anonima periferia industriale connotata dal consueto paesaggio di piazzali e capannoni (ad esclusione dei punti in cui restano visibili i bacini di carenaggio che perlomeno restituiscono l'immagine di una città portuale).

Una trasformazione urbana di segno opposto è avvenuta con i lavori realizzati in occasione dell'Expo Colombiana del 1992, quando una parte delle aree portuali poste di fronte al centro storico cittadino ha riacquisito una funzione urbana (Tasso, 2012). Questo ha permesso di ricostituire la relazione tra

il centro storico della città e lo specchio d'acqua del bacino portuale. In questo caso, come laddove sono state realizzate soluzioni, anche parziali, per permettere l'accesso all'acqua (ad esempio nel caso del canale di calma di Prà e con la fascia di rispetto retrostante il nuovo porto container PSA Voltri-Prà), esse hanno avuto un notevole successo in termini di fruizione per lo svago e lo sport (Balletti, 2009). Partendo da queste esperienze, il progetto del *Blue Print* proposto da Renzo Piano prevede la realizzazione di un sistema di canali per restituire anche ad altre aree della città un rapporto con l'acqua.

Conclusioni

Lo sguardo verso il passato non ha necessariamente un carattere regressivo; è possibile guardare ad esso come si guarda alle migliori esperienze internazionali, non in modo nostalgico ma con lucido spirito critico. Questa attenzione può davvero aiutare ad orientare le scelte pianificatorie e formali per concepire in modo più consapevole il rapporto tra la città e il mare, soprattutto andando a sfruttare quelle aree ex industriali o ex portuali che costituiscono alcune tra le rare occasioni per ridefinire alcuni tratti del litorale (Gherzi, 2009). In particolare, alcune esperienze internazionali ci mostrano come la qualità del paesaggio costiero non sempre si ottiene attraverso la realizzazione di grandi infrastrutture, ma soven-

te è la somma di interventi coerenti attuati ad una piccola scala.

La complessa e spesso raffinata opera di integrazione tra gli elementi naturali del paesaggio costiero e le strutture atte a garantire la fruizione del luogo tipiche della Genova di fine Ottocento potevano apparire anacronistiche nei primi anni del Novecento, quando profonde alterazioni della linea di costa erano considerate come un segno dell'avanzare della modernità. Tuttavia, ad uno sguardo contemporaneo le soluzioni di più di un secolo fa appaiono più vicine ad alcune realizzazioni contemporanee che hanno modificato il paesaggio costiero sposando il concetto di intervento minimo. Il primo esempio riguarda Punta Pite, un progetto paesaggistico realizzato in Cile tra il 2004 e il 2006, fatto di scalette, ponti e percorsi minimalisti scolpiti nella pietra della scogliera che offrono un'esperienza straordinaria, sembrando generati organicamente dal terreno. Il secondo esempio è il progetto di riqualificazione del villaggio turistico Club Med di Tudela-Culip, demolito nel 2010, dove è stato avviato un innovativo progetto di rinaturalizzazione e riqualificazione paesaggistica. L'obiettivo in questo caso è stato quello di elaborare un progetto di paesaggio narrativo con l'idea di costruire le condizioni minime per favorirne l'esperienza.

Lo sviluppo urbano genovese ha lungamente consi-

derato il rapporto 'intimo' con il mare come qualcosa di secondario o comunque necessariamente mediato da un complesso di strutture e infrastrutture. Un rapporto, quindi, generalmente subordinato ad altre necessità. Come ebbe ad affermare Bernardo Secchi, riguardo ai progetti di concorso per l'area di Ponte Parodi: "la tendenza è stata quella di valutare le loro capacità di risolvere alcune, peraltro complesse questioni attinenti al traffico cittadino; o di valutarne l'impatto visivo nello *skyline* della città o ancora di valutarne la fattibilità da parte di concrete costellazioni di operatori" (2003, p.78). Sarebbe quindi mancata alla città e a chi ne rappresentava gli interessi la capacità di concepire "un nuovo e diverso rapporto tra il mare e la città: un rapporto nel quale il mare non sia panorama o paesaggio passivo offerto al nostro godimento da una terrazza, da una passeggiata, o da una piazza che vi si affaccia, ma attore principale di relazioni nuove e per alcuni versi sorprendenti" (Secchi, 2003, p.78).

Oggi Genova deve ancora portare a termine la ridefinizione del suo rapporto col mare. La città vive una singolare contraddizione: l'elemento naturale è ormai, in buona parte della costa, irrimediabilmente perduto. Tuttavia un insieme piuttosto disordinato ed eterogeneo di costruzioni (strutture portuali e industriali, depuratori, strutture balneari in cemento armato, padiglioni fieristici, etc.) costituisce una

nuova geografia da cui partire per un ridisegno del waterfront. Per quanto queste strutture siano il frutto di una visione generalmente incline ad ignorare il contesto, prevederne la demolizione determinerebbe una radicale rimozione anche dall'immaginario cittadino e significherebbe, paradossalmente, il permanere in una concezione che ha contraddistinto lo sviluppo urbano genovese per decenni: un'attitudine ad operare solo per grandi trasformazioni, senza la volontà, o la capacità, di operare con segni coerenti alla piccola scala. Al contrario, a livello internazionale si sta attuando un'inversione di tendenza: in moltissimi casi le aree ex industriali sono state riconvertite in parchi urbani senza negare la storia dei luoghi e mantenendo le strutture industriali come parte di un patrimonio che deve continuare ad appartenere alla collettività. Un esempio, tra i molti possibili, in ambito portuale, è rappresentato dalla recente realizzazione della North Wharf Promenade, ad Auckland, in nuova Zelanda (2011), che dimostra come sia possibile riqualificare ad uso pubblico un porto industriale attraverso 'interventi minimi', per usare la felice definizione di Bernard Lassus (1998, p.71). Questo, a Genova, potrebbe significare semplicemente cominciare ad osservare con sguardo privo di pregiudizi la complessa eredità delle trasformazioni che per diversi secoli sono state operate sul litorale cittadino. Solo a questa condi-

zione sarà possibile cominciare a ricucire pazientemente i nodi di una rete che, sola, può permettere di ricostruire un rapporto intimo tra la città e il mare.

Fonti bibliografiche

- Balletti F. 2009, *La costa ligure: forme del turismo e forme del paesaggio. Evoluzione, progettualità, scenari per la sostenibilità* in *Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile*, a cura di A. Calcagno Maniglio, Gangemi Editore, Roma, pp. 135-149.
- Bertelli C., Nicoletti A. M. 1988, *Una gentile città moderna: l'espansione urbana tra Otto e Novecento. Il caso di Albaro a Genova*, Franco Angeli, Milano.
- Bozzano C., Pastorero., Serra C. 2014, *Genova in salita. Storia illustrata degli impianti speciali di trasporto pubblico*, Nuova Editrice Genovese, Genova.
- Cigolini M. C., Croce M. R. 1996, *Il turismo sulla costa ligure: urbanistica e architettura dalla metà '800 a oggi*, Erga Edizioni, Genova.
- Gheri A. 2009, *Strategie progettuali per un nuovo turismo sostenibile in Liguria* in *Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile* a cura di A. Calcagno Maniglio, Gangemi Editore, Roma, pp. 150-176.
- Cevini P. 1989, *Genova anni '30 da Labò a Daneri*, SAGEP Editrice, Genova.
- Lassus B. 1998, *The Landscape Approach*, University of Pennsylvania Press.
- Luccardini R. 2012, *La Circonvallazione a Monte*, SAGEP Editori, Genova.
- Luccardini R. 2013, *Albaro e la Foce*, SAGEP Editori, Genova.
- Luccardini R. 2014, *Carignano*, SAGEP Editori, Genova.
- Maniglio Calcagno A. 1985, *Giardini, Parchi e Paesaggio nella Genova dell'Ottocento*, SAGEP Editrice, Genova.
- Minella M. 2014, 1914. *L'esposizione internazionale di Genova. Il futuro nella storia*, De Ferrari, Genova.

Poleggi E., Timossi G. 1977, *Porto di Genova, storia e attualità*, SAGEP Editrice, Genova.

Rotary International, Distretto 2030 (a cura di) 2000, *Water-front della città di Genova: atti del convegno dibattito del 4 febbraio 2000, Genova, Palazzo Tursi, Salone di rappresentanza*, Rotary International.

Tasso M. 2012, *Il 'cono di Portman' e l'operazione porto antico*, De Ferrari, Genova.

Sborgi F. 1997, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra Ottocento e Novecento*, Artema, Torino.

Secchi B. 2003, *Città come porti di mare in Geno(v)a: sviluppo e rilancio di una città marittima*, a cura di Carnevali G., Delbene G., Patteeuw V., NAI Publishers, Rotterdam, pp.76-77.

Valéry, P. 2009, *Quaderni. Volume Primo I quaderni • Ego • Ego-scriptor • Gladiator*, Adelphi, Milano.

Valéry, P. 2011, *Eupalinos o l'architetto*, Mimesis, Milano-Udine, (*Eupalinos ou l'Architecte*, 1923).

Zanini A. 2012, *Un secolo di turismo in Liguria: dinamiche, percorsi, attori*, Franco Angeli, Milano.