



Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in
Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale

**IL CONCETTO DI “CENTRO STORICO” E
LE SUE TRASFORMAZIONI NELLA GENOVA DEL
NOVECENTO:
CITTÀ E PORTO NELLE POLITICHE PER IL CENTRO STORICO**

Relatore:
Prof. Andrea Longhi

Candidata:
Rachele Gangale

Anno Accademico 2018/2019

Un ringraziamento particolare
al Professor Andrea Longhi e al Politecnico di Torino.

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE: IL CONCETTO DI “CENTRO STORICO” E LE SUE APPLICAZIONI NELL’URBANISTICA	4
2.CITTÀ E PORTO NELLA STORIA DI GENOVA: BREVE TRACCIATO DI PERIODIZZAZIONE	11
2.1 TOPOGRAFIA DI GENOVA ANTICA	19
2.2 IL CINQUECENTO: IL ‘SECOLO DEI GENOVESI	22
2.3 L’INURBAMENTO DI MASSE E LA PENURIA DI ALLOGGI DELLA CITTÀ NEL SETTECENTO.	26
2.4 LA FORMAZIONE DELLA CITTÀ CONTEMPORANEE	30
3.PIANI, PROGETTI ED EVENTI NEL CENTRO STORICO E NEL PORTO	39
3.1. IL PIANO DI AMPLIAMENTO DELLE ABITAZIONI DI CARLO BARABINO	47
3.2 IL PIANO REGOLATORE DEL CENTRO CITTÀ (1932)	70
3.3 IL CONTESTO DEL DECENNIO DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE	86
3.4 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL 1959	93
3.5 STUDI PER IL CENTRO STORICO	106
3.6 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GENOVA 1976 - 1980	118
3.7 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GENOVA E IL PIANO URBANISTICO COMUNALE DI GENOVA P.U.C. (1997- 2000)	121
3.8 GLI EVENTI E LA RIQUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ	129
4.IL CENTRO STORICO GENOVESE: DINAMICHE E PROSPETTIVE	139
4.1 PROBLEMI DI DEGRADO	146
4.2 MAPPATURA CULTURALE DELLA CITTÀ VECCHIA O PROGETTO CIVIS AMBIENTE	151
4.3 RAPPORTI E BARRIERE TRA PORTO E CITTÀ	153
4.4 REINTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ	169
5. RIFLESSIONI SU PRINCIPI E LINEE GUIDA PER IL CENTRO STORICO	176
6. INDICE	179
7. BIBLIOGRAFIA	182
8. SITOGRAFIA	191
9. ALLEGATI	192



1. INTRODUZIONE: IL CONCETTO DI “CENTRO STORICO” E LE SUE APPLICAZIONI NELL’URBANISTICA

Negli anni del secondo dopoguerra, quello che è stato definito come “l'emergere del movimento di conservazione urbana” non fu certo un fenomeno locale. Tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta l'esigenza di spostare l'attenzione del restauro di singoli edifici alla conservazione di interi complessi urbani di valore storico cominciava a essere percepita come una necessità in diversi paesi europei e in Italia assunse un ruolo di primo piano.¹

Durante gli anni del cosiddetto miracolo economico, le profonde trasformazioni che avevano toccato l'ambiente costruito del paese avevano contribuito ad animare un ampio confronto intellettuale e professionale sul tema della difesa del patrimonio storico.²

Quello dei “centri storici” divenne, soprattutto a partire dall'inizio degli anni Sessanta, un tema centrale del dibattito specializzato. L'espressione poteva essere usata tanto per indicare la densa rete di piccoli centri urbani di valore storico che caratterizzava ampie parti del territorio italiano quanto per identificare il nucleo centrale di alcune tra le città maggiori, in quel momento in rapido sviluppo. Quest'ambiguità fondamentale favorì la costruzione di un discorso pubblico intorno alle molte proposte riguardanti il tema della conservazione urbana che furono elaborate negli anni Sessanta - Settanta.³

Si può dire, però, che se pur il concetto del “centro storico” nasce nel 1956, la sua definizione potrebbe collocarsi quando il fenomeno dell'urbanesimo ottocentesco assume caratteri quantitativi e qualitativi – in relazione alla crescita urbana ed alle esigenze funzionali che ne derivano, ma anche al mutamento nei modi di vivere, di fruire la città e di rappresentarla – tali da costruire una discontinuità radicale rispetto ai precedenti processi di adeguamento della città preesistente alle nuove manifestazioni socio-culturali e spaziali e alle nuove fenomenologie socio-economiche e funzionali.

È altresì vero che in realtà è Centro storico una dizione alquanto incerta che non mostra una città in perenne metamorfosi, e anche per Leonardo Benevolo, l'espressione “centri storici” non è mai stata troppo convincente. L'unica definizione operante è di ordine storico, è la città preindustriale nel senso descritto da Gideon Sojberg,⁴ o “la città di antico regime”, è la definizione di Marino Berengo⁵, in quanto vive isolata o

¹ F. CHOAY, *Le PATRIMOINE en questions*, Seuil, Paris, 2010.

² A. CEDERNA, *I vandali in casa*, Laterza, Roma-Bari, 1956.

³ F. DE PIERI, *Un paese di centri storici: urbanistica e identità locali negli anni Cinquanta e Sessanta*, in “Rassegna di architettura e urbanistica”, XLVI, 136, 2012, pp. 92-100.

⁴ G. SJOBERG, *The Preindustrial City: Past and Present*, The Free Press, Glencoe, Illinois, 1960.

⁵ *Vancouver 76: Conferenza delle Nazioni unite sugli insediamenti umani. Habitat Italia: rapporto nazionale*, Edigraf, Roma, 1976, p. 276.



confusa nel sistema degli insediamenti attuali.⁶

I termini di centro storico, per cui, non definiscono “la natura originaria di città complete e autonome” che hanno valore in una visione della città policentrica, dove la “città antica” è uno dei centri che bisogna proteggere.⁷

Se si allarga lo sguardo, inoltre, i confini del centro storico – quelli fisici così come quelli semantici – si disarticolano, poiché quel che emerge è soprattutto la varietà di espressioni in uso nelle diverse lingue.

In tedesco, ad esempio, tra le diverse espressioni che utilizzano, quella di *altstadt* è senza dubbio la più diffusa anche nel linguaggio non specialistico, per designare la città vecchia, in opposizione alla città nuova. In questo caso il riconoscimento della città antica avviene a posteriori, necessariamente, per contrapposizione a stratificazioni successive.

Indicazioni ancora diverse per le new town anglosassoni che hanno un proprio city center, denominato core, *inner city* o *civic center*, la quale caratteristica decisiva di questi luoghi è la centralità, topografica e funzionale. L'aspetto della centralità, più di tutti, determina anche la terminologia francese, che trova nell'espressione *centre ville* la sintesi migliore di un centro città, letteralmente, baricentrico, ma nel quale, secondo una lettura ormai consolidata che da Roland Barthes si riallaccia alla nozione del patrimonio di Françoise Choay.

Riponendo l'attenzione sull'Italia, si annota che la nozione pare assumere un rilievo altrove sconosciuto, costruendo un orizzonte di senso allargato, fino ai limiti dell'ambiguità. In Italia, infatti, la locuzione centro storico pare alludere ad agglomerati di senso tutt'altro che omogenei, provenienti da ambiti culturali e disciplinari assai distanti: dalla cultura della conservazione, che per prima si è occupata di centri antichi in maniera specifica, ai saperi dell'urbanistica, che sullo scorcio degli anni Cinquanta hanno dedicato uno sforzo rilevante al tentativo di “riportare nell'ambito della pianificazione urbanistica tutti i problemi che si riferiscono alla tutela del paesaggio urbano e rurale intenso nella totalità dei suoi valori umani”.⁸

È stato soprattutto l'Istituto Nazionale di Urbanistica a farsi carico di un processo di unificazione, innanzitutto lessicale, che riguarda aspetti che la prassi e la legislazione italiana tengono separati, affidando al Ministero della Pubblica Istruzione il compito di salvaguardia e a quello dei Lavori Pubblici il controllo urbanistico.⁹

Il Centro storico è un organismo stratificato ma unitario “che consideriamo stabilizzato tra il XVIII e XIX secolo, non perché fosse immobile, ma perché la sua velocità di cambiamento stava in relazione caratteristica con l'arco dell'esperienza umana, cioè era tanto più lenta da permettere un adattamento delle storie degli individui a un ambiente collettivo, percepito come un supporto e un appoggio durevole”¹⁰

Nell'Ottocento adeguare alle nuove esigenze la città preesistente significava infatti rimodellarla in misura ben più profonda di quanto era avvenuto nei precedenti secoli, durante i quali la città medievale era stata continuamente modificata nell'impianto urbano ed edilizio: sull'ammodernamento-rinnovamento anche totale della città preesistente convergono istanze molto diversificate nelle intenzioni e nei soggetti che le esprimono. Si parla di interventi radicali e di sventramento dei centri storici, o di sostituzione parziale: istanze socio-culturali, funzionali ed economiche come la costruzione dei luoghi centrali della città contemporanea e degli spazi simbolici o di rappresentazione della borghesia dominante; il risanamento igienico dei tessuti malsani, perché vecchi affollati, degradati; le ragioni della circolazione e del traffico; la nuova domanda residenziale o terziaria; i processi di valorizzazione fondiaria e immobiliare.

⁶ L. BENEVOLO, *Centri Storici: l'attività delle Amministrazioni locali italiane nei centri storici*, in “Parametro”, n. 45/1976, p.41

⁷ L. BENEVOLO, *Che cosa fare per salvarli*, in “La Repubblica”, intervista di F. ERBANI, 5 aprile 2008, p.54.

⁸ G. SAMONÀ, *Problemi urbanistici ai margini del Convegno di Lucca*, in *Urbanistica*, XXVII, 23,1958, pp.4-6.

⁹ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di Davide Cutolo, Sergio Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.p. 18-20.

¹⁰ P.L. CERVELLATI, R. SCANNAVINI, C. DE ANGELIS, *La nuova cultura della città: la salvaguardia dei centri storici, la riappropriazione sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppo territoriale nell'esperienza di Bologna*, Edizioni scientifiche e tecniche Mondadori, Milano 1977, p.28.



Al contempo, si ha una brusca discontinuità rispetto ai precedenti ritmi e modi di mutamento della città preesistente e le pressioni di trasformazione radicale che la investono sollevano richieste di conservazione delle testimonianze materiali di un passato che, sempre più, sembra essere definitivamente tramontato. Una richiesta, quindi, in contrapposizione con quella di distruzione per la quale prende forme diverse nel corso del tempo per quanto riguarda gli oggetti da conservare, il motivo della conservazione e come mantenerli.¹¹

Il consenso attorno alla questione del centro storico passa sempre più spesso attraverso il sostegno delle istituzioni internazionali come l'UNESCO (fondata nel 1945), il Consiglio d'Europa (fondato nel 1949, e infine, l'International Council on Monuments and Sites (IOMOS, fondato nel 1965). Dalla convenzione firmata a Parigi nel 1954, il Consiglio d'Europa ha sancito l'impegno degli stati membri a prendere opportune misure di salvaguardia del patrimonio culturale e incoraggiarne lo sviluppo"¹²

Attraverso una fitta successione d'incontri e confronti, il Consiglio ha sviluppato un proprio quadro di principi che, dalla raccomandazione alla "tutela e valorizzazione dei siti e degli insiemi storici", ha condotto ai metodi della "conservazione integrata", codificati nella carta di Amsterdam, sigillo alle iniziative legate all' Anno del Patrimonio Architettonico Europeo del 1975.¹³

Notevole pensare che l'Anno del Patrimonio farà "entrare con forza e coscienza collettiva" il valore dei contesti antichi.¹⁴

Tra il 1974 e il 1976, negli incontri di Edimburgo, Bologna, Krems, Amsterdam, e Berlino, i paesi partecipanti ai lavori programmati per l'Anno del Patrimonio offrono alla discussione progetti-pilota in circa cinquanta città, capaci di mostrare l'ampiezza e la varietà dei tempi e delle stratificazioni della città europea. Al centro del dibattito non sono soltanto nuclei preindustriali intra moenia o grandi complessi monumentali, ma anche tessuti urbani ottocenteschi e primo-novecenteschi.¹⁵

In questo contesto è rilevante ricostruire anche solo in breve come, in ordine cronologico, dall'Ottocento fino ad arrivare al secondo dopoguerra, cambia l'attribuzione di un valore di bene culturale (artistico, storico, documentale, di cultura materiale) al centro storico:

- *l'isolamento del monumento*: criterio di valore esclusivamente artistico e riferito alle grandi emergenze architettoniche. Come le chiese, le ville, le grandi residenze e i palazzi. Il tessuto edilizio "minore", l'impianto urbanistico, la stessa forma urbana non vengono riconosciuti come valore, in quanto non sono considerati come "prodotto artistico". Il monumento viene valorizzato in sé, tramite il restauro e l'isolamento, ovvero la demolizione degli edifici intorno, qualunque sia la loro tipologia e storia, e la realizzazione di piazze o spazi di grandi dimensioni che falsano le misure del monumento e le sue relazioni con il contesto.
- *L'ambientamento del monumento*: a partire dalla fine dell'Ottocento il monumento comincia a venire apprezzato anche nelle sue relazioni con l'ambiente circostante. Ecco che l'ambiente viene guardato non tanto come valore in sé ma come cornice del monumento. L'ambiente circostante va preferibilmente conservato, ma può essere modificato, eventualmente anche ricostruito o addirittura reinventato purché il nuovo fabbricato sia in armonia rispetto al monumento.

¹¹ L. SEASSARO, *Idee di centro storico, ovvero dalla città vecchia alla città esistente, cento anni di teorie e dibattiti, proposte interrotte e interventi attuali, in Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato", Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.12

¹² C. ANGELO, *Il centro Antico. Realtà storica del recupero urbano*, in *Centri storici di grandi agglomerati urbani, atti del XXIV congresso CIHA-Comité International d'Histoire de l'Art (Bologna, 10-18 settembre 1979)*, a cura di C. Maltese, Clueb, Bologna, 1982, pp.223-236.

¹³ A. SCHMID, *L'iniziativa internazionale*, in *Centri storici di grandi agglomerati urbani*, in *Atti del XXIV Congresso CIH-Comité International d'Histoire de l'Art (Bologna, 10-18 settembre 1979)*, C. Maltese, Clueb, Bologna, 1982, pp. 213-221.

¹⁴ G. Albers, *Erhaltung alter Stadte in Europa*, s.e., Bonn, 1981.

¹⁵ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p. 49.



- *L'attenzione selettiva al centro storico–artistico*: nei primi decenni del Novecento la città preindustriale comincia ad essere rimirata come insieme inscindibile, ovvero come organismo da rimirare nella sua interezza. Questo approccio non esclude limitati interventi di adeguamento allo scopo sia di mettere meglio in luce monumenti e scorci panoramici, sia di adeguare gli edifici alle esigenze moderne tramite demolizioni e ricostruzioni che rispettino tracciati stradali e rapporti volumetrici e spaziali o tramite conservazione facciate che fanno ambiente e ricostruzione degli edifici retrostanti. In questo contesto si colloca l'insegnamento di Gustavo Giovannoni, la sua attenzione alla città vecchia come organismo e la teoria del diradamento.
- *L'attenzione estensiva al centro storico in quanto “bene culturale” non solo storico-artistico ma anche documentale e di cultura materiale*: l'attenzione nel secondo dopoguerra comincia ad applicarsi anche nelle componenti tipologiche e materiali del centro storico;
- *L'attenzione al centro storico come problema particolare all'interno della città esistente*: il centro storico si configura come problema particolare nell'ambito del problema generale della riqualificazione della città esistente.¹⁶

In parallelo però, troviamo la vicenda delle avanguardie del Novecento e dell'urbanistica razionalista che presenta presupposti almeno inizialmente antitetici a quelli di una conservazione di matrice storicista.¹⁷

La stessa difesa del patrimonio è un progetto di architettura contemporanea, per Benevolo, l'espressione “difendere” o “conservare” è soltanto un traslato, poiché ogni tipo di ambiente o di paesaggio è in continuo cambiamento, perciò “conservare” non può significare “astenersi dall'intervenire”, ma intervenire in un certo senso. L'esigenza di conservare gli ambienti antichi non significa pretendere di lasciare le cose come stanno, bloccando ogni iniziativa. Le cose, lasciate a se stesse, non restano affatto ferme, e per conservare occorre intervenire in un certo modo, e quindi modificare la realtà.”¹⁸

Ci si trova di fronte, quindi, a nozioni di innovazione e conservazione che non sono termini conflittuali e neppure possono considerarsi entità scindibili, ogni progetto deve confrontarsi con il tema della *memoria* quale regola progettuale di base. Ecco che, il tema della *memoria* deve essere alla base di ogni processo trasformativo ed informare le scelte attraverso una conoscenza approfondita della peculiarità del sito.

Le città sono state costruite e distrutte in continuazione, grazie a eventi che ne hanno segnati i destini in maniera per lo più indipendente dall'intenzione o capacità dei loro abitanti di conservarne alcune parti, per qualsiasi ragione. In molti casi singoli luoghi hanno assunto significato e maturato valori che li hanno trasformati in monumenti, vale a dire testimonianze da tramandare ai posteri quale espressione tridimensionale di una memoria collettiva, ma assai di rado questo è capitato a un intero nucleo urbano, o anche soltanto a una sua parte rilevante.

La frenetica costruzione del nuovo, nel corso dell'età contemporanea, pare quasi costretta a convivere con l'aspirazione più tenace alla conservazione dell'antico.

Mentre la città si espande secondo leggi e ragioni spesso inedite, il centro ereditato dalla stratificazione del tempo è monumentalizzato tout court, quale testimonianza di un'identità e una memoria collettiva, non importa quanto artificiali ma riproposte ad oltranza. La parte antica si carica di significati simbolici che vanno oltre i valori storici o artistici di ciascun singolo frammento: è l'insieme che conta, ed è l'insieme che deve essere tenuto in vita anche soltanto drammatizzandone l'importanza.¹⁹

¹⁶ L. SEASSARO, *Idee di centro storico, ovvero dalla città vecchia alla città esistente, cento anni di teorie e dibattiti, proposte interrotte e interventi attuali*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano “integrato”. Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.14.

¹⁷ F. CHOAY, *La città. Utopie e realtà*, Einaudi, Torino, 1973.

¹⁸ L. BENEVOLO, *Il Piano regolatore*, in *Atti del VI Convegno Nazionale di Urbanistica, Lucca 9-11 novembre 1957, La difesa del paesaggio urbano e rurale*, Istituto Nazionale di Urbanistica 1958. Pubblicato anche in *Architettura, cronache e storia*, n.21/1957.

¹⁹ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento, un'introduzione*, in *La scoperta della città antica, esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo e S. Pace, Quobdlibet, Macerata, 2016. p.15.



Nel corso dell'età contemporanea, a mano a mano che la parte nuova delle città va a consolidandosi tutt'attorno, la parte antica, quasi in ogni sua parte, sembra acquistare anche un'altra qualità che, in passato, non sempre è data per scontata quando s'è trattato di questioni urbane: *la bellezza*.

Il centro della città europea non è più soltanto antico, ma è soprattutto bello o almeno può diventarlo e, a tal fine, occorre fare tutto quanto sia possibile.²⁰

Alla luce di quanto introdotto e di quanto verrà esposto in seguito resta importante, secondo me, vedere il centro storico come una risorsa non solo come valore culturale e artistico, ma come potenzialità economica e sociale su cui avviare possibili percorsi di sviluppo e rinascita di parti di città.

Se si considera il centro storico come risorsa, questa va valorizzata, non va sprecata, e deve essere resa fruibile in modo semplice pensando che comunque il vero intervento di recupero nei centri storici si fa con la manutenzione ordinaria eseguita dagli abitanti.

Non si ha una conservazione senza innovazione, quindi, deve sempre valere il principio della non alterazione dell'identità storica urbana locale.

Secondo Alberto Ferlenga, infatti, si parla per lo più di “necessità”: “la necessità di utilizzare al meglio un patrimonio che sarà sempre più importante per la nostra economia ma anche quella di cogliere da una sua rinnovata conoscenza quelle implicazioni nuove che le letture passate non potevano percepire e che potrebbero risultare utili considerati i problemi posti dallo sviluppo urbano contemporaneo”.²¹

La realtà di un centro storico come quello di Genova è del tutto simile a quella di altri centri storici molto degradati, con la caratteristica principale, però, forse unica, di non costituire più il centro urbano. Questa trasformazione è avvenuta verso la metà del secolo scorso, quando la città ha cominciato a svilupparsi al di fuori delle sue mura e ha dato origine a un nuovo centro urbano, un centro ottocentesco, anche di notevole valore, mentre nel contempo il centro storico è stato sostanzialmente abbandonato. Si trattava di un centro storico caratterizzato, come tutti, da una forte mescolanza di abitanti. Un abbandono progressivo e generale ha portato la popolazione dai circa ottantamila abitanti della fine del secolo scorso ai circa ventimila di oggi. Questo fenomeno ha interessato tutti i centri storici. Nel caso di Genova si è trattato di degrado anche delle attività economiche. Al momento in cui è stato abbandonato, il centro storico costituiva infatti la città nel suo insieme, che aveva al proprio interno attività commerciali, terziarie e di ogni altro genere. Poco alla volta tutto questo si è allontanato dalla città storica, determinando un degrado dovuto a un fattore che nei piani urbanistici non è mai visualizzabile e che costituisce quella che potremmo chiamare la terza dimensione. Quello di Genova è stato definito, impropriamente, il centro storico più grande d'Europa, cosa assolutamente non vera, con i suoi 113 ettari, dimensione molto minore rispetto, ad esempio, a Venezia o Napoli. In realtà, il centro storico di Genova si distingue soprattutto per essere il più denso d'Europa, dove, a partire dal '700, si è verificata una stratificazione in altezza degli edifici, causata dal ritardo con cui la città si è espansa al di fuori delle mura²²

Il primo elemento di cui occorre tenere conto è che il centro storico di Genova gravita interamente su quella importante realtà costituita dall'acqua, ossia è tutto proiettato sul mare: quella parte del porto di Genova che anticamente occupava la parte est del golfo, protetto dal molo vecchio. Si tratta nel contempo di un centro storico molto differenziato al suo interno, con una situazione orografica che vede la città compressa tra il mare e il monte e che offre una spiegazione del ritardo fatale con cui la città si è espansa al di fuori del centro storico²³. Vi è un legame molto stretto tra città e porto che, nel corso degli anni, ha dato alimento al centro storico: il rapporto tra porto e città. Tutta la parte che va dal molo vecchio fino al ponte Andrea Doria, dove è collocata la stazione delle crociere, verrà riservata alla città, in accordo anche con l'autorità portuale. Con una

²⁰ IBIDEM, p. 22.

²¹ A. FERLENGA, *Ritorno al futuro. Borghi e centri storici come materiale per le città di domani*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.14.

²² WWW.CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI

²³ WWW.CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI



trasformazione, quindi, poco a poco, di un'area storica che da portuale diventa urbana.²⁴

L'attenzione in questo saggio sarà rivolta soprattutto alla definizione del ruolo del centro storico non solo rispetto all'intero organismo urbano ma soprattutto rispetto alle relazioni con il suo porto che nel corso della storia di Genova hanno subito diverse evoluzioni, dalla condivisione degli spazi alla scissione, arrivando poi alla riorganizzazione e al tentativo di fondersi nuovamente.

Verranno ricostruite le principali vicende urbanistiche, ma anche economiche e sociali della città di Genova dal Piano di Ampliamento proposto dall'Arch. Carlo Barabino in poi, dove si noterà soprattutto dal dopoguerra in avanti un'operazione di “denuncia” dello sfruttamento intensivo del territorio cittadino per effetto dei fenomeni legati alla “speculazione edilizia”, partendo da alcuni cenni di storia urbanistica della città, si metterà in evidenza come le parti di città derivanti dall'ultima fase di crescita (e, in parte, da strumenti come il Piano di Ricostruzione o il Piano Regolatore Generale del 1959) siano cresciute in modo disordinato con gravi carenze di servizi e infrastrutture.

Partendo da questa struttura verranno evidenziati i problemi di carattere gestionale relativi al centro storico che nascono soprattutto quando si deve tenere conto di una serie di fattori fortemente interrelati fra di loro, tanto da non poter essere distinti e che quindi non riguardano esclusivamente il campo urbanistico.

²⁴ WWW.CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI



Genova, Il Colle, Panorama dal Ponte di Carignano. Collezione privata



Genova, foto aerea. Collezione privata

2. CITTÀ E PORTO NELLA STORIA DI GENOVA: BREVE TRACCIATO DI PERIODIZZAZIONE

I Liguri furono i primi abitanti di quella parte d'Italia che dalle Alpi si estende in lunghezza fino all'Adriatico nella parte superiore e al Tevere nella parte inferiore, e si allarga fino al mare Mediterraneo; ma con le invasioni successive di altri popoli, i Liguri, propriamente detti, andarono restringendosi sul litorale, in quel tratto di Tirreno roccioso che si estende tra il Varco e la Magra, le Alpi e l'Appennino, cui diedero il nome di Liguria e quasi nel centro stabilirono la loro sede principale: Genova.²⁵



"Genes" (1748) – Barletta C., Garbarino O., *La raccolta Cartografica dell'Archivio di Stato di Genova*
www.asgenova.it

²⁵ F. DONAVER, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967, p.17

Come sia sorta questa città e chi le abbia dato il nome la storia non lo riporta, le leggende però, raccontano che Giano re degli Aborigeni antenati dei Romani ne fu il fondatore, da cui il nome Genova; mentre d'altra parte parrebbe che questo nome venisse più ragionevolmente da *Genua*, che in lingua celtica significa *adito* ed *entrata*, perché appunto era come lo sbocco, la via di accesso del commercio e delle genti dell'alta Italia.²⁶



"Tabula Peutingeriana", La grande carta geografica del mondo tardo antico, nella quale compare il nome di Genova. Una storia dipinta. Il Porto di Genova. La città delle banchine e delle navi raccontata nelle opere pittoriche dal XV secolo ai giorni nostri, a cura di Camillo Arcuri e Danil Cabona, Gallery Editore S.r.l., Genova, 2006

Uno splendido documento della civiltà preromana è la Tavola di bronzo, che si trova in una delle sale del Municipio di Genova. Lo storico trova in essa una descrizione viva e parlante di ciò che erano i popoli Liguri all'epoca della conquista romana. Dalla vita cavernicola e selvaggia erano passati alla vita pastorale, da questa a quella agricola e quelli del litorale dediti ai traffici. Ciascun popolo possedeva una determinata zona di territorio, *Ager Poplicus*, che andava man mano assegnando ai coltivatori, *Ager Privatus*.²⁷

La storia cominciò ad occuparsi dei Liguri quando essi vennero a contatto con i Romani. In principio i Liguri erano in stretti rapporti con i cartaginesi, esercitando la professione di mercenari, ma con la conquista romana, la Liguria perse il vanto di una civiltà sua propria cominciando però per essa una prosperità nuova, quella della civiltà romana. Non tutti i Liguri, però, ne godettero in eguale misura. Chi veramente trionfò nel nuovo ordine di cose furono i Genovesi, che presero per tempo le parti dei Romani.²⁸

Il mutamento più importante nell'epoca romana fu l'ampliamento della città, eseguito con i criteri della città quadrata. Le vie di S. Bernardo, Giustiniani e Canneto corrono parallele e sono attraversate ad angolo retto da altrettante viuzze.

Importanti mutamenti devono avvennero anche nella parte verso il mare perché il *Portexeu* di Rivo Torbido e la *M-aen-a* non potevano bastare certamente al servizio delle navi romane grandi in proporzioni alle antiche, e soprattutto numerose. Quindi è certo che gli scali si trasportarono in quell'epoca da Rivo Torbido alla riva che prospetta il così detto Mandraccio, che formò probabilmente il porto romano.²⁹

Un commercio importante, fu quello del legname che corrispondeva per il suo volume a quello odierno del carbone, giacché assorbiva, come questo, la metà del traffico.

L'industria genovese cominciò a comparire sul mercato con tre prodotti importanti, i tessuti, le armi e la pece ma l'industria più importante fu certamente quella delle costruzioni navali. I genovesi avevano, sin da quest'epoca, le loro leggi marittime che disciplinavano i contratti di noleggio e gli altri contratti marittimi, i

²⁶ F. DONAVER, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967, p.17

²⁷ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.23

²⁸ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.33

²⁹ *IBIDEM*, p.46

poteri del capitano, i doveri degli armatori.³⁰

Dopo la caduta dell'Impero Romano, Genova continuò il suo commercio estendendolo alle nuove genti comparse sulla scena, Siri, Persiani ed orientali in genere. Per quanto riguarda gli altri popoli del golfo Vitruvii e Tigulli, che equivale a dire quelli di Voltri e di Chiavari, vennero ormai assorbiti da Genova.

Studiando, inoltre, l'evoluzione del porto, si può osservare che in quest'epoca il Mandraccio non poteva più essere sufficiente per le operazioni del commercio marittimo di sbarco e imbarco e che quindi tutta la riva dalle Grazie a S. Limbania doveva essere utilizzata per le operazioni del commercio marittimo. Il bisogno di avere maggiori scali nasceva proprio dall'importanza che aveva preso il traffico per il diffondersi della civiltà Augustea.³¹



Una delle prime immagine della Lanterna nel 1370 - Una storia dipinta. Il Porto di Genova. La città delle banchine e delle navi raccontata nelle opere pittoriche dal XV secolo ai giorni nostri, a cura di Camillo Arcuri e Danil Cabona, Gallery Editore S.r.l., Genova, 2006

Alla metà del XV secolo la popolazione di Genova toccava almeno i 45.000 abitanti ma l'area urbana, anche se ampliata ai borghi dove abitavano in prevalenza gli artigiani più poveri, rimaneva ancora quella racchiusa dalle mura del XII secolo.³²

Sulle colline ed ai lati della città, lungo le contigue riviere di San Pier d'Arena (ad ovest) e di Albaro (ad est), si vennero a formare invece da almeno due secoli i borghi di villa dei cittadini che, secondo alcuni storici, diedero luogo ad un pendolarismo "ante litteram" quotidiano fra città e contado.

Nei cinquantacinque ettari dell'area propriamente urbana si assisteva, così, ad un processo sempre più rapido di rinnovo edilizio e dopo di saturazione delle aree che condurrà - nel tempo - i ceti di governo ad abbandonarle.

Questa dinamica urbanistica, naturale per una grande città al centro dei trend economici sempre più ampi e complessi, condusse anche all'erosione delle proprietà fondiari-assegnate dagli inizi del XIII secolo agli Ordini Mendicanti - che sono collocate tra l'abitato originario e le mura.³³

Di questo processo gran parte fu dovuto anche a un movimento demografico in ascesa continua: secondo gli studi più recenti a partire dai 51.000 abitanti del 1531, e nonostante le due pesti del 1579-80 e 1656-57, si passò a circa 67.000 nel 1579, 73.000 nel 1638, 80.000 nel 1746, con una cifra che si stabilizzò nel 1805.³⁴

Il periodo compreso dal Congresso di Vienna nel 1815 alla metà del secolo XIX trovò una fase di stasi per l'economia genovese.³⁵

³⁰ IBIDEM, p.48

³¹ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.56

³² E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica*, Genova, 1989, p.142.

³³ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica*, Genova, 1989, p.142.

³⁴ IBIDEM, p.142.

³⁵ E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.99



Carlo De Grassi, "Veduta di Genova" (1597, copia di un originale del 1481) - C. De Grassi, Veduta di Genova (1597, copia di un originale del 1481). Genova, Civico Museo Navale di Pegli.

Con l'annessione al Regno di Sardegna (1814) Genova, il cui territorio si estende ormai su circa 900 ettari, superava la soglia dei 100.000 abitanti: dei sei "sestieri" in cui era suddiviso il suo abitato quattro appartenevano ancora al recinto interno dei secoli XIV-XVI, mentre gli altri due si spartivano le aree semideserte e molto ripide che raggiungevano il lungo perimetro delle Mura Nuove.

Fu solo nei primi anni Venti che la dinamica demografica della popolazione residente segnò una significativa ripresa, ma questo incremento, registrato a partire dal 1822, produsse di conseguenza anche un crescente squilibrio tra il patrimonio abitativo della città e il numero dei suoi residenti.

Sino al 1874 fu in questi spazi che sorse la città borghese secondo i ritmi di una economia che si stava rinnovando, in cui il porto tornò ad assumere un ruolo preminente, e l'architettura si aggiornò dal rettilineo ad isolati.³⁶

Il periodo cruciale della rinascita economica di Genova, infatti, fu quello che corre dal 1851 e il 1860. durante questo periodo si posero le basi per l'industria pesante che doveva acquistare notevoli proporzioni negli anni seguenti. La Società Ansaldo, per esempio, fu fondata alla fine del 1852 e fu presto impegnata nella costruzione per la nuova linea che doveva unire Genova a Torino e che fu inaugurata nel 1854.³⁷

L'espansione degli anni Cinquanta fu però seguita da un periodo di recessione negli anni Sessanta. L'industria pesante e l'industria tessile che si appoggiavano su contratti governativi, quando questi vennero a mancare, furono incapaci di sostenere la concorrenza di libero mercato.

Nei quindici anni che seguirono, il porto di Genova, grazie alla generosità del Duca di Galliera, fu potenziato ed ammodernato proprio a tempo per trarne vantaggio dalle nuove correnti di traffico portate dalla inaugurazione delle vie ferrate per la Francia e la Svizzera attraverso la galleria del Moncenisio e del San Gottardo, oltre che alla costruzione del canale di Suez.

Il crescente flusso di emigrazione verso il nuovo mondo portò una nuova sorgente di guadagni agli armatori genovesi che ebbero parte predominante in questo genere di trasporti.³⁸

Successivamente il Comune, guidato per tre legislature dal sindaco Andrea Podestà, si annesse ai comuni

³⁶ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio, in Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.143.

³⁷ E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.101

³⁸ E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.101

limitrofi di levante facendo salire la superficie dai 1.600 ettari del 1858 ai 2.300 mentre la popolazione, che nel 1861 toccava quasi 243.000 abitanti, sfiorerà i 300.000 nel 1901.³⁹



Carlo Binelli, *Uno dei momenti inaugurali (febbraio 1854) della ferrovia Genova-Torino, l'arrivo a Dinegro* - Una storia dipinta. Il Porto di Genova. La città delle banchine e delle navi raccontata nelle opere pittoriche dal XV secolo ai giorni nostri, a cura di Camillo Arcuri e Danil Cabona, Gallery Editore S.r.l., Genova, 2006



Giacomo Cevasco, *"Carte de la Ville de Genes. Statistique de la Ville de Genes."* 1840. Questa mappa fornisce le indicazioni censuarie della situazione preesistente alla costruzione della Circonvallazione a Monte.- R. Luccardini, *Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento*, Sagep editori, Savignone (GE), 2012, p.8

³⁹ IBIDEM, p.144.



Abbandonata la cerchia delle Mura Nuove, infatti, l'abitato cittadino scivolò dopo il 1874 lungo le riviere adiacenti e si insinuò nelle valli laterali, con un fronte edilizio che tese rapidamente a confrontare antichi quartieri residenziali con le prime aree industriali, a dispetto del grande ecosistema –nato e consolidato in età di Antico Regime- che aveva sino ad allora salvaguardato gli equilibrati rapporti ambientali tra porto, città murata, ville e campagne circostanti.

Nel 1926 il regime fascista impose la costruzione della cosiddetta "Grande Genova" che, incorporando i comuni occidentali (da Sampierdarena a Voltri) e la Val Polcevera, portò la superficie a oltre 20.000 ettari e lo sviluppo costiero a quasi 34 Km.⁴⁰

Il regime fascista, infatti, nell'ambito di una politica tutta centrata su concetti di grandezza e superiorità, da affermare anche con le cifre di uno pseudo sviluppo (la battaglia del grano, la campagna demografica, ecc.) assecondò i progetti di espansione del porto, facendoli accompagnare da un ingrandimento dei confini amministrativi, a scapito dell'autonomia dei comuni della Riviera e della Val Polcevera. Il totale della popolazione salì, così, a 596.930 abitanti.⁴¹

In quegli anni, più precisamente tra il 1925 e il 1933 venne realizzato nel porto un progetto sostenuto dalla logica fascista di primeggiare "costi quel che costi" nel mediterraneo e che lo dotò di pennelli a pettine nel "bacino di Sampierdarena".

La situazione demografica di Genova negli anni di guerra fu caratterizzata da un decremento legato al drastico abbattimento della natalità e dell'immigrazione.

La popolazione di Genova alla fine del 1940 è di 674.768 abitanti: durante questo secolo, l'industria genovese concentrata nella produzione del ferro, dell'acciaio e nell'industria cantieristica, fu molto attiva prima e durante le guerre mondiali. Le flotte italiane furono costruite principalmente nei cantieri dell'Ansaldo a Sestri Ponente.⁴²

Nei cinque anni successivi alla conclusione del secondo conflitto mondiale la situazione demografica rientra nella "normalità" fino ad arrivare ad un incremento netto di 150.000 unità che incisero per il 95% sulla crescita demografica complessiva tra il 1951 e il 1965.⁴³

Il patrimonio abitativo della città fu ridimensionato e compromesso dagli eventi bellici ma nel periodo intercorso tra il 1951 e il 1965 ebbe un consistente incremento abitativo, delle abitazioni occupate (+40,1) e, ancor di più, di quelle occupate (+29,7).⁴⁴

Si potrebbe affermare che il periodo compreso tra le due guerre si caratterizza come una fase intermedia nella quale, accanto ad una crescita in termini quantitativi della popolazione, si consolida in modo definitivo, una precisa gerarchia tra le diverse parti di città.

Accanto al dato quantitativo, infatti, l'elemento più significativo dell'urbanistica nel "ventennio" è costituito dalla realizzazione di un assetto funzionale che è venuta a strutturarsi già nella fase di formazione della città industriale.

L'unificazione amministrativa prima e le trasformazioni del centro negli anni Trenta dopo, determinarono una gerarchizzazione del sistema insediativo, con un'area centrale che assunse il ruolo di vertice rappresentativo della "nuova metropoli" e con un'articolazione delle zone intermedie e delle periferie che accentrò quegli elementi di specializzazione già consolidati nel periodo precedente.⁴⁵

Nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale, fu segnato dalla realizzazione di opere di grande impegno, come il grande centro fieristico e l'aeroporto letteralmente costruiti su terra strappata dal mare, e

⁴⁰ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio, in Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.145.

⁴¹ *Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova*, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebora, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978, p.61

⁴² E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.102

⁴³ P. ARVATI, *Mezzo secolo di censimenti, in Novecento Genovese, Genova attraverso i censimenti 1951 – 2001*, a cura dell'unità organizzativa statistica del Comune di Genova, 2007, p.9

⁴⁴ *IBIDEM*, p.10

⁴⁵ F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, Deferrari Editore S.r.l., Genova, 1990



la strada sopraelevata, la città attraversò un delicatissimo momento di transizione⁴⁶

La Genova del secondo dopo guerra dovette affrontare, infatti, a poco più di venticinque anni dalla prima, il problema della seconda riconversione produttiva dei suoi colossi industriali. La spinta più forte arrivò negli anni Cinquanta con la creazione dell'Italsider, il gigante siderurgico erede dell'Ilva e del Siac e che dopo un'operazione ciclopica di riempimento a mare, si adagiò su tutto il litorale di Cornigliano, dalla Foce al Polcevera sino quasi a Sestri.⁴⁷

Nel 1964, il Piano Regolatore Portuale impegnò tutto il litorale, fino ai confini comunali dal ponente, mentre a levante gli interramenti e le costruzioni della fiera del mare (primi anni Sessanta) giunsero fino alla foce del Bisagno.⁴⁸

Il 1965 fu l'anno di punta massima della popolazione di Genova con 848.121 abitanti, ma caduto il facile mito del boom degli anni Sessanta, Genova si trovò a dover compiere il passaggio verso un nuovo modello di sviluppo. La crisi della siderurgia, i problemi del porto e la stasi della cantieristica e dei trasporti marittimi sembravano mettere in forse addirittura quella che per secoli è stata la profonda vocazione di questa città autenticamente cosmopolita, aperta ai traffici e ai commerci.⁴⁹

Nei vent'anni tra il 1961 e il 1981 il patrimonio abitativo della città si arricchisce di quasi 60.000 abitazioni ma si ridusse considerevolmente la media degli occupanti per abitazione, per effetto sia dell'aumento di abitazioni, sia ancor più, per l'assottigliamento dei nuclei famigliari.

Ci fu uno stretto collegamento infatti tra le trasformazioni strutturali e sociali che interessarono Genova negli anni Sessanta e Settanta e gli andamenti demografici.

Si evidenziano altre due peculiarità del caso genovese. La prima riguarda le relazioni tra centro urbano e hinterland. Diversamente da Milano e Torino, almeno dagli inizi degli anni Ottanta il decremento demografico fu generalizzato e coinvolse il capoluogo e l'insieme del suo hinterland. La seconda peculiarità fu costituita dal forte invecchiamento della popolazione, ciò che è avvenuto dagli anni Sessanta in poi risentì di fattori socioeconomici e culturali specifici, in particolare della crisi e del declino del modello di sviluppo economico e sociale locale. La lunga transizione e trasformazione di Genova (anni Novanta), da questo punto di vista lo spartiacque tra due epoche storiche è la fine dell'IRI (Istituto per la ricostruzione industriale) decretata nell'estate del 2000. Con questa "data simbolo" si chiude, anche formalmente, una fase di oltre settant'anni di vita industriale, sociale e politica di Genova.⁵⁰

Negli ultimi due decenni è cambiato in parte il volto della città, le caratteristiche dell'insediamento abitativo si sono ormai omologate alla "famiglia media" genovese,⁵¹ ma soprattutto cambia la parte del fulcro essenziale del comune e della Repubblica di Genova: il porto.⁵²

All'inizio degli anni Novanta ci si imbatte nella vicenda delle celebrazioni colombiane, da cui si innesta un meccanismo in cui risalgono gli investimenti privati e il ruolo dell'imprenditoria privata, piccola e media, che si espande in tutti i settori. Accanto alla nuova economia, dietro al disegno urbanistico abbozzato da Renzo Piano per le Colombiane con il recupero alla città del porto Antico e dell'Acquario, nacque un'interessante scommessa, la Genova del Duemila, si sostiene, può essere anche città di turismo e di cultura, con il recupero del suo vasto patrimonio artistico a lungo trascurato e adesso in via di valorizzazione.

Anche se nella memoria collettiva le celebrazioni colombiane restano un a vicenda sostanzialmente negativa,

⁴⁶ E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.103

⁴⁷ *IBIDEM*, p.250

⁴⁸ *IBIDEM*, p. 65

⁴⁹ E. HOWARD, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985, p.103

⁵⁰ P. ARVATI, *Mezzo secolo di censimenti, in Novecento Genovese, Genova attraverso i censimenti 1951 – 2001*, a cura dell'unità organizzativa statistica del Comune di Genova, 2007, p.12

⁵¹ *IBIDEM*, p.13

⁵² F. VOLPE, A. PADOVANO, *La grande storia di Genova, Genova nel XX secolo*, Artlibri, Genova, 2008, p.9

il loro detonatore fu un forte stimolo al cambiamento. Per la prima volta si parla e si discute pubblicamente di cultura, una realtà che può persino diventare *business*. Nel frattempo il porto torna a essere il protagonista dell'economia e si riprese il suo ruolo storico.

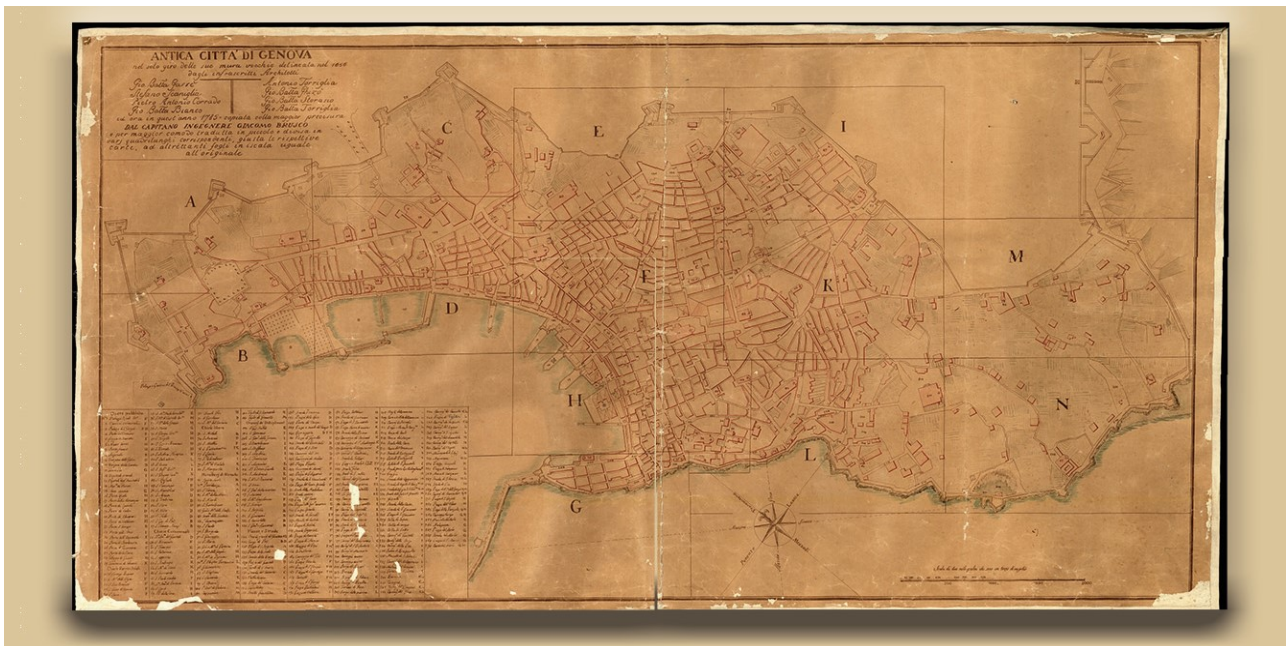
In questa chiave la città si è mosse così anche per l'evento eccezionale del G8. Genova, dopo la partenza dei grandi della terra, sarebbe apparsa più bella, interessante, più organizzata, anche come circolazione e traffico, strutturata e disegnata a livelli europei e internazionali. L'appuntamento successivo fu per il 2004, quando diventò Capitale Europea della cultura: da cui ebbe un vasto *waterfront*, insediamenti universitari in porto, industrie intelligenti e un'Ansaldo ricomprata da imprenditori liguri, quasi a chiudere il "cerchio magico" di Cavour.⁵³



"Genoa" (secolo XVIII) - Barletta C., Garbarino O., *La raccolta Cartografica dell'Archivio di Stato di Genova*

⁵³ F. VOLPE, A. PADOVANO, *La grande storia di Genova, Genova nel XX secolo*, Artlibri, Genova, 2008, p.9

2.1 Topografia di Genova Antica



"Antica città di Genova nel solo giro delle sue mura vecchie delineata nel 1656 dagli infrascritti architetti: Gio Batta Garre, Stefano Scaniglia, Pietro Antonio Corrado, Gio Batta Bianco, Antonio Torriglia, Gio Batta G[...] (1922 set.)" ARCHIVIO STORICO DI GENOVA

Le notizie più antiche ci presentano Genova sorta sul colle di Sarzano, ai cui piedi batteva il mare e comprendeva le regioni del Castello (così nominata dal *Castrum* elevato a difesa del primitivo abitato), di Mascherona fino all'attuale chiesa di N.S. delle Grazie (anticamente SS. Nazario e Celso), la piazza del Molo, sede di appresso del mercato delle erbe, la piazza detta successivamente dei mercati e poi di San Giorgio, le vicinanze di S. Lorenzo, S. Donato, il borgo del prione e il colle di S. Andrea.

In quei tempi, e cioè prima del X Secolo, il mare toccava le radici del Colle di Oregina e di Montesano, e occupava lo spazio che va da S. Agnese a S. Tommaso. Era quindi limitatissimo l'abitato di Genova, comprese le borgate, ma l'industria e l'energia dei Liguri genovesi seppero, in breve tempo ampliare quella ristretta sfera, tanto che dopo il 936 la cinta della città si allargò, partendo da S. Andrea giù per Morcento, S. Matteo, Luccoli, Campetto fino a S. Pietro di Banchi, ricongiungendosi a S. Giorgio.

Sembrerebbe che proprio in quest'epoca risalgano le prime mura di cinta, di cui si abbia più esatta memoria, delle quali venne riconosciuta necessità per difendere l'abitato dalle invasioni dei Saraceni poiché dopo la distruzione fatta dal re Rotari nel 641 i genovesi non le rialzarono più trovandosi facilmente esposti agli sbarchi e alle mire dei pirati.⁵⁴

La città murata presentava una serie di situazioni aggregative che, a partire dal modello della bottega artigiana, descrivevano un ampio abaco di variazioni che capitalizzavano le disponibilità dello spazio. Secondo una complessità sempre crescente non venne mai meno la presenza di costruzioni che possedessero una natura comprensiva di varie funzioni.

Parallelamente le prime infrastrutture assunsero il valore di ricettori nel momento in cui possedettero una scala tale da riuscire ad imporsi come segno nel paesaggio e da divenire puntualmente supporto per l'aggregazione pulviscolare di funzioni secondarie.⁵⁵

Genova, infatti, dal 600 in poi fu abbandonata ai suoi Vescovi. Il governo della *Civitas*, per parte dei Vescovi e dei *Patres*, continuò sotto il regno dei Longobardi e dei Franchi. Mancando ogni difesa per parte dell'Impero e dei Marchesi, non bastò più avere dei *Patres*, bisognava avere delle legioni disciplinate ed

⁵⁴ F. DONAVER, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967, p.11

⁵⁵ G. DELBENE, M. GIBERTI, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016, p.22.



agguerrite, e combattere. Le legioni si formarono per virtù di popolo nel seguente modo: era usanza antichissima dei Genovesi quella di far compagnie (comitarie) per le loro imprese commerciali. Seguendo un'idea molto semplice essi fecero allora compagnie o compagne a scopo politico e civile. Giurando il breve della compagna si diventava cittadini e militi ad un tempo. Ogni quartiere aveva la sua compagna, da qui la caratteristica personalità dei quartieri di Genova come dei sestieri e dei rioni in altre città. Le compagne riunite insieme formavano il parlamento dei Genovesi, il quale ad ogni rinnovazione di compagna nominava i suoi Consoli.⁵⁶

La istituzione della “*Compagna Communis*” nel 1099, avvenuta in coincidenza con la prima crociata attraverso la federazione di gruppi autonomi di cittadini, fu così la testimonianza della particolare natura di una collettività, acefala e di antica tradizione giuridica, che ha saputo assorbire l'inurbamento della nobiltà viscontile ed organizzare i propri spazi di vita attorno ai poli di controllo delle attività marittime e mercantili.⁵⁷

Sul principio del secolo XI Pisa e Genova, le due potenti città del littorale, iniziarono con grande entusiasmo la lotta per la cacciata dei Saraceni.⁵⁸ A seguire con l'epoca di Ferdinando Barbarossa (1152-1190) si ebbe un altro ampliamento della città, e del quale si ebbero maggiori notizie: esso venne fatto nel 1158, nel quale anno le mura partivano da S. Andrea, passavano per l'antica Domoculta, ove oggi sorge il Teatro Carlo Felice, salivano sul colle Piccapietra, da dove scendevano per le Fucine sino a S. Marta; costeggiando quindi l'Acquasola continuavano sino al Portello donde procedevano in linea quasi retta fino a S. Agnese, allargandosi da S. Sabina e alla porta detta di S. Fede o dei Vacca.⁵⁹

Genova ricostruendo le sue mura ed armando i suoi castelli tolse al Barbarossa ogni velleità di guerra.⁶⁰ In questi tempi la città era divisa in otto rioni così denominati: *di borgo* che comprendeva l'abitato fuori le porte e si spingeva forse oltre l'attuale Sestiere di Prè, di Soziglia; *della porta* ossia di Banchi, di S. Lorenzo, di Maccagnana, che tutti confondono con Mascherona, mentre occupava quel tratto che da S. Ambrogio va giù per Canneto il lungo; *di Piazza Lunga* costituita dalla contrada detta dei Giustiniani; di Palazzolo corrispondente al castello; *di Portanuova* che comprendeva la regione della Maddalena. Intanto nel 1276 la città si ingrandì della contrada del Molo.⁶¹

Il manufatto urbano, ancora in gran parte leggibile nella perimetrazione degli isolati, assunse così la sua consistenza definitiva alla metà del XII secolo. Le conquiste territoriali sulle Riviere, le ricchezze delle colonie e soprattutto la rapida supremazia del commercio genovese nel Mediterraneo contribuirono ad un forte incremento demografico e ad una corrispondente crescita edilizia, tanto da costringere i Consoli del Comune alla formazione di una attenta e progredita legislazione urbanistica. La varia natura del “sito” che, nel raggio di 600 m dalla costa, sale sino a 50 s.l.m. Lungo il ventaglio di tre vallette disposte ad anfiteatro, favorì da un lato l'attuazione di un modello insediativo policentrico necessario all'autonomia delle principali consorterie, che governavano i poli strategici degli affari; dall'altro contribuì alla formazione di un sistema viario “a pettine” molto funzionale per collegare i centri del controllo economico alle strutture portuali.⁶²

Nel 1320 le mura partendo dall'Acquasola e salendo per la pianura dell'Olivella a S. Stefano si stendevano su per Via lata fino alle Grazie comprendendo nella città tutta la regione di Carignano e la vallata di Rio Torbido. Nel 1346, inoltre, venne ampliata la cinta verso Ponente.⁶³

Una definizione generale più consistente di questo paesaggio urbano avverrà, fra il XIII ed il XV secolo, con la costruzione di grandi opere pubbliche come il Molo Vecchio (citato già nel 1128), le “raybe”, (magazzini) della Ripa, il Palazzo del Mare (1260, poi della dogana), la Darsena (1283, poi anche Arsenale), le

⁵⁶ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.88

⁵⁷ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.139.

⁵⁸ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.91

⁵⁹ F. DONAVER, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967, p.12

⁶⁰ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006, p.91

⁶¹ IBIDEM, p.13

⁶² E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.139.

⁶³ F. DONAVER, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967, p.13

mura che chiudono i Borghi occidentale ed orientale (1320-46), la cittadella del Castelletto già nota nel 961 ma ampliata nel 1401

64



"Antica città di Genova nel solo giro delle sue mura vecchie delineata nel 1656 dagli infrascritti architetti: Gio Batta Garre, Stefano Scaniglia, Pietro Antonio Corrado, Gio Batta Bianco, Antonio Torriglia, Gio Batta G[...] (1922 set.) - Archivio storico di Genova. Evidenziato in verde le Mura del XIII secolo, in rosso evidenziate le Mura del IX e X secolo, in giallo l'insediamento del V-VIII secolo



⁶⁴ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio, in Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.139.

2.2 Il Cinquecento: il 'Secolo dei Genovesi



"Pianta di Genova (cerchia del 1536 e parte di quella del 1632): 1846" - Archivio storico di Genova
1.Lanterna; 2.Porte Romana e Pila; 3 .Fiume Bisagno; 4.il Mandraccio; 5.la Darsena; 6. S. Limbania

Nel 1536 l'ammodernamento delle mura tardo medievali (circa 7,5 Km) dovuto dalle tecniche ossidionali e, alla fine del secolo la costruzione di quelle lungo il porto (circa 2 Km) eliminarono ogni futura possibilità di espansione. Un dato che non cambierà con le Mura Nuove (12,6 km), costruite attorno al 1626-36, perché troppo lontane dall'ultima periferia e tracciate sull'estrema dislivello dei monti che circondano la città murata.⁶⁵

Al principio del Seicento, Genova si trovò in piena decadenza, sia perché l'occupazione dei turchi tolse a Genova i possedimenti d'oriente, sia perché la scoperta dell'America deviò a danno di Genova le correnti commerciali, sia perché la nobiltà si era abbandonò alla vanità.

La Repubblica versava in strettezze, ma trovò ancora modo di compiere opere grandiose come la costruzione delle nuove mura dal Bisagno alla Lanterna. (1630-1632).⁶⁶

Si pose mano, così, alla costruzione di una nuova cinta, ancora esistente che in un certo modo corrisponde all'attuale chiusa a levante, dalle Porte Romane e Pila, a ponente, da quelle della Lanterna.⁶⁷

⁶⁵ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio, in Genova verso il 1992*, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, p.143.

⁶⁶ G. POGGI, *Genova XXVI secoli di storia*, FRATELLI FRILLI EDITORI, GENOVA, 2006, p.91

⁶⁷ F. DONAVER, *Storia di Genova*, TOLOZZI EDITORE, GENOVA, 1967, p.13

All'interno però la ricchezza dei patrimoni si esprime in palazzi grandiosi ma comodi e di cui anche i nuovi assi viari di Strada Nuova (1550-75), strada Balbi (1601-18) e di strada Giulia (1645) sono episodi più residenziali che di collegamento urbanistico, esposti come sono in successione topografica a monte del nucleo medievale e per lo più paralleli alla costa. L'indifferenza di queste imprese ai problemi di attraversamento e di relazione con il porto era dovuta ad un ceto di governo, tradizionalmente privatista anche nella cosa pubblica, che aveva ormai orientato gran parte dei suoi interessi all'estero con l'impiego passivo dei capitali nelle principali banche del continente.⁶⁸

Il momento di massimo sviluppo del potere economico e politico del patriziato corrisponde al più alto livello di sviluppo della città ed alle espressioni architettoniche ed urbanistiche più significative dell'antico regime.⁶⁹



"Pianta di Genova (cerchia del 1536 e parte di quella del 1632) " 1846 - Archivio storico di Genova
I nuovi assi viari nel tessuto urbano medioevale: **1.** Strada Nuova (l'attuale via Garibaldi); **2.** Strada Balbi (ora Via Balbi); **3.** Strada Giulia (l'attuale Via XX Settembre); **4.** Strada Nuovissima (l'attuale Via Bensa); **5.** Strada Carlo Felice (l'attuale Via XXV Aprile); **6.** Carrettiera Carlo Alberto (poi Via Carlo Alberto e ora Via Gramsci)

Per Genova, così come per altre città europee e dell'Italia centro settentrionale, la fase più rappresentativa dei caratteri del sistema di potere di Antico Regime (e quindi il periodo storico nel quale si assiste alla realizzazione delle più importanti modificazioni della morfologia urbana medioevale) corrispose ai

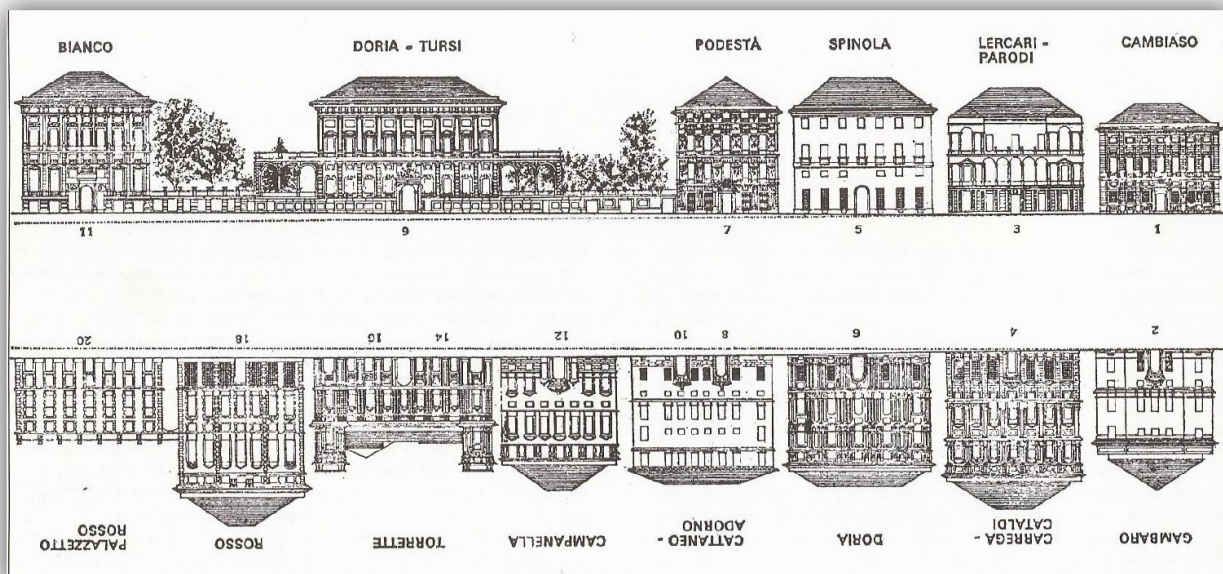
⁶⁸ E. POLEGGI, *FORMAZIONE E CARATTERI DEL CENTRO STORICO E DEL PORTO VECCHIO, IN GENOVA VERSO IL 1992*, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, p.143.

⁶⁹ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova, De Ferrari, 2002, p.12.

secoli nei quali il patriziato si impose come classe egemone e determinò le condizioni indispensabili ad una pacifica convivenza con la vecchia nobiltà.⁷⁰

Lungo le Strade Nuove sorsero così i Palazzi dei Rolli, dal nome degli elenchi o registri ufficiali nei quali furono iscritte le nobili dimore, frutto di una accorta gestione amministrativa in cui gli interessi privati si unirono a quelli pubblici, dando vita ad un modello originale che fu esempio per l'intera Europa: le famiglie che vi abitavano, infatti, ebbero l'onore e l'impegno di accogliere le visite di Stato e i viaggiatori illustri, come principi, ambasciatori, prelati, e di partecipare così con lo sfarzo della propria dimora al consolidamento dell'immagine e del ruolo diplomatico della città.⁷¹

In questo contesto di apice economico culturale ed artistico di Genova, anche il suo porto fu uno dei maggiori terminali europei dei commerci intercontinentali.⁷²



I Palazzi di Strada Nuova - E. Poggi, Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio, in Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989.

Gli elementi di innovazione urbanistica che dalla metà del Cinquecento caratterizzarono, quindi, la nuova immagine della città, furono descritti anche da Giorgio Doria nello studio sugli investimenti immobiliari in edifici di prestigio; egli scrive:

*"Proprio al fine di rendere possibile la creazione delle nuove residenze nobiliari e di valorizzare l'imponente mole, prende avvio, in coincidenza con l'alba del "secolo dei genovesi", una vera e propria metamorfosi della città medioevale: dalla fine del secondo decennio del Cinquecento si succedono tutta una serie di rilevanti interventi urbanistici, pubblici e privati rivolti alla formazione di nuove strade e di nuove piazze. Tale processo di creazione delle scenografie urbane conclude il suo ciclo nel quarto decennio del 600, in coincidenza questa volta con il declino del ruolo internazionale della finanza genovese e con l'eclissi della preponderanza spagnola in Italia".*⁷³

Gli interventi realizzati dal governo della Repubblica nella prima metà del Seicento determinarono, nell'assetto urbanistico, un impatto del tutto simile alle iniziative sostenute dal capitale privato.

Le iniziative decise dal Senato sembrarono, infatti, voler fornire una parziale risposta a problemi rimasti

⁷⁰ [HTTP://WWW.UNESCO.IT/IT/PATRIMONIOMONDIALE/DETAIL/145](http://www.unesco.it/it/patrimonioMondiale/Detail/145)

⁷¹ [HTTP://WWW.UNESCO.IT/IT/PATRIMONIOMONDIALE/DETAIL/145](http://www.unesco.it/it/patrimonioMondiale/Detail/145)

⁷² DR. D'ALESSANDRO R., *Il ruolo del porto nella ripresa di Genova*, in Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.19

⁷³ G. DORIA, *Nobiltà e Investimenti a Genova in Età Moderna*, Genova 1995, p. 240.



insoluti nel periodo precedente con urgenza che impediva di cogliere l'occasione di disegnare con coerenza intere parti dell'organizzazione urbana.

Come affermano Ennio Poleggi e Paolo Cervini:

*“L’ingombro e la diffusa localizzazione di tante opere pubbliche quasi tutte gestite da un’apposita magistratura riducono notevolmente – assieme all’inarrestabile esaurimento dei suoli entro le vecchie mura – quella naturale e necessaria elasticità del manufatto urbano sul cui sviluppo gravano, com’è comprensibile, molti problemi di ammodernamento a partire da quello di una più facile e rapida circolazione”.*⁷⁴

⁷⁴ E. POLEGGI, P. CERVINI, *La città nella storia d'Italia, Genova*, BARI, 1981, p. 138

2.3 L'inurbamento di masse e la penuria di alloggi della città nel Settecento.



Nella carta è ben visibile la cinta del Seicento, che segue il crinale della collina dalla Lanterna alla Foce. - Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebor, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978

L'urbanistica settecentesca non conobbe a Genova esperienza di un qualche significato, cosicché la struttura di Genova alle soglie dell'Ottocento era ancora quella medioevale, anche se su questa struttura furono innestati, a partire dalla metà del XVI secolo, interventi di trasformazione urbana che per dimensione e qualità produssero una radicale modifica dell'immagine della città.⁷⁵

Agli inizi dell'Ottocento, infatti, Genova era una città ancora chiusa nella cerchia delle Mura seicentesche, la sua dimensione coincideva, in linea di massima, con l'area compresa entro le mura del Cinquecento.⁷⁶

In quel periodo il Senato circoscrisse il proprio intervento al completamento di alcuni collegamenti stradali ormai indispensabili ai traffici ed alla mobilità urbana, con un impiego finanziario relativamente modesto in confronto con quanto impiegato dagli investimenti privati e dal governo della Repubblica fino alla metà del Seicento.⁷⁷

La realizzazione di nuovi tramiti viari transitabili dalle carrozze rese più agevole la mobilità degli aristocratici tra i palazzi di città e ville suburbane, costituì una infrastrutturazione di base che sarà essenziale per le future espansioni della città borghese.

L'apertura di facili collegamenti con il suburbio creò i presupposti per il superamento di una tradizionale concezione di città intesa come spazio racchiuso entro le mura.⁷⁸



"Genova nel solo giro della mura vecchie con l'esposizione delle Chiese e luoghi principali" (1766) - Barletta C., Garbarino O., La raccolta Cartografica dell'Archivio di Stato di Genova

Si può affermare quindi, che la più importante iniziativa urbanistica del Settecento fu la "Strada Nuovissima",

⁷⁵ L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, 1981 p. 316, pp.105

⁷⁶ *Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova*, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebora, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978, p.65

⁷⁷ L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, 1981, pp.105-106.

⁷⁸ *IBIDEM*, pp.105-106.

congiunzione quasi naturale dei due episodi tra la metà del Cinquecento e la metà del Seicento: la Strada Nuova e la Strada Balbi.

L'apertura di Strada Nuovissima ebbe inizio nel dicembre del 1777 e costituì l'ultimo intervento di rinnovamento urbano nell'epoca della città di Antico Regime.⁷⁹



Anonimo, *Carta di Genova, 1727*, questa carta mostra con chiarezza l'andamento delle mura interne, che verranno quasi interamente perdute a causa della costruzione della Circonvallazione a Monte (Collezione topografica del comune di Genova, 1127, Tav.II).- R. LUCCARDINI, *CIRCONVALLAZIONE A MONTE, GENOVA STORIA DELL'ESPANSIONE URBANA DELL'OTTOCENTO*, SAGEP EDITORI, SAVIGNONE (GE), 2012, p.8

Per tutta la seconda metà del secolo perdurò una crisi economica particolarmente grave in alcuni comparti del settore manifatturiero.

La fase di contrazione dell'industria ligure colpì soprattutto il settore tessile con ripercussioni su quell'ampia area geografica che fu investita, a partire dalla fine del Seicento, dai processi di ruralizzazione della produzione manifatturiera, in specie di quella della seta.⁸⁰

Alla crisi dei principali settori della manifattura genovese si accompagnò un crescente squilibrio tra la quantità della produzione dell'agricoltura montana e le possibilità di sussistenza delle popolazioni insediate in quelle aree. Processo che si riverbera in modo diretto sulla città e sulle condizioni di vita del proletariato urbano. A partire dalla metà del Settecento, infatti, col venir meno delle tradizionali forme di integrazione tra il lavoro dei campi e le attività della tessitura, si incrementarono le migrazioni stagionali e con esse quelle forme di regresso definitivo delle colture che generano, a loro volta, una emigrazione stabile, favorita dalle ricorrenti carestie.⁸¹ La conseguenza di questi fenomeni fu l'*inurbamento di masse* sempre più consistenti di popolazione. Crebbe a partire dagli anni Settanta, la *penuria di alloggi*, per le classi meno agiate determinata al rialzo dei canoni d'affitto: inurbamento e speculazione immobiliare furono denunciati in più interventi.⁸²

A creare una situazione di monopolio dell'offerta abitativa contribuiscono due fattori chiaramente evidenziati dagli studi di Grossi Bianchi e Poleggi: da una parte la concentrazione entro le mura della proprietà

⁷⁹ L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, 1981, pp.105-106.

⁸⁰ *IBIDEM*, pp.105-106

⁸¹ *IBIDEM* pp.105-106.

⁸² *IBIDEM*, pp.105-106

immobiliare in capo ad un numero ristretto di famiglie e dall'altra il blocco di ogni possibile ampliamento residenziale nelle aree di contorno determinate dalle proprietà ecclesiastiche che "si saldano a formare una barriera continua" attorno alla città.⁸³

Paradossalmente le tre "strade nuove" furono ricondotte ad un percorso, con strada Nuovissima (1785-90) e Strada Carlo Felice (1832) quando la città antica venne ridotta a "centro storico" da due processi concomitanti; prima, con l'addensamento della proprietà su un'area troppo ristretta, attraverso i primi interventi di speculazione che trasformano edifici medievali in case d'affitto modeste, in seguito con il trasferimento dei proprietari più ricchi in aree extramurali.⁸⁴

L'invasione della Liguria da parte degli eserciti austriaco e russo nel 1799, diede impulso alla borghesia a chiedere aiuto alla Francia anche se sostenette la nascita della Repubblica Ligure. Ecco così che nel 1801 la Liguria diventò 28esima divisione militare francese e nel 1805 Bonaparte impose nuova Corte Costituzionale. Alla caduta della repubblica aristocratica corrispose un graduale ma inarrestabile processo di cambiamento per cui Genova cessò di essere "civitas-stato" per diventare una "città nello stato".⁸⁵

In questa fase storica sono da evidenziare due momenti importanti, quello di Carlo Barabino, da pochi mesi Architetto dei Padri del Comune, che venne nominato Architetto del Comitato degli Edili e quello dell'affermarsi della borghesia sommata all'educazione della classe media che diventa un motore per l'innovazione.⁸⁶



"Veduta di Genova (sec.XIX)" - Archivio storico di Genova

⁸³ L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova, 1981, pp.105-106

⁸⁴ E. POLEGGI, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.143.

⁸⁵ T.O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, Milano 1974, p.753.

⁸⁶ L.ASSERETO, *Repubblica democratica e periodo napoleonico*, in A.A.V.V. *Storia illustrata di Genova* O.P. CIT., p.642

2.4 La formazione della Città Contemporanee



ANONIMO, *Pianta della città di Genova delle sue fortificazioni e dei suoi dintorni*, databile al 1845 ca. - F. Volpe, A. Padovano, *La grande storia di Genova*. Dal Regno di Sardegna al Regno d'Italia, Vol. VIII, Artlibri, Genova 2008, p.43



La società genovese fu segnata profondamente dal lungo periodo storico che vide la nascita della Repubblica democratica, la successiva annessione all'Impero e la perdita dell'autonomia in seguito alle decisioni del congresso di Vienna che si caratterizzò da eventi politici ed economici che portarono, a livello demografico, una sostanziale stazionarietà nel numero degli abitanti.

La politica protezionistica Sabauda costituì, inoltre, un fattore di rallentamento dei processi di modernizzazione, così come "gli intralci burocratici che venivano frapposti al nulla osta statale per le innovazioni tecnologiche"¹

Con i primi decenni del XIX Secolo, Genova iniziò un processo di crescita che la porterà, attraverso un secolo circa, alle dimensioni di popolazione e territorio che ancora oggi la caratterizzano.²

Sono tre i motivi di base che innescarono la crescita della città: il primo era costituito dall'aumento dei lavoratori che erano attirati a Genova dall'incremento dei traffici portuali; il secondo era causato dalla demolizione dei caseggiati necessaria per poter allargare le strade in cui passa il traffico in porto, il terzo era costituito dall'ingresso sulla scena urbanistica dei nuovi sistemi di trasporto pubblico che facilitarono gli spostamenti verso l'area urbana e dentro essa.

La crescita demografica di quel tempo, ne fu anche il segnale indicatore del successo di queste scelte urbanistiche.³

Nel quadro generale si ebbe così un fabbisogno abitativo dei ceti sociali più deboli che si rese più acuto con la ridotta dimensione urbana residenziale, causata dalle demolizioni rese necessarie per l'apertura di nuove strade.

Fu a partire dagli anni Venti che si registrò, inoltre, un rinnovato interesse della borghesia mercantile per l'investimento immobiliare: ciò determinò, nell'ambito di trasformazione della città, la realizzazione di alloggi destinati per dimensione e tipologia alle fasce di reddito medio alte.

Prese corpo l'idea di un centro della città caratterizzato da due funzioni che costituirono elementi fissi e ricorrenti della struttura della città borghese: il teatro e i giardini per il pubblico passaggio dei Savoia.

Il 1825 viene generalmente considerato un anno decisivo per l'avvio del processo di rinnovamento urbano che porterà appunto alla formazione della città borghese.⁴ L'ideatore degli interventi che si applicarono in quel periodo fu l'architetto Carlo Barabino, tra le cui opere si deve il "Progetto per aumentare le abitazioni della città di Genova" approvato proprio in quell'anno.

La presenza della borghesia imprenditoriale nel settore della rendita fondiaria e immobiliare costituì di fatto l'elemento che consentì una stretta relazione tra gli investimenti e i profitti ricavati dal traffico marittimo e dall'attività manifatturiera e gli investimenti edilizi.⁵

Le prime azioni di sostegno dei settori più dinamici del commercio genovese furono sicuramente un lento processo di alleggerimento delle misure protezionistiche e il potenziamento delle strade di comunicazione con l'"oltre Appennino" e con le riviere, e la politica delle opere pubbliche.

In particolare la realizzazione, tra il 1817 e il 1822, della strada "Regia" dei Giovi, rappresentò un importante miglioramento per i collegamenti tra la città ed i mercati padani.⁶

Il porto, alla cui presenza si deve il fiorire della città stessa, diventò anche il primo generatore di traffici ad alta densità, che provocarono la rivoluzione urbana del 1800 e motivarono tutte le grandi ristrutturazioni viarie.

Lo scalo genovese ritornò, infatti, alla funzione di porto commerciale nel 1808 quando la funzione del porto militare fu assegnata alla città di La Spezia, ma la suddivisione del traffico rimase limitata ai tre pontili dello specchio acqueo: al "ponte della legna" veniva scaricato il legname da ardere, al ponte Spinola il carbone ed i materiali da costruzione, al "ponte della Mercanzia" tutte le altre merci; infine nel settore manifatturiero nei primi decenni dell'Ottocento si ebbero pochi segni di dinamicità.

¹ A.S.C.G., *Amministrazione decurionale*, filza 1125.

² Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebora, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978, p.61

³ R. LUCCARDINI, *Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento*, Sagep editori, Savignone (GE), 2012, p.8

⁴ G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Genova, 1970, p.39.

⁵ Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebora, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978, p. 65.

⁶ A.S.C.G., *Amministrazione decurionale*, filza 1125.



"Pianta di Genova del Foppiani pubblicata postuma (con la suddivisione in Sestieri: 1854" - Archivio Storico Di Genova

Nel campo cantieristico, intanto, il centro principale, dal 1815 alla metà del secolo, fu rappresentato da Varazze, seguita da Sestri Ponente, mentre nello stesso periodo nell'area di Genova vennero costruite le prime navi a vapore del regno.

In questo periodo, dopo anni di abbandono, fu affrontata anche la questione del rafforzamento delle difese portuali fondamentale per l'economia mercantile della città, messe a dura prova, tra l'altro, da un fortunale che nel 1821 aveva provocato l'affondamento di molti bastimenti all'ancora nel bacino. In quella circostanza, fu decisa, la costruzione del prolungamento del molo Vecchio al fine di proteggere meglio lo specchio portuale. L'incarico di sovrintendente ai lavori fu affidato al colonnello del genio marittimo Giovan Batta Chiodo. L'opera, ancorché di rilevante impegno realizzativo, fu completata solo nel 1835.

La cauta attuazione del regime protezionistico non fu però sufficiente a determinare nell'immediato una significativa ripresa dell'attività portuali. Ciò indusse i settori dell'armamento genovese ad una rapida ricostruzione della flotta mercantile, nate all'attività di cabotaggio lungo la costa, ma investendo anche nella costruzione di navi di stazza adeguata a collegamenti più impegnativi. Anche se il protezionismo sabaudo limitava la potenzialità del porto di Genova nulla impediva di dirottare il naviglio genovese su traffici facenti capo ad altri scali portuali.

Tra il 1816 e il 1831 il numero dei bastimenti di proprietà di armatori del genovesato passò da 682 a 1.354. Più significativo il confronto tra i dati relativi al tonnellaggio che passa da 28.779 a 117.541, il che dimostra un consistente aumento della stazza media del naviglio.⁷

Complessivamente Genova visse, all'incirca per un trentennio, fra il 1815 e la metà degli anni Quaranta, un periodo di sostanziale ristagno dal punto di vista economico, tuttavia divenne subito il centro di gran lunga principale della marina mercantile del Regno, con sessantaduemila tonnellate di stazza netta piemontese di naviglio, pari al 66% del totale degli Stati della Terraferma, nel 1819 e, altrettanto nettamente, il principale centro portuale, di carico, mediamente operato ogni anno nel 1815-1824.

La politica dei dazi differenziali adottata nel 1825 dal re Carlo Felice, tesa a favorire l'armamento genovese - con il pagamento di dazi d'importazione sui cereali e su altri importanti prodotti, più alti quando arrivano nei porti del Regno su navi estere - data la esiguità dello stato che la poneva in essere e dato il regime ancora marcatamente protezionistico, anziché spingere la marina mercantile verso l'espansione, valse a penalizzare il ruolo

⁷ IBIDEM, p.297



internazionale del porto di Genova. Giorgio Doria evidenziò come alla punta di traffico portuale registrata negli anni 1823-1824 corrispondesse, a partire dal 1825, un balzo dell'attività edilizia "accompagnato, negli anni 1826-1827, da un forte incremento delle costruzioni navali".⁸

Con gli inizi degli anni Trenta del secolo XIX, prese avvio a Genova la navigazione mercantile a vapore, dapprima per i servizi con la Sardegna, successivamente e Napoli, fino a quando, nel 1840, comparirono le prime navi a vapore di Raffaele Rubattino, il quale portò nel settore marittimo capitali di interessi di un gruppo assicurativo già operante a Milano.

I dati sull'attività manifatturiera presente nel circondario di Genova, nel periodo compreso tra il 1831 ed il 1838, sono un chiaro indicatore di come la struttura produttiva si caratterizzi ancora per una dimensione aziendale modesta, con un settore, il tessile, specializzato in larga misura dal tradizionale lavoro a domicilio.

Su questo tema, un'analisi, a livello circondario, della diffusione territoriale delle produzioni industriali, ha evidenziato alcune polarizzazioni significative che confermano, sia per la dimensione che per le caratteristiche delle lavorazioni e del prodotto, il permanere, salvo pochissimi casi, della tradizionale struttura manifatturiera dell'antica repubblica, ecco, quindi, che tra il 1834 e il 1840, a Genova, si ritiene che operasse un addetto all'industria ogni 10 abitanti, ma in molti casi si trattava di lavoratori stagionali o a domicilio: nel quadro compaiono le attività alimentari, tessili (cotone e lana), i lavoratori di alta qualificazione, la lavorazione dei coralli, le cartiere del ponente, l'edilizia, le attività estrattive.⁹

Le trasformazioni urbanistiche nell'Italia preunitaria non erano soggette a una disciplina specifica, tuttavia esistevano delle procedure, se non proprio delle prassi che imponevano l'approvazione governativa delle scelte più importanti. Il territorio di Genova era ricompreso nel Regno di Sardegna e Valle d'Aosta con alcune propaggini oggi ricadenti nel territorio francese come Nizza, Tenda e la Savoia.

Il Ministero dei Lavori Pubblici del Regno di Sardegna fu istituito dal Re nel 1848, poi con il "Decreto Rattazzi" del 1859 fu innovato, segnando il modello francese, l'ordinamento dello Stato in cui venivano individuate le Province con i relativi Prefetti, e in questo ordinamento furono dettate le procedure di approvazione dei piani di ingrandimento della città. La sequenza delle approvazioni governative degli atti urbanistici di Genova relativi alla sua espansione residenziale sulle colline a monte del Centro storico, sostenuta dalla costruzione della strada di Circonvallazione a monte e delle sue diramazioni si è distribuita su quarant'anni fra il 1850 e il 1890 e sostanzialmente descritta nella tabella di seguito.¹⁰

Regio Decreto 23 aprile 1852	Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione di Via Assarotti
Regio Decreto 23 marzo 1854	Norma sullo stillicidio (cadente dai tetti e dai terrazzi sulle altrui proprietà)
Regio Decreto 2 6 aprile 1856	Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione di Via Assarotti
Regio Decreto 8 ottobre 1855	Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione di Via Caffaro
Regio Decreto 29 agosto 1856	Facoltà di erigere caseggiati a destinazione pubblica
Regio Decreto 21 settembre 1859	Piano di ingrandimento della città tra i colli di San Rocchino e S.Maria della Sanità
Regio Decreto 5 settembre 1863	Variante al Piano di ingrandimento della città tra i colli di San Rocchino e S.Maria della Sanità

⁸ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, vol. I, MILANO, 1926, p.96.

⁹ U. MARCHESE, *La vicenda dell'economia genovese lungo l'800 e il '900, in Genova verso il 1992*, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, pp.34-35

¹⁰ R. LUCCARDINI, *Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento*, SAGEP EDITORI, SAVIGNONE (GE), 2012, p.6

Regio Decreto 3 novembre 1867	Piano di ingrandimento da San Bartolomeo e Castelletto
Regio Decreto 15 novembre 1868	Piano di ingrandimento della città fra Castelletto e Acquaverde
Regio Decreto 18 luglio 1870	Variante al Piano di ingrandimento della città fra Castelletto e Acquaverde
Regio Decreto 23 giugno 1872	Approvazione al progetto di protedimento di Via Assarotti
Regio Decreto 14 agosto 1878	Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione del protedimento di Via Assarotti
Regio Decreto 30 gennaio 1881	Piano di ingrandimento della città fra San Bartolomeo e piazza Manin
Regio Decreto 6 gennaio 1889	Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione della strada da Cappuccini a Magenta

N.B. dopo il 1865 le approvazioni governative sono regolate dall'Ordinamento del Regno d'Italia sui Lavori Pubblici, sancito dall'Allegato F della Legge 20 marzo 1865 n.2248¹¹

Il piano stradale napoleonico prevedeva la realizzazione della via costiera lungo l'intero arco regionale come sezione del grande asse di collegamento Parigi – Napoli relativi al tratto compreso entro i confini del dipartimento, per uno sviluppo di circa 48 km. Vennero inoltre iniziati: la costruzione della GE-Scoffera-Bobbio per uno sviluppo di 93 Km.¹²

Sino dall'adozione del piano di Adolfo Parodi (1875), che fu una scelta determinante per gli assetti futuri, il porto aggiornò molto lentamente la sua funzionalità che rimase costretto nei limiti dello specchio acqueo storico. Ma intanto nuove espansioni urbane sono stimulate dal completamento delle strade avviate in età napoleonica sulle Riviere e verso il valico dei Giovi, dalla inaugurazione della prima linea ferroviaria Genova-Torino (1854) e soprattutto dal tracciamento della grande carreggiabile interna (1835-48) che collega l'area portuale con le uscite urbane di levante e ponente.

Il consolidamento di questa singolare alleanza non poteva che fondarsi sulle politiche di sostegno allo sviluppo dell'economia locale. Con l'annessione dei Comuni lungo e oltre il Bisagno l'urbanistica continuò il lavoro già iniziato nella prima metà del secolo, di costruzione di una città moderna, dove però anche le lotte politiche si tinsero di crisi sociale, non è un caso che a Genova fiorissero numerose società di mutuo soccorso e che nella Sala Sivori del congresso dei lavoratori italiani nascesse il partito Socialista.¹³

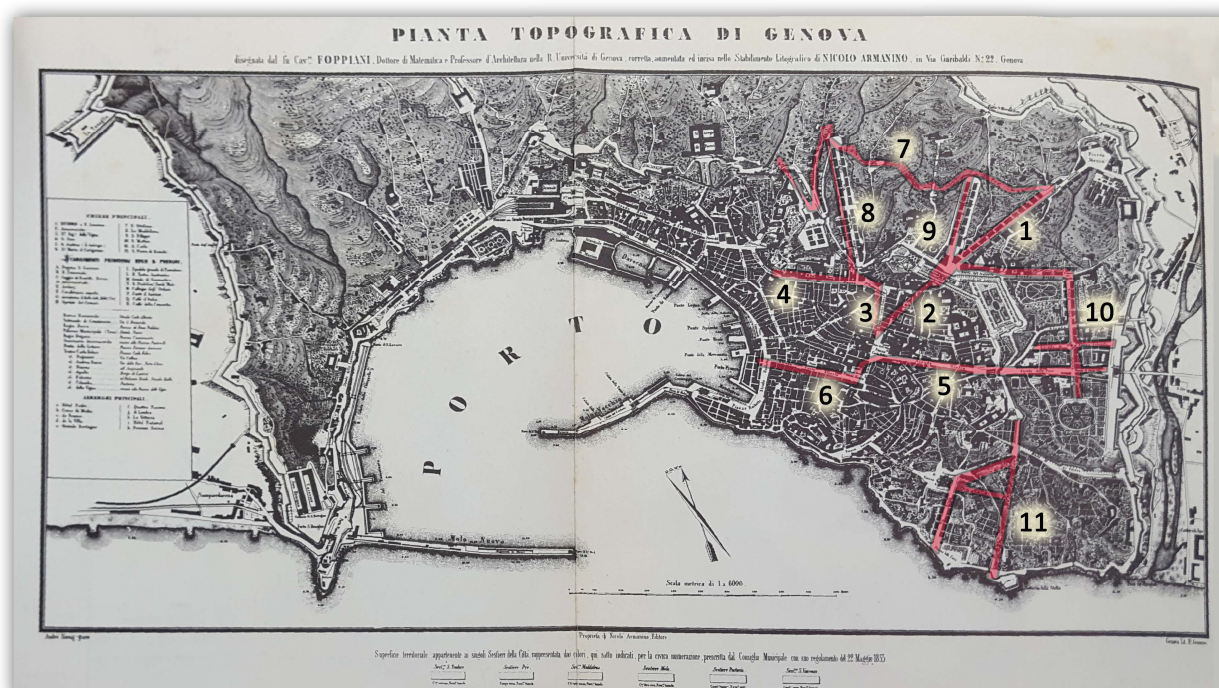


Le fronti basse del Bisagno in una veduta d'insieme dell'ultimo tratto della sponda destra del Torrente. Le fonti basse erano le parti avanzate delle mura e furono demolite durante i lavori di sistemazione della zona. - F. Volpe, A. Padovano, *La grande storia di Genova. Dal Regno di Sardegna al Regno d'Italia*, Vol. VIII, Artlibri, Genova 2008, p.9

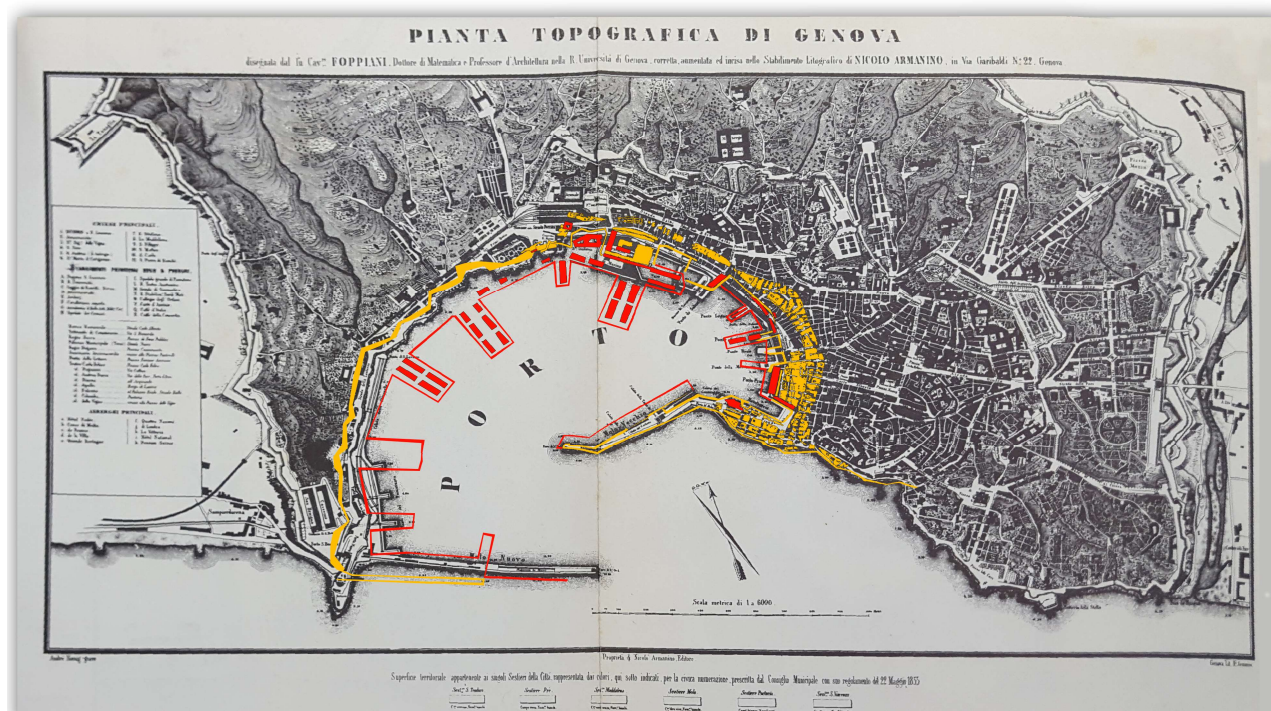
¹¹ R. LUCCARDINI, *Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento*, Sagep editori, Savignone (GE), 2012, p.7

¹² D. PRESOTTO, op.cit., p.157

¹³ F. VOLPE, A. PADOVANO, *La grande storia di Genova. Dal Regno di Sardegna al Regno d'Italia*, Vol. VIII, Artlibri, Genova 2008, p.9



"Pianta di Genova del Foppiani pubblicata postuma (con la suddivisione in Sestieri: 1854" - Archivio storico di Genova
La rete della nuova viabilità ottocentesca. - Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebor, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978
1.Via Assarotti 2. Via Roma; 3. Strada Carlo Felice(l'attuale Via XXV Aprile); 4. Strada Nuova (l'attuale Via garibaldi); 5.Strada Giulia (l'attuale Via XX Settembre); 6. Via san Lorenzo; 7. Circonvallazione a Monte; 8. Via Caffaro; 9.Via Goito; 10. Via Galata e Pzza Colombo; 11.Via Corsica



"Pianta di Genova del Foppiani pubblicata postuma (con la suddivisione in Sestieri: 1854" - Archivio storico di Genova In giallo: situazione del Porto e della Ripa all'inizio del secolo XIX, In rosso: gli interenti di ampliamento alla fine del secolo XIX



Il periodo intercorso dagli anni Sessanta del XIX in poi, quindi, vide fiorire in Genova iniziative coraggiose di riassetto urbanistico della città, iniziative che trovarono la loro radice in un clima politico locale assolutamente nuovo rispetto al decennio precedente.¹⁴ In particolare con la politica di Cavour, la classe dirigente genovese venne favorita da finanziamenti statali che furono mantenuti e incrementati sotto Crispi e Giolitti. Nell'arco di neppure cento anni il porto di Genova fu interessato da tre progetti che lo fecero espandere



lungo il litorale soprattutto verso ponente. Il primo progetto lo dotò di nuove attrezzature moderne di movimentazione merci e del tratto di diga foranea a chiusura del "bacino vecchio" nel 1887, il Duca di Galliera donò Lire venti milioni per quest'opera.¹⁵ Seguirono poi nel corso del 1900 i progetti dei pennelli nel bacino di Sampierdarena, un Piano Regolatore del Portuale e successivi interramenti nel levante con la costruzione della fiera del mare.

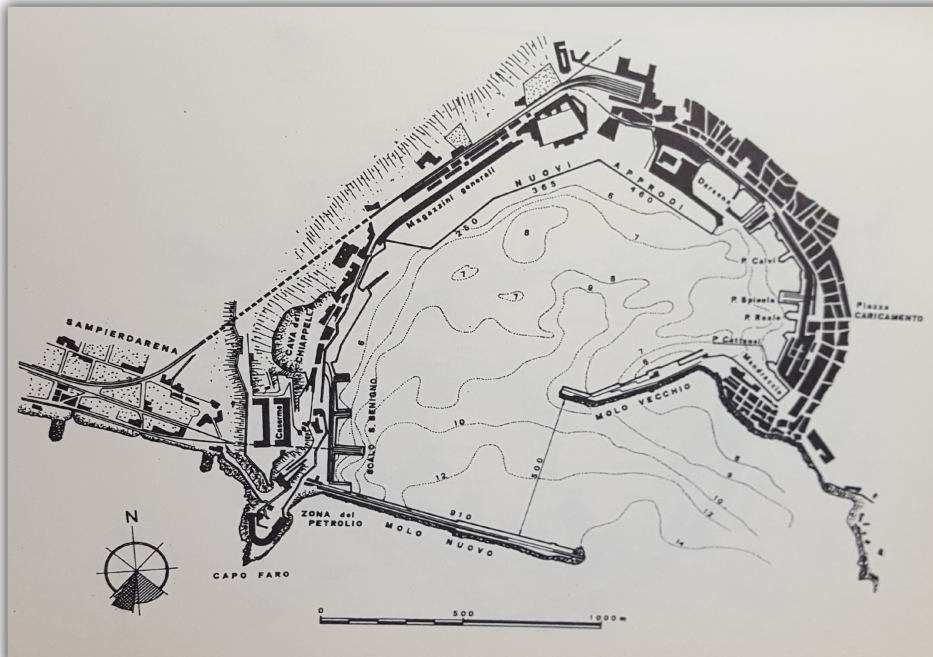


FEDERICO CAMINATI, *Il nuovo porto di Genova così come appariva nell'anno 1890* - F. Volpe, A. Padovano, *La grande storia di Genova*. Dal Regno di Sardegna al Regno d'Italia, Vol. VIII, Artlibri, Genova 2008, p.9

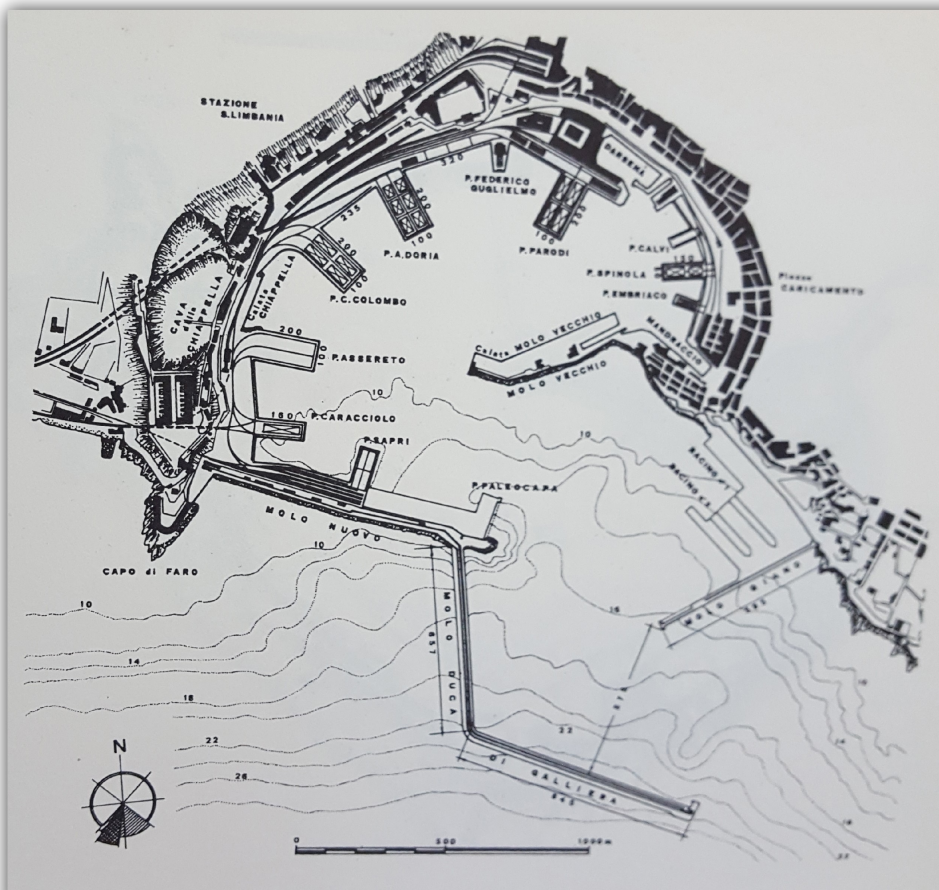
In alto a destra il porto di Genova nel 1890, G. BORZANI, *Cento anni di pianificazioni*, in *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, M.E. TONNIZZI, FRANCOANGELI, GENOVA, 2000, p.210

¹⁴ F. VOLPE, A. PADOVANO, *La grande storia di Genova*. Dal Regno di Sardegna al Regno d'Italia, Vol. VIII, Artlibri, Genova 2008, p.100

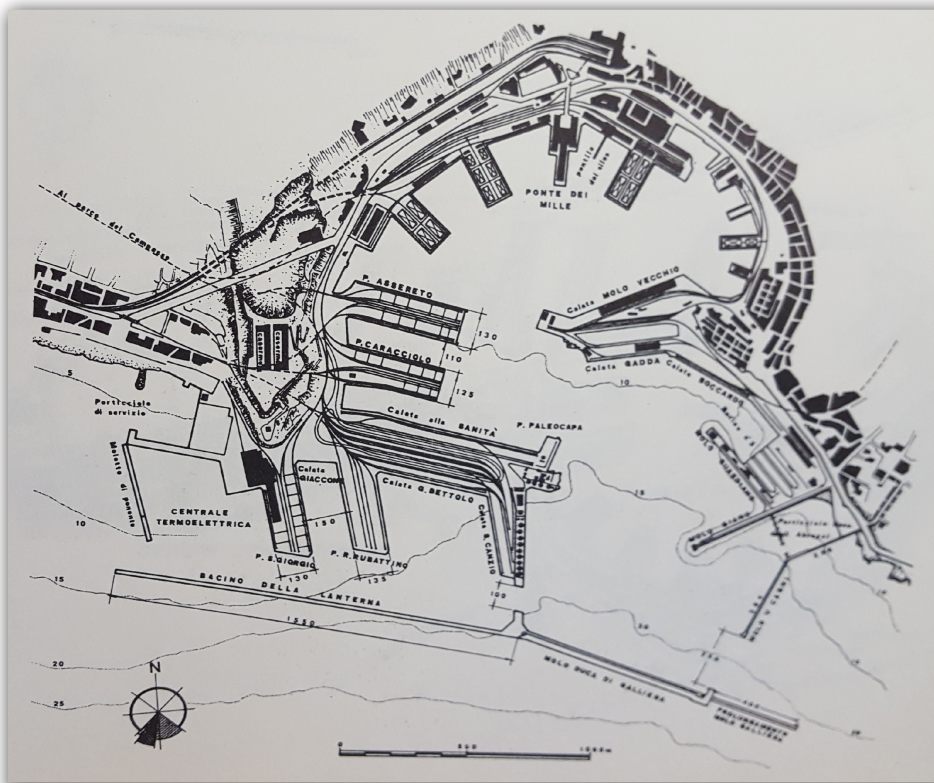
¹⁵ *Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova*, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebor, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978, p.61



Il porto di Genova nel 1876
- G. BORZANI, *Cento anni di pianificazioni*, in *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, M.E. Tonnizzi, FrancoAngeli, Genova, 2000, P.209

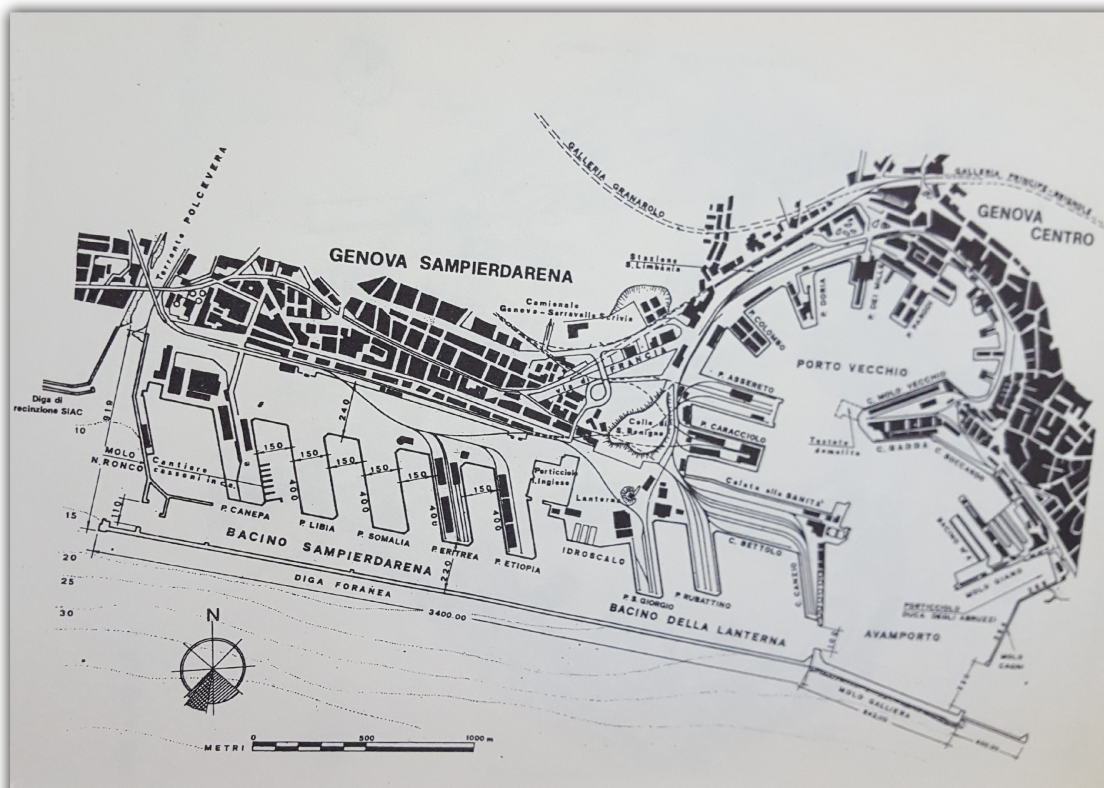


Il porto di Genova nel 1890
- G. BORZANI, *Cento Anni Di Pianificazioni*, in *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, M.E. Tonnizzi, FrancoAngeli, Genova, 2000, p.209- 210



Il porto di Genova nel 1926

- G. BORZANI, *Cento anni di pianificazioni, in Mercì, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900, M.E. Tonnizzi, FrancoAngeli, Genova, 2000, p.211*



Il porto di Genova nel 1941

- G. BORZANI, *Cento anni di pianificazioni, in Mercì, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900, M.E. TONNIZZI, FRANCO ANGELI, GENOVA, 2000, p.213*



3.PIANI, PROGETTI ED EVENTI NEL CENTRO STORICO E NEL PORTO

3.0 Mappa concettuale

Nel passaggio dell'Antico Regime al "Mondo Nuovo" post-rivoluzionario, l'architettura acquistò il senso di un *habitus civile* che fu, innanzitutto "responsabilità" e "misura". Il senso di "responsabilità" tipico della cultura illuministica, che equivale al "diritto/dovere" dell'individuo all'autodeterminazione attraverso la "conoscenza" e il senso di "misura" derivato da un rapporto col mondo naturale non più scaduto soltanto dai cicli stagionali e dalle superstizioni popolari ma bensì dalle acquisizioni della tecnica. "Conoscenza/responsabilità" e "tecnica/misura" sono dunque i binomi su cui si basa quell' "idea della magnificenza civile",¹⁶ e con le quali si esprime Carlo Cattaneo, quando sintetizza il programma di riforma urbana promosso dalla nuova società borghese.

Mentre La "città murata", ossia la città chiusa entro le sue mura medievali o i suoi bastioni rinascimentali, era comunque compresa tra due poli: la Chiesa e il palazzo, la città borghese fu quella che scardinò il duopolio e lo fa "inventando" nuove tipologie alternative, per l'appunto alla Chiesa e al Palazzo, quindi capaci di istituire un diverso e più articolato sistema di polarità. L'elemento cardine diventò l'edificio pubblico, e difatti le varie tipologie attraverso cui venne declinato definirono un'assonometria architettonica rispondente all'idea classica di "buon governo" e contemporaneamente a un nuovo progetto di vivere civile. Si ebbero così gli edifici per la politica e l'ordine pubblico: il Palazzo del Governo, il Tribunale, la Prigione, gli edifici per la Salute e l'igiene: l'Ospedale, il Manicomio, il Cimitero; gli edifici per la cultura e l'intrattenimento: la scuola, la Biblioteca, il Museo, il Teatro, l'Arena; gli edifici per l'economia e il commercio: la Banca, la Zecca, il Mercato, il Mattatoio, l'Opificio; gli edifici per la guerra: la Caserma, l'Arsenale, ecc.¹⁷

La questione delle Abitazioni

Il principale contributo della città borghese fu la reinvenzione della tipologia edilizia in appartenenza più antica e banale: la casa.

I concetti di "privacy" e "confort" costituiscono gli assi portanti cui si sviluppò, durante tutto il XIX secolo, la messa a punto della "casa di civile abitazione".¹⁸

In realtà la riflessione teorica sul tema della casa ebbe come snodo centrale un altro concetto di primaria importanza. L'idea di "decoro"- Questa idea fu mutata dall'antico, Vitruvio, infatti, già parlava di *decor* nel *Primo Libro* del *De Architectura*. "il decoro è l'aspetto perfezionato dell'opera che si ottiene quando ogni suo elemento è stato ben calcolato ed è conforme allo *statio* (concordanza della struttura architettonica con divinità o luogo) o *convenienza* (themathismos), alla consuetudine, alla natura."¹⁹

Dunque è il decoro che decide della scelta sia della tipologia, sia dell'ordine da applicare a questo o a quel Tempio.²⁰

¹⁶ *Idea della Magnificenza Civile, Architettura a Milano 1770-1848*, CATALOGO DELLA MOSTRA A CURA DI L. PATETTA, MILANO, 1978, in *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S. FERA E M. SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.17

¹⁷ *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S. FERA E M. SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.19

¹⁸ *IBIDEM*, p.21

¹⁹ M. VITRUVIO POLLIONE, *Dell'Architettura*, INTERPRETAZIONE A CURA DI G.FLORIAN, PISA, 1978, p.15, in *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S.FERA E M.SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.24

²⁰ *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S. FERA E M. SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA,



L'espansione

Gli imponenti processi di ristrutturazione e di sviluppo avvennero entro ambiti territoriali degli anni della formazione e del consolidamento della Genova moderna. Si parla degli ultimi decenni del diciannovesimo secolo e dei primi anni del Novecento.

Lo stesso ampliamento dello scalo portuale che costituì, con le nuove infrastrutture, l'intervento più significativo del periodo fu la logica di una tendenza espansiva del bacino delineata dalla metà dell'Ottocento e oggetto di precise proposte progettuali elaborate fino dai primi anni del Novecento.²¹

L'estensione del porto fu indotta dallo sviluppo della navigazione a vapore addensandosi nel ponente cittadino con un tessuto industriale che costituisce ancora oggi l'asse portante delle attività produttive genovesi.²²

La rottura del limite fisico di San Benigno e il prolungamento dello scalo portuale a Sampierdarena, costituirono eventi di fondamentale importanza nella formazione della Genova contemporanea.

Due parti del territorio –il centro e il ponente- differenti per morfologia e per funzioni, trovarono una definitiva giunzione.²³

Gli anni della prima guerra mondiale, per la quasi totalità della città, furono di stasi assoluta nello sviluppo economico e nelle trasformazioni territoriali. Gran parte della produzione bellica fu opera del sistema manifatturiero realizzato dall'Ansaldo negli anni che precedettero il conflitto e che venne completato con nuove strutture produttive nel corso stesso della guerra. Fu in quel periodo che sul versante dell'organizzazione del territorio si consolidò un insieme di localizzazioni manifatturiere destinate a segnare per anni l'immagine della città e il suo sistema di relazioni funzionali. Alla conclusione della "Grande Guerra" lo sviluppo urbano assunse come aspetto la "continuità" rispetto alle linee di organizzazione che si erano andate delineando nei decenni precedenti.²⁴

Tra il 1911 e il 1920 il disegno urbano seguì con evidenza la riorganizzazione viaria della città, la quale fu conseguenza dell'incremento dei traffici portuali: il porto generò e attirò, infatti, sempre più flussi di merce che si diramarono verso il (o dal) territorio continentale creando problemi ed intralci proprio nell'area urbana di immediato contatto. L'accresciuta movimentazione delle merci, inoltre, richiamò quote crescenti di manodopera che dovevano avere la possibilità di poter accedere alle banchine e defluire dai piazzali portuali con la tempestività imposta dai nuovi ritmi recepiti dai contratti di lavoro.²⁵

La "Grande Genova"

La formazione della "Grande Genova" vide nella realizzazione del nuovo bacino portuale un elemento di connessione funzionale essenziale per il supporto all'espansione portuale è la realizzazione, nella prima metà degli anni Trenta, della Strada "Camionale" (l'attuale A7, Genova-Serravalle).

Il nuovo sistema infrastrutturale costituì una svolta importante nel sistema di relazioni tra Genova e gli altri centri industriali dell'Italia Nord-Occidentale.

Con il rilancio dell'industria bellica e con la politica anticongiunturale delle opere pubbliche, in particolare con gli interventi nel porto e nel sistema infrastrutturale, Genova assistette nella seconda metà degli anni Trenta ad una ripresa significativa dell'economia. Sono quelli gli anni in cui cominciarono a prendere corpo anche le grandi iniziative di trasformazione del centro urbano.²⁶ La "Grande Genova" diventò, così, il primo risultato della politica amministrativa del "regime".

Alla città, così come configurata dopo l'annessione del 1874, vennero aggregati 19 Comuni compresi lungo l'arco costiero di 25 chilometri tra Voltri e S. Ilario e lungo le principali vallate del Polcevera e del Bisagno.

DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.24

²¹ Carlo Francesco Barabino (1768-1835). *Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S. FERA E M. SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.15

²² R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.53

²³ Carlo Francesco Barabino (1768-1835). *Architettura Civile per Genova*, A CURA DI S. FERA E M. SPESSO, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, DIPARTIMENTO POLIS, FACOLTÀ DI ARCHITETTURA, COEDIT EDIZIONI S.R.L., 2010, p.15

²⁴ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.15

²⁵ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.53.

²⁶ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.17



La superficie del territorio comunale passò da 3.400 ettari ad oltre 23.000, mentre la popolazione attribuita al comune di Genova cresce dai 334.986 abitanti presenti entro i vecchi confini al 31 dicembre 1925, ai 588.121 presenti nella stessa data dell'anno successivo nell'ambito della nuova entità amministrativa. Ma ancora più significativa fu la modifica alla struttura della stessa città, nella sua immagine, nel suo ruolo amministrativo.

I processi di crescita che fino a quel momento furono funzionali allo sviluppo edilizio e al decentramento dei servizi, produssero una realtà amministrativa dalle caratteristiche sociali del tutto nuove, talmente complesse da governare tale che la Grande Genova non fu altro che la sommatoria di realtà diverse.

Il disinteresse dell'urbanistica del regime verso i problemi delle periferie urbane, ampiamente documentato nel caso genovese dal divario tra l'impegno per i piani del centro e la normale routine che caratterizza la gestione edilizia nelle altre zone della città, rese evidente una caduta della qualità della crescita urbana, soprattutto nelle realtà più significative del Ponente cittadino.

L'aggregazione nel 1926 contribuì a consolidare una suddivisione della città in parti funzionalmente ben distinte: un centro amministrativo e turistico, caratterizzante in parte dall'impronta dell'architettura di regime, un levante destinato a residenza qualificata e i quartieri al di là della Lanterna funzionali alle attività portuali e industriali, condizionate dalle logiche proprie dello sviluppo economico di questi settori.²⁷

Il processo di trasformazione della città proseguì tra le due guerre: ai tradizionali fattori di crescita urbana legati al processo di industrializzazione, e che ebbe come conseguenza l'espansione "a macchia d'olio del tessuto urbano, si affiancò la progressiva articolazione delle funzioni urbane, sempre più complesse e spesso causa di trasformazione dei centri antichi.²⁸

Durante il regime fascista "un ruolo sempre più importante venne assunto dalle funzioni amministrative e di servizio [...] così come aumentò il ruolo dello stato nella vita civile, ad ogni livello"²⁹

Un nuovo peso assunsero i grandi servizi urbani, come i centri ospedalieri e universitari, gli impianti sportivi, gli aeroporti. Strutture che condizionano in modo rilevante l'organizzazione di ampi settori della città. La politica accentratrice del governo si tradusse in un riordino della gerarchia urbana, secondo una struttura piramidale al vertice della quale fu posta la capitale.

Contro l'urbanesimo

Il fascismo tentò attraverso l'emanazione di alcuni provvedimenti legislativi di ostacolare le emigrazioni interne, soprattutto verso i centri di dimensione maggiore.

Nel 1926 fu istituito un Comitato permanente per il controllo degli spostamenti di popolazione sul territorio nazionale, cui fecero seguito norme di controllo del mercato del lavoro e nel 1939 la legge "contro l'urbanesimo", che vietò i trasferimenti nei centri con più di 25.000 abitanti o capoluoghi di provincia, in assenza di un lavoro stabile.

L'ideologia urbana trova riscontro anche nella formazione di un preciso settore disciplinare dell'urbanistica, volto allo studio delle aree e degli insediamenti agricoli e nello sviluppo di modelli insediativi suburbani, come i "quartieri giardino" o le "case popolarissime", destinati in prevalenza alle classi a reddito minore.³⁰

Concetto contro la Teoria del diradamento

Il complesso delle trasformazioni urbane nel ventennio compreso tra le due guerre assunse interventi con caratteri di particolare traumaticità, con la demolizione di intere porzioni di tessuto urbano. Eppure nei primi decenni del secolo l'interesse verso la conservazione e il recupero della città raggiunse livelli notevoli con la diffusione delle teorie di Camillo Sitte e le proposte di Giovannoni e Piacentini. Per la prima volta Giovannoni aveva infatti introdotto il concetto di tutela dell'"ambiente" storico legando cioè il "monumento" alla struttura urbana che la circonda. Alla teoria più nota del "diradamento" affiancò enunciazioni quali: la necessità di inserire il centro storico nell'economia cittadina, di mantenere nel centro storico i ceti che risiedono, di coordinare in un

²⁷ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.39

²⁸ IBIDEM, p.55

²⁹ A.MIONI, *Le città italiane tra le due guerre (1920-1940)*, IN A.A.V.V., *La città*, MILANO, 1978, p.156 IN F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.55

³⁰ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.55



unico progetto nuove espansioni e tessuto antico.³¹

Più ascoltati, perché più in sintonia con gli interessi del settore imprenditoriale furono invece i propugnatori degli sventramenti e delle demolizioni: a partire dai futuristi che avevano affermato la necessità di fondare la "città futurista" sulle rovine della città antica.³²

Sulla base di queste affermazioni vennero avviate consistenti operazioni di trasformazione urbanistica ed edilizia, purtroppo spesso condotte a termine nel secondo dopoguerra e persino negli anni Sessanta.

I concorsi

Lo strumento maggiormente utilizzato per definire scelte urbanistiche e modalità progettuali degli interventi di riqualificazione ma anche di consistenti espansioni urbane o di opere di architettura è costituito dal pubblico "concorso"; la diffusione del quale caratterizzò il periodo fascista e coinvolse grandi e piccole città.

Nel caso genovese lo strumento del pubblico concorso fu già largamente utilizzato nella prassi amministrativa nella seconda metà dell'Ottocento.

Nel periodo compreso tra le due guerre assunse, però, un rilievo particolare e fu promosso non solo dall'Amministrazione Comunale, ma spesso dalle Associazioni delle Categorie Professionali più interessate ai problemi della città, degli architetti e gli ingegneri, e dagli stessi organi di informazione.³³

Zoning o zonizzazione

Il piano di matrice razionalista, pur iniziando ad affermarsi negli anni Trenta trovò in Italia una diffusa applicazione solo nel secondo dopoguerra. Nel periodo tra le due guerre ebbe inizio la sperimentazione di alcuni dei caratteri della nuova forma di piano. Il più innovativo fu costituito dalla suddivisione in zone funzionali del territorio -lo zoning o zonizzazione-; a ciascuna zona corrispose una funzione specifica: residenziale, di servizio, produttiva e una precisa normativa edilizia.

Alla pianificazione per "elementi" (strade, piazze, case, scuole, giardini, ecc.) che venivano distribuiti lungo una viabilità di servizio, tipica struttura dell'Ottocento, venne progressivamente sostituita una pianificazione per "aree" spesso assoggettate da un'ulteriore intervento urbanistico unitario.³⁴

Nel caso di Genova, in quel periodo, lo sviluppo e la trasformazione della città furono gestiti attraverso gli strumenti urbanistici tradizionali, gli unici piani che utilizzarono alcune delle metodologie elaborate del razionalismo furono quelli presentati nel 1932, al concorso per il Progetto di Piano Regolatore del levante della città.

Si trattò di ipotesi progettuali mai tradotte in uno strumento urbanistico definitivo.

L'unico provvedimento amministrativo che negli anni Venti e Trenta, interessò il settore urbanistico ed edilizio fu il nuovo Regolamento Edilizio, approvato nell'ottobre del 1929, riguardò la necessità di regolare in modo unitario lo sviluppo della città. Il Regolamento Edilizio introdusse il concetto di tutela delle bellezze panoramiche e dei crinali dei monti, precisando altezze minori, minori dimensioni e maggiore ampiezza di distacchi per le costruzioni da realizzare alle quote più elevate.³⁵

La ricostruzione

Durante il periodo compreso tra il 1940 e il 1944, Genova subì due bombardamenti navali e numerosi incursioni aeree che ridussero la sua consistenza edilizia di circa il 23% : il centro storico risultò l'area più colpita e in alcune zone come Sarzano e San Silvestro, la fisionomia dell'abitato fu completamente stravolta.³⁶

³¹ IBIDEM, p.55

³² L. DI MAURO, M.T. PERONE, *Gli interventi, nei centri storici. Le direttive di Mussolini e le responsabilità della cultura*, in S. DANESI, L. PATETTA, *Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo*, MILANO 1976, p.38 in F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.55

³³ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.56

³⁴ G. DI BENEDETTO, *Introduzione all'urbanistica*, FIRENZE, 1977, in F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.59

³⁵ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.60.

³⁶ F.CESARE ROSSI, B.GABRIELLI, M.FAZIO, *Itinerari n.69/72. La scoperta di Genova*, 1963 in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato". Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.28.



Il piano di ricostruzione previsto dalla legislazione nazionale con il D.L. n.154 del 1945 fu definitivamente approvato nel gennaio 1950: esso per velocizzare nel Paese il processo di ricostruzione diede la possibilità di aggiungere un piano agli edifici esistenti, ma nel caso specifico della città di Genova lo sfruttamento di questa opzione risultò controproducente: l'aumentare l'altezza degli edifici del centro storico riducesse il soleggiamento delle superfici a terra cioè quelle più frequentate dai cittadini.³⁷

La "città divisa"

All'inizio degli anni Cinquanta, inoltre, in piena fase postbellica, momento di ricostruzione del Paese, il porto con la sua intensa attività aiutò la città di Genova a riacquisire un ruolo primario a livello nazionale con la presenza di gruppi industriali pubblici e privati leaders in attività produttiva di base manifatturiera. Ci si ritrovò di fronte a due problematiche: l'aumento della popolazione e la ricostruzione causata dai danni della seconda guerra mondiale. Il sociologo Luciano Cavalli in un saggio del 1965 definì Genova come la "città divisa", perché caratterizzata da un'accentuata conflittualità sociale oltre che all'antagonismo centro-periferia. Questa immagine ancor oggi sintetizza venti anni di storia locale, dalla conclusione della ricostruzione post-bellica alla seconda metà degli anni Sessanta.³⁸

Più precisamente la conflittualità sociale vide una situazione di "divisione" tra una borghesia assenteista, che sognava un città "terziaria" e soprattutto senza operai e un movimento operaio troppo impegnato a difendersi per non temere l'innovazione sempre come possibile manovra dell'avversario di classe.³⁹

Commissione Astengo

Nel 1959 venne approvato il primo Piano Regolatore Generale, che rispecchiava la cultura urbanistica del tempo e le logiche di sviluppo quantitativo e della rendita. Per le parti centrali della città si confermò quanto previsto dal piano del 1932, compresa l'eliminazione totale dei quartieri di Piccapietra, Madre di Dio e san Vincenzo. Da quel momento in avanti la successione dei piani per la città non ha più la capacità di darle forma. L'ultimo tentativo venne fatto con la costituzione di una commissione coordinata da Astengo (1963-1965) per la revisione del PRG, che però venne sciolta prima di concludere il proprio lavoro.⁴⁰

Il restauro

A partire dai Piani di Ricostruzione, fino ad arrivare ai decenni più recenti, in sostituzione al modesto disegno di razionalizzazione presentato sino agli anni Quaranta, venne a presentarsi un atteggiamento che vide nel territorio e nella città una base informe sulla quale innestare, senza una strategia di insieme, le differenti ipotesi di sviluppo. Lo stesso confronto politico non assunse mai come riferimento sostanziale, un disegno organico di assetto della città, ma si esaurì spesso in opzioni settoriali.⁴¹

Le tecniche operative del restauro urbano divennero previsioni normative ed elaborati specifici che qualificarono gli interventi puntuali sulle singole unità edilizie. Si parlava generalmente di tavole che definirono le modalità d'intervento, le esclusioni e gli assenti per le destinazioni d'uso ammesse, l'appartenenza alle categorie tipologiche per rendere aderenti interventi di adeguamento e realtà fisica dei manufatti.⁴² Queste tavole divennero successivamente uno standard tecnico per moltissimi piani.

Le trasformazioni, per lo più mancate, della città storica da parte dell'architettura in età postmoderna paiono essere attuate invece da altre forze, ben più potenti. Le stratificazioni della città antica, i modi di vivere e i processi sociali che essa ancora testimonia, sono state infatti oggetto di interesse, culto e manipolazione da parte di

³⁷ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.61.

³⁸ P. ARVATI, *La "Città Divisa": anni Cinquanta e Sessanta a Genova*, in *Genova nell'età Contemporanea, economia, culture e società nel Novecento*, VOLUME SESTO, in *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1393

³⁹ P. ARVATI, *La "Città Divisa": anni Cinquanta e Sessanta a Genova*, in *Genova nell'età Contemporanea, economia, culture e società nel Novecento*, VOLUME SESTO, in *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1406

⁴⁰ F. ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.124

⁴¹ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il Paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età Contemporanea, economia, culture e società nel Novecento*, VOLUME SESTO, in *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1409

⁴² L. BENEVOLO, P.L. CERVELLATI, I. INSOLERA, *Assessorato all'Urbanistica e Centro storico, PPE Centro storico, Piano Particolareggiato esecutivo, Relazione Generale*, luglio 1989, p. 14.



un'industria culturale attentissima al fascino del passato.⁴³

Il progetto di restauro dei centri urbani, tra gli anni Settanta e Ottanta, infatti, fu determinato in larga parte dal connubio tra un'"industria culturale" con inclinazioni regressive e un diffuso "shock del futuro" dovuto a un progresso tanto rapido quanto spaesante,⁴⁴ che con l'allargamento del consumo culturale a fasce sempre più ampie di popolazione si diede vita a un'industria turistica fondata sul consumo di spazi urbani rassicuranti, diametralmente opposti nelle loro caratteristiche formali e simboliche, come anche nelle attività e nei processi sociali che li ospitano, agli spazi ordinari della città del lavoro e del traffico.⁴⁵

Un'immagine metropolitana

Inizialmente, l'atteggiamento politico nei confronti del destino di Genova fu quello di esaltare le componenti infrastrutturali o i nuovi simboli di una terziarizzazione enunciata. Un'immagine che evidenzia il costante distacco della città dal mare e che recuperava ed esaltava alcune parti monumentali del suo patrimonio storico, nel contesto di un crescente degrado del tessuto nel quale si inseriscono polarità significative.⁴⁶

Se la struttura della città era spesso inerme a questi fenomeni, la sua amministrazione ne era altrettanto spesso convinta promotrice, in una gara alla rivalutazione monetaria dell'immagine urbana che si svolgeva tra municipalità in concorrenza.

I centri storici sono diventati così un patrimonio prezioso anche da un punto di vista economico – lo stesso concetto di *heritage* implica la trasformazione delle tracce del passato in prodotto di mercato destinato alla fruizione di specifici gruppi di consumatori.⁴⁷ - e la capacità attrattiva della loro immagine ha assunto un significato tale da determinare il successo o la decadenza dell'intero organismo urbano.⁴⁸

In questi anni "l'immagine della città diviene importante tanto quanto la sua realtà". Per questo il centro antico è oggetto di cure specifiche, il cui orizzonte, spesso, non è l'autenticità filologica dei tracciati stradali o dei fabbricati quanto il loro fascino, la capacità di suscitare attrazione e senso d'identità, al pari della capacità di offrire al turismo di massa spazi e servizi necessari.⁴⁹

Tutela e valorizzazione

All'inizio del terzo millennio, in gran parte del territorio europeo il centro antico è tornato a essere davvero il cuore della città: fisico, simbolico e persino finanziario. Le strategie di riappropriazione di queste aree, da parte di politiche urbane sempre più complesse e articolate, sono oramai speculari alle strategie che regolano le trasformazioni delle aree periferiche nonché la crescita eventuale di nuovi pezzi di città. Così il patrimonio urbano consolidato corre il rischio di indebolirsi sotto il peso di funzioni, attività, aspettative (non solo economiche) assai ingenti: tutela e valorizzazione saranno, sempre più, l'orizzonte dove tutto ciò deve acquisire anche un'indispensabile significato etico.⁵⁰

Gli eventi

A partire dai primi anni Novanta Genova mosse i passi importanti che portarono a risultati decisivi sul rilancio, valorizzazione e recupero del suo Centro storico e del suo porto. La prima volta che si parlò di "manifestazioni colombiane" in occasione dei 500 anni dalla "scoperta" dell'America (1992) fu nel 1984 su proposta di Renzo Piano.

⁴³ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.53.

⁴⁴ T. W. ADORNO, M. HORKHEIMER, *Dialettica dell'Illuminismo*, Einaudi, Torino, 1966.

⁴⁵ G. ASHWORTH, J. TUNBRIDGE, *The Tourist-Historic City. Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*, Pergamon, Amsterdam-New York, 2000.

⁴⁶ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il Paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età Contemporanea, economia, culture e società nel Novecento*, VOLUME SESTO, in *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1409

⁴⁷ A. DOBBY, *Conservation and Planning*, Hutchinson, London, 1978.

⁴⁸ H. DAVID, *Urban Places in the "Global Village". Reflections on the Urban Condition in the Late Twentieth Century Capitalism*, in *World Cities and Future of the Metropolises*, Catalogo della mostra (Palazzo dell'Arte, Milano, 21 settembre – 18 dicembre 1988), a cura di L. Mazza, Electa, Milano, pp. 21-32.

⁴⁹ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.54.

⁵⁰ IBIDEM, PP. 55-56.



Il via ai lavori e finanziamenti risali al 1988. Fu il primo passo verso il cambiamento che la città di Genova avrebbe subito: scoprire il centro storico come risorsa e il porto come occasione turistica e fare in modo che le due realtà potessero essere legate.

Nei primi duemila sono seguiti altri due grandi eventi: il vertice G8 e Genova 2004, Capitale europea della Cultura: "I soldi di Colombo" hanno dato il via ad una strategia di urbanizzazione della città che si è sviluppata fra il 1986 e il 2006 e che ha trasformato il rapporto fra la città e il porto. Una complessa orchestrazione fra strumenti urbanistici e rapporti fra le autorità, gestione degli interventi e dei finanziamenti. L'arch. Gabrielli ricorda: *"Nonostante le scarse risorse di base, Genova ha saputo sfruttare i tre grandi eventi, sono stati il volano per mettere in moto cospicui investimenti pubblici e privati"*⁵¹

La città di oggi è diversa da quella degli anni Novanta e dei primi Duemila, eppure il declino dell'industria e delle trame sociali che caratterizzano il tessuto genovese continuano ad essere i problemi principali a cui ancora non si è riusciti a trovare soluzioni.⁵²

In una società sempre più mobile e plurale, con l'apertura dell'arena decisionale, si fa strada la sperimentazione di forme di "governance", in opposizione al concetto di "gouvernement" come tipico intervento dello Stato. Tale esercizio di concertazione delle strategie presuppone uno stile di governo diverso dal controllo gerarchico e una capacità di mobilitarsi per sviluppare forme di interazione (sociale, politica ed economica). Così, intorno ai temi della rigenerazione e trasformazione della città si afferma la ricerca di un diverso "fare amministrativo" e di nuovi strumenti di "gestione urbana"⁵³

Genova ha compiuto grandi passi avanti in una transizione difficile e travagliata verso una realtà economica diversificata, puntando su un modello di città dove, accanto alla valorizzazione delle attività competitive e innovative tipiche della tradizione portuale e produttiva, si promuove il ruolo della città nel campo culturale, artistico e del tempo libero. I grandi eventi hanno giocato un ruolo importante nel quadro della trasformazione mettendo in campo risorse importanti.⁵⁴

⁵¹ <http://genova.erasuperba.it/expo-92-colombiane-g8-capitale-cultura-2004>

⁵² IBIDEM

⁵³ C. GATTORNA, *Attori e processi: le linee e i progetti di una città in azione*, IN *Genova, architettura, città, paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.136

⁵⁴ F. GASTALDI, *Scenari di trasformazione e di futuro per Genova tra economia e territorio*, IN *Genova, architettura, città, paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.148



Genova nei primi del Novecento, Panorama. Collezione privata



Genova nei primi del Novecento, Panorama. Collezione privata



3.1. Il Piano di Ampliamento delle Abitazioni di Carlo Barabino

3.1.1 Il contesto

Il 2 giugno 1818 Carlo Barabino venne nominato architetto della città di Genova: la proposta del Barabino ad Architetto del Comune fu inizialmente legata alla necessità di realizzare particolari sistemazioni viarie.⁵⁵ Tra i lavori che egli seguì, si ricordano la sistemazione della strada di ingresso a Ponente, dalla Porta della Lanterna tra San Teodoro e Palazzo Doria: si trattava dell'ingresso per le vie della Riviera e dall'entroterra, aperto panoramicamente su tutta la città, quasi come quello da mare, che per secoli è stato l'unico per Genova;⁵⁶ il progetto della passeggiata dell'Acquasola che per la posizione panoramica e per la comodità di accesso (già allora meta di passeggio per i genovesi) venne percepita come spazio urbano, foro di rappresentanza circondata da edifici monumentali, sia pure alternati a grandi spazi verdi;⁵⁷ si tornò sul problema della viabilità anche su strada Carlo Felice: ponendo in comunicazione la Strada Nuova e la Piazza del Teatro, la quale rispondeva ad un principio programmatico dell'urbanistica neoclassica: il coordinamento nel centro cittadino di edifici pubblici e monumentali, tali da costituirlo punto di riferimento dell'orditura urbana, ma non risolvendo il problema del raccordo tra il porto e le strade di ponente e di levante. Fu in questa occasione che nel 1822 si riprese la discussione sulla necessità di realizzare una carrettabile, quasi da traffico pesante, e il 28 dicembre dello stesso anno Carlo Felice, cedendo alle pressioni del Senato genovese, nominò la "Commissione per la formazione della strada carrettiera nell'interno della città che sarà di facile e comoda comunicazione tra le due strade dei Giovi e di Levante".⁵⁸ Il Barabino non fece parte della Commissione ma fu richiesto un suo parere il quale si dichiarò favorevole al tracciato a mare.⁵⁹

Tra il 1821 e il 1835, tra l'altro, vennero ristrutturate e potenziate tutte le difese e gli sbarramenti portuali.⁶⁰



L. Garibbo, Antica Porta e bastioni dell'Acquasola, Genova, Collezione Topografica di Palazzo Rosso, N. Inv. 2036, acquarello cm 31x41 - E. DE NEGRI, Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino, Sagep editrice, Genova, 1977, p.101

⁵⁵ A.C.G. DEG. N.1125, *Indirizzo dei Sindaci a S.M. 6 maggio 1818* IN E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.67

⁵⁶ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.97

⁵⁷ *Gabinetto Topografico di Palazzo Rosso, N. INV. 1355* IN E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.108

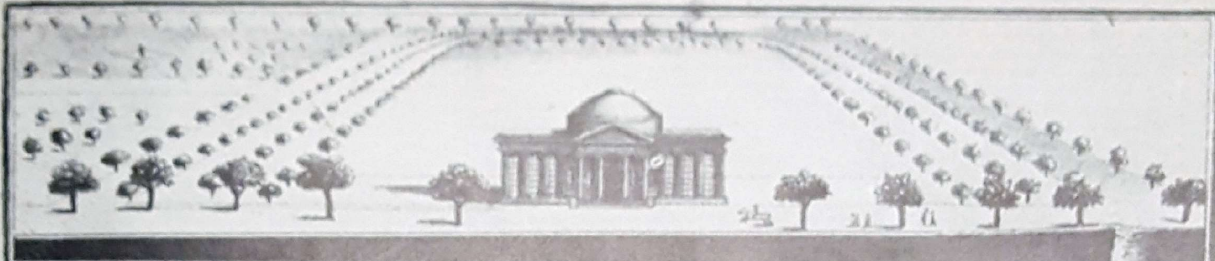
⁵⁸ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.97

⁵⁹ *Osservazioni fatte dall' Architetto all' Ill.mo Corpo di Città sopra i progetti di un secondo tronco di strada carrettiera nell'interno della città*, IN A.C.G. AMM. DOCUM. F 1179 IN E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.112

⁶⁰ P. LINGUA, *BREVE STORIA DEI GENOVESI*, EDITORI LATERZA, BARI 2001, p.219



Pubblica Passeggiata dell'Acquasola.



Genova, 24 maggio 1823.

Ciò che principalmente da forestieri si rimproverava a Genova era la mancanza d'una comoda e amena passeggiata: faceva loro sorpresa come in mezzo a tanti magnifici palazzi, che ne hanno meritato il titolo di *superba*, non si fosse pensato ad un oggetto di tanto ornamento e direm quasi indispensabile in una grande città. La passeggiata dell'Acquasola sarà fra poco in grado non solo di far cessare questo rimprovero, ma di attirare lo sguardo e l'ammirazione de' nazionali non meno che de' forestieri. E lavori intrapresi già da due anni per deliberazione del Corpo de' Decurioni, sono in quest'anno proseguiti con maggior calore: al movimento e all'attività che vi si osservano si può dir veramente che *feruet opus*. Sia il comodo che se ne attende, sia la riuscita del disegno che già si travede, è indicibile l'impazienza con cui il pubblico vi si trasporta e ne affretta co' voti l'ultimazione. Nient'altro pubblico lavoro, meno le grandi e indispensabili riparazioni del porto, hanno eccitato mai tanta curiosità e direm pure una sì generale soddisfazione.

Già da qualche tempo ci eravamo proposti di partecipare al Pubblico alcune spiegazioni, che ci siamo procurati su questi lavori;

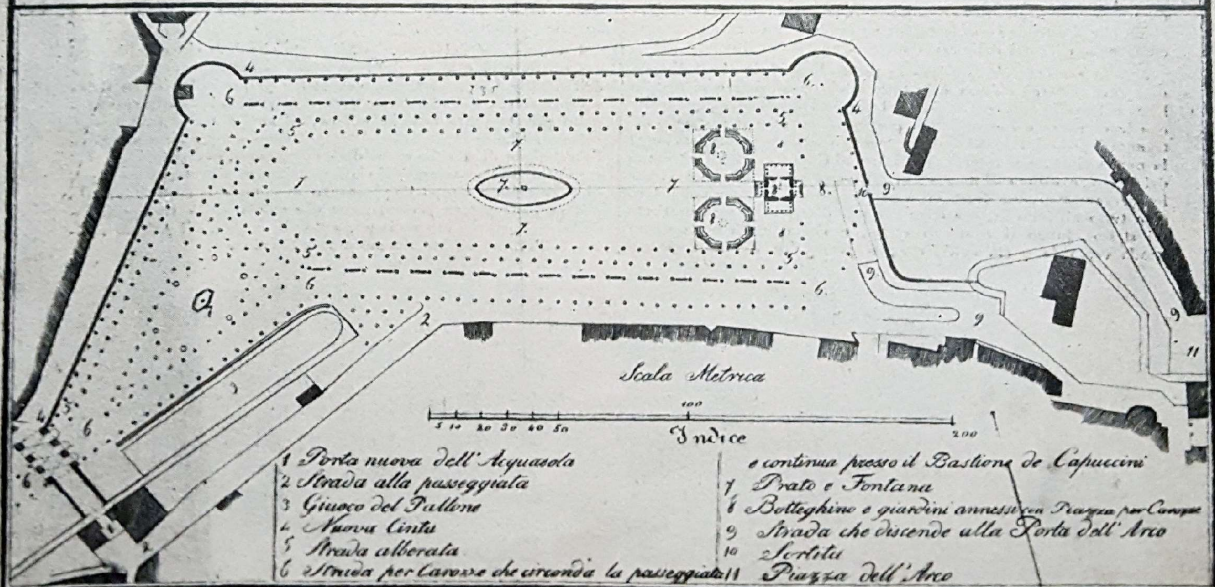
ma diffidando di poterne rendere intelligibili con una semplice descrizione tutti i dettagli, ci è venuto in pensiero di darne qui unito il disegno medesimo, ristretto sì ma esattissimo, e di far così una grata sorpresa a' nostri ben'aspettati Lettori.

Due cose abbiamo in vista in questo breve articolo: una è la situazione topografica della passeggiata, e questa non riguarda certo gli abitanti che la conoscono appieno, ma i forestieri; l'altra è lo sviluppo delle strade e degli abbellimenti che devono rendere questo luogo di generale riunione, sommamente piacevole e delizioso.

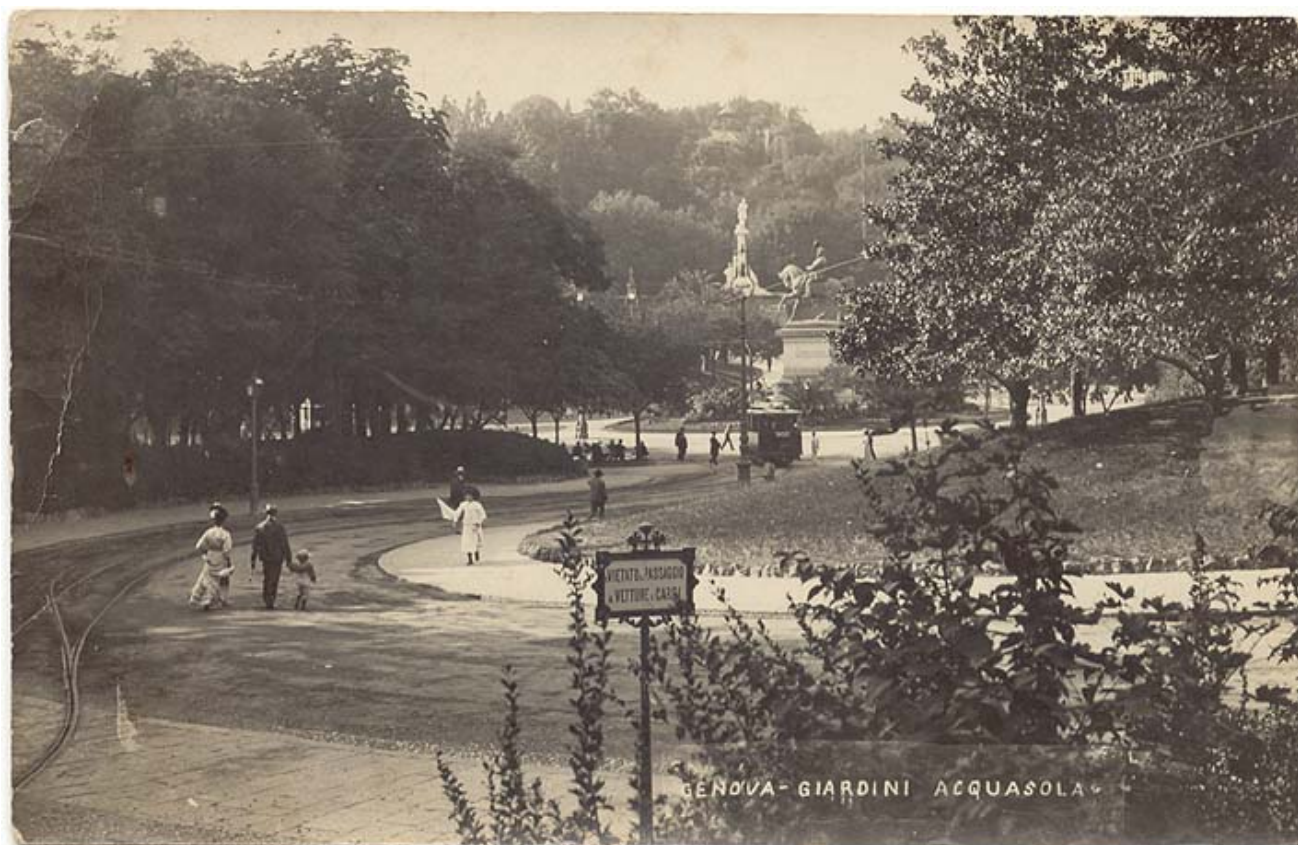
La città di Genova disposta in semicircolo in un seno di mare, va gradatamente alzandosi verso Levante, ove, sulla vetta d'un colle che si prolunga fino al mare, fu costruito il giro delle vecchie mura. Fuori di esse, sul pendio del colle, all'occasione che si fabbricarono i bei palazzi di *strada nuova* (1650) furono trasportati immensi mucchi di terreno e di rottami, che spianati poi alla meglio formarono la passeggiata detta fin d'allora de' *mucchi* dell'Acquasola.

È da questa parte naturalmente elevata che si godono i più magnifici punti di vista. Di qui si domina la spianata sotto le nuove

Pianta della nuova Passeggiata.



Top. 2109



Genova , giardini dell' Acquasola. Collezione privata



Panorama dell'Acquasola dalla Piazza Corvetto preso dalla Villa Negro. Collezione privata



Anonimo, *Pianta della città databile al 1838 con particolare riferimento al progetto di Ignazio Gardella per il porticato lungo la strada carrettiera, ma esattamente documentaria anche per tutti i sobborghi. Domina ancora il Castelletto, ma è già completa la sistemazione dell'Acquasola, nei borghi orientali spicca il Manicomio.* (Torino, Biblioteca Reale, O.I. (156)penna e acquerello cm 67x104) - E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano*. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.104

3.1.2 Il Piano

Il 1825 fu certamente un anno fondamentale nella storia dell'urbanistica genovese: venne presentato il Piano del Barabino per l'Ampliamento delle Abitazioni.⁶¹ Questo progetto venne realizzato solo in parte ma fece da linea guida per le nuove proposte nei piani successivi.⁶²

Il 26 Aprile 1825 il Consiglio Generale e il Consiglio Particolare della città approvarono il Piano di Ampliamento delle Abitazioni secondo i tipi del Barabino.⁶³



"Rapporto del Progetto di Ingrandimento della Città"
- Archivio di Stato di Genova, www.asgenova.it

I disegni per il Piano di Ampliamento allegati al "Rapporto sul Progetto di ingrandimento della città", sono realizzati in due versioni l'una, più generale, comprendente oltre le nuove zone di espansione anche tutta la "città medievale", con segnate le possibili nuove costruzioni all'interno di essa, soprattutto nelle zone periferiche di Prè e di Borgo dei Lanieri, l'altro, più particolare, riguarda solo le zone di nuova urbanizzazione, accompagnato da piante e prospetti, come modelli esemplificativi per i nuovi edifici.⁶⁴

⁶¹ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano*. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.106

⁶² F. GASTALDI, S. SOPPA, *GENOVA PIANI 1866 – 1980*, COLLANA PREPRINT, RAPU, MILANO 2001. p. 49

⁶³ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano*. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.113

⁶⁴ *In Gabinetto Topografico di Palazzo Rosso*, N. INV. 1849, SONO CONSERVATI GLI ORIGINALI; IN ARCHIVIO DI STATO, TORINO, SEZIONI RIUNITE, TIPI ANNESSI



"Piano di
Ampliamento
delle
Abitazioni".
Planimetria
completa della
città entro le
mura del
Seicento: sono
indicate sia le
zone di nuova
urbanizzazione,
sia le case
distrutte o
abbandonate
all'interno del
vecchio centro
Che si propone
di ricostruire,
(Torino,
Archivio di
Stato, Sezioni
riunite, tipi
annessi alle
patenti, 5 GHI
21, penna
acquerellata,
cm 190x96) . E.
DE NEGRI,
Ottocento e
Rinnovamento
urbano. Carlo
Barabino, SAGEP
EDITRICE, GENOVA,
1977, p.110



1. Collina di Carignano; 2. zona di San Bartolomeo e Santa Maria della Sanità; 3. Area di San Vincenzo.
Base cartografica: "Piano di Ampliamento delle Abitazioni relativo alle sole zone di nuova urbanizzazione, corredato dai sette tipi di edifici proposti". (Torino, Archivio di Stato, Sezioni riunite, tipi annessi alle patenti, 5 GHI 21, penna acquerellata, cm 92x120)
E. DE NEGRI, Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.111

Le zone di espansione della città individuate dal "Piano" furono: la collina di Carignano, le pendici collinari di San Bartolomeo e Santa Maria della Sanità, l'area pianeggiante di San Vincenzo e della Foce.⁶⁵

3.1.3 Gli interventi proposti dal Piano

Gli interventi cardini del Piano di Barabino possono essere sintetizzati nel seguente modo:

- *Il nuovo Centro Barabiniano*: l'itinerario muove da via Garibaldi, che oltre a rappresentare il primo intervento nel tessuto della città, tendente a uscire dal perimetro del Centro storico Medievale, sarà guida per un modo, caratterizzante Genova, di concepire lo spazio urbano costruito: con il suo andamento rettilineo, lungo cui si allineano palazzi a blocco, essa è il modello di numerose arterie realizzate nel corso dell'Ottocento.⁶⁶
- *Il completamento del "Centro"*: è la città delle strade pensate come reticolo unitario non casuale ma logico e integrato, per consentire con lo sviluppo edilizio, i migliori collegamenti e attraversamenti nel tessuto edificato.⁶⁷
- *la sistemazione delle aree centrali della città*: l'aver individuato nella piazza del Teatro Carlo felice il nuovo centro della città, il piano di edilizia di via Galata, la costruzione della nuova grande via centrale (XX Settembre), l'allargamento ulteriore della piazza, che diventa il largo spazio di de Ferrari, sono tutti fattori che concorrono a rifare, come tessere di un mosaico, una delle aree di più antico insediamento nella città: gli scavi per aprire via XX Settembre portarono alla luce tracce di una necropoli precristiana, per esempio.⁶⁸
- *la razionalità della distribuzione dei servizi e la suddivisione del territorio secondo le funzioni*: il Barabino intervenne anche nel campo dell'organizzazione di quegli spazi, che sempre più hanno assunto importanza con il passare del tempo, come elemento determinante la qualità urbanistica: i servizi. Nel centro della città egli pose il teatro, che ebbe contigui l'accademia d'Arte Ligustica e il Palazzo di Giustizia e, poi ancora, la Borsa Merci, le Banche e la Biblioteca civica.

⁶⁵ A.S.C.G., Amministrazione Decurionale, FILZA 1122.

⁶⁶ Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, A CURA DI A. CIRUZZI, M. FADDA, C.L. FORTI, E. GAVAZZA, G. GIUBBINI, F.R. PESENTI, M. QUAINI, G. REBORA, R. SEMINO, EDIZIONI P.C.I. FEDERAZIONE DI GENOVA, 1978, p.72

⁶⁷ IBIDEM p.78

⁶⁸ IBIDEM p.85



Nella media Valle del Bisagno c'erano aree a sufficienza. Ecco allora sorgere prima il cimitero (ancora progetto del Barabino), poi il Macello Civico, il Mercato generale, l'officina del Gas e il deposito della spazzatura (oggi sostituito dall'inceneritore, ma senza modificare l'ubicazione).

Ha inizio una vera e propria suddivisione funzionale della città che con lo svilupparsi delle industrie nel ponente si accentua l'aspetto definitivo, oggi ancora perdurante.⁶⁹ Fu soprattutto il problema dell'espansione della città ad essere affrontato in questo piano: l'aumento della popolazione, ancora ferma al 1820 ai livelli del secolo precedente, andava rapidamente accentuandosi fino a raggiungere nel 1827 i 172.630 abitanti, con un incremento del tredici per cento in soli cinque anni.⁷⁰

La crisi degli alloggi toccò aspetti drammatici: la tendenza a farli più ampi e più comodi per ricavarne maggiori profitti rese il problema sempre più grave, specie per la popolazione modesta. Il piano approvato prevedeva alloggi per 10.000 persone ma la Commissione, infatti, la giudicò piuttosto scarsa che eccedente ai bisogni.

Le proposte del Barabino furono estremamente innovative per una città rimasta sostanzialmente circoscritta dalle mura cinquecentesche, che ha ricercato e continuava a ricercare occupazioni nei vacui e nelle sopraelevazioni nuovi volumi. Egli interruppe gli usi codificati e guardò con criteri assolutamente moderni a nuove zone suscettibili di urbanizzazione, dimostrando una piena consapevolezza delle esigenze di una città in trasformazione.⁷¹

Considerazioni di carattere socio-economico non furono estranee alla scelta delle aree commerciali e residenziali, così come le considerazioni di carattere igienico e la possibilità di urbanizzazione primaria: facilità degli scarichi delle fogne in mare, vicinanza dell'acquedotto e possibilità di un buon approvvigionamento idrico, oltre all'esposizione favorevole.

Fu una visione urbanistica reale e realizzabile, aderente alla realtà topografica della città di cui si colsero i valori paesaggistici e naturali: razionalità e aderenza al paesaggio pertanto caratterizzarono il piano.⁷²

Il piano fu corredato da precisissime indicazioni di ordine architettonico. Il Barabino, infatti, disegnò sei tipi di edifici, di cui diede prospetti e pianta e l'indicazione precisa delle diverse zone della città a cui ogni tipo era destinato. Diede quasi l'idea di un progetto esecutivo, in cui fossero imposte dimensioni, distribuzioni, dettagli costruttivi, anche per edifici destinati a privati. Il fatto stesso che egli propose tipi diversi secondo le zone e le caratteristiche funzionali rivelò un'attenzione a fatti pratici, una concezione della bellezza che derivava soprattutto dalla coerenza con cui l'architetto raggiunse il suo scopo utilitario. Si può parlare di un'architettura che si qualifica per la correttezza, il disegno severo, ripetibile nella continuità della serie, rappresentativa dei valori ricercati dalla nuova classe borghese, quali il decoro, l'agiatezza, la civile eleganza.

Quel periodo fu segnato, così, nonostante gli interessi speculativi, da una cultura architettonica ottocentesca, che dimostrò, una disciplina e un senso della misura per cui l'ambiente urbano, venne positivamente definito dalla coralità dell'insieme.⁷³ Del "Progetto" verrà in parte realizzata nei primi cinquant'anni del secolo la previsione relativa alla espansione della zona di Via Galata, con il primo superamento della barriera cinquecentesca.⁷⁴

⁶⁹ *Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova*, A CURA DI A. CIRUZZI, M. FADDA, C.L. FORTI, E. GAVAZZA, G. GIUBBINI, F.R. PESENTI, M. QUAINI, G. REBORA, R. SEMINO, EDIZIONI P.C.I. FEDERAZIONE DI GENOVA, 1978, p.97

⁷⁰ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, TORINO, 1961 IN E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.113

⁷¹ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.113

⁷² *IBIDEM*, p.113

⁷³ *IBIDEM*, p.114

⁷⁴ *GENOVA. 60 SCHEDE SULLA STORIA E LO SVILUPPO URBANO DI GENOVA*, A CURA DI A. CIRUZZI, M. FADDA, C.L. FORTI, E. GAVAZZA, G. GIUBBINI, F.R. PESENTI, M. QUAINI, G. REBORA, R. SEMINO, EDIZIONI P.C.I. FEDERAZIONE DI GENOVA, 1978, p.65



3.1.4 Il Piano dal 1836

Il piano, approvato, non riuscì ad essere subito attuato. Alla grande idea urbanistica, forse condivisa dal sindaco Antonio Brignole Sale, non corrispose una precisa volontà politica del Corpo Decurionale e una capacità finanziaria adeguata.

Nel 1836 quando il Corpo Decurionale venne sollecitato dalla Commissione di Sanità, poiché preoccupata dalla diffusione del colera dell'anno precedente, venne ripreso il progetto con il quale si approvò "un prestito di lire 200.000 per la costruzione di piccoli appartamenti, da destinarsi esclusivamente per l'abitazione della povera gente, e da costruirsi nelle strade segnate nel progetto d'ingrandimento della città". Gli oppositori del progetto dissero chiaramente che la costruzione delle nuove case sulla Strada Carlo Alberto avrebbero sopperito al difetto delle vecchie e che l'aumento delle abitazioni agiate sarebbe finito col provvedere anche "all'abitazione del povero, il quale si colloca nel sito lasciato da che ne cerca uno migliore".⁷⁵

Di fatto, ancora una volta non si fece quasi nulla: gli interventi principali, comunque, avvennero nella zona della Pace e di via San Vincenzo, si costruì anche il Manicomio, ma soprattutto si continuò ad intervenire in quel che allora era la città medievale. Sia in questo che nelle nuove costruzioni si raggiunse una "elevazione così spropositata" da suscitare un richiamo del Governatore perché il Consiglio d'Ornato ponesse delle "altezze proporzionali" fisse.⁷⁶

Con le prime espansioni legate alle operazioni urbanistiche del primo Ottocento, avvenne lo spostamento del centro città ed il vero cambiamento di funzione del vecchio confine; le aree più prossime alle mura medievali furono, infatti, anche il limite del piano di Barabino e diventarono cerniera del nuovo impianto urbano con la polarità di Piazza De Ferrari. La struttura viaria diventò sempre più carente sia all'interno dell'abitato che nei percorsi perimetrali di accesso.⁷⁷

D. e L. Preto, "Progetto per aumentare le abitazioni nella città di Genova" (copi), particolare. In questa copia il progetto del Barabino del 1826 si può vedere l'espansione urbana che l'Architetto Civico aveva previsto a monte della passeggiata dell'Acquasola, che è disegnata con la precisione di un vero progetto di giardino: verrà realizzata nel 183. La copia dei Preto è senza data ma si può collocare tra il 1835 e il 1848, anno dell'inizio lavori per la costruzione di via Assarotti, Collezione Topografica di Genova, 1287 - R. LUCCARDINI, Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento, Sagep editori, Savignone (GE), 2012, p.10



⁷⁵ A.C.G., AMM. DECUR. *Verbali del Consiglio generale, 31 febbraio 1836, VOL.404, p.30* IN E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.115

⁷⁶ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.115

⁷⁷ G.DROGHI, *Processi di trasformazione del territorio, organizzazione del tessuto urbano e pianificazione delle tipologie edilizie abitative a Genova nel XIX secolo*, CAPITULO QUARTO, IN WWW.GLORIADROGHI.COM

Avvicinandosi agli anni Cinquanta la classe imprenditoriale che operò nelle modifiche della città, pose l'attenzione ad un ampliamento che riguardò solo una parte dei cittadini nel disinteresse per l'insediamento popolare e la sua integrazione con la città.⁷⁸ In quel periodo l'economia cittadina si trovò in una fase di crescente espansione; il forte aumento della popolazione che ne derivò e la necessità di investire nuovi capitali costituirono le premesse di un forte sviluppo urbanistico. I tecnici e gli amministratori comunali ripresero il Piano di Barabino modificandolo e sviluppandolo. Iniziò così l'urbanizzazione delle aree collinari a immediato contatto con la città, attraverso, la realizzazione di una serie di strade rettilinee che si dipartirono a raggiera dal tessuto esistente e salirono verso il monte, interrompendosi dove la pendenza del terreno si faceva troppo accentuata.

Riferimento importante per la storia dell'urbanistica genovese fu rappresentato dall'istituzione di una Commissione, in data 22 gennaio 1855, per gli studi di un piano di ingrandimento della città di Genova che provvedesse a migliorare le condizioni igieniche, provvedimento nato a seguito dell'epidemia di colera subita da Genova l'anno precedente (1854).⁷⁹

Le proposte di intervento che si susseguirono furono la tendenza al massimo utilizzo del territorio e, allo stesso tempo, alla uniformazione delle tipologie edilizie.



1. PASSEGGIATA DELL'ACQUASOLA 2. VIA ASSAROTTI; 3. VIA CAFFARO 4. VIA PALESTRO

Base cartografica: D. CERVETTO, C. CECCHI, A. DE SCALZI, "Piano di Ampliamento del 1855", Genova, Collezione Topografica di Palazzo Rosso, inv. n. 132, penna e acquerello, cm 70x85. Risultano in costruzione via Assarotti e via Caffaro. In progetto via Palestro e altra strada dove poi sarà la funicolare e soprattutto Circonvallazione a monte, di cui sono dati anche i profili degli edifici. - E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano*. Carlo Barabino, Sagep editrice, Genova, 1977, p.120

⁷⁸ E. DE NEGRI, *Ottocento e Rinnovamento urbano*. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.120

⁷⁹ G. DARDANO, *Epidemie, contesto urbano ed interventi di risanamento a Genova, 1830-1880*, *Storia Urbana*, n.3, LUGLIO 1977.

3.1.5 L' Ampliamento dal 1865

Nel 1865, a coronamento dell'espansione della città verso monte, si diede inizio alla viabilità di circonvallazione, il cui compito non apparì tanto quello di porre in collegamento le testate delle nuove strade, quanto piuttosto di consentire un nuovo modello di utilizzazione edilizia del territorio collinare (blocchi edilizi disposti secondo l'andamento delle curve di livello).

Si può dire che alla fine dell'Ottocento si definì una prima distribuzione delle classi sociali per zone urbane, che pose le premesse per l'attuale suddivisione delle funzioni all'interno della città; nelle nuove espansioni dei Comuni suburbani del Levante (annessi a Genova nel 1874) la piccola e media borghesia, mentre le classi popolari trovarono prevalentemente una collocazione nelle parti degradate del Centro storico e nei nuovi quartieri di via Venezia, di S. Ugo e di Oregina.⁸⁰

La decadenza del centro storico di Genova, la sua declassazione a zona via, via più popolare, poi addirittura a zona di prima e transitoria immigrazione come nell'ultimo dopoguerra, ebbe inizio, così, con la città derivata dell'idea del Barabino, ma con i condizionamenti portati dai rinvii nell'esecuzione, dall'aumentato valore delle aree, che determinarono una fabbricazione più intensiva, meno armoniosamente legata al paesaggio e più dichiaratamente speculativa.⁸¹

Il Piano del Barabino, come già accennato, venne attuato solo in parte a causa delle difficoltà economiche e finanziarie in cui all'indomani del congresso di Vienna versava l'Aristocrazia genovese. Sono quelli infatti i decenni nei quali, dopo il crollo finanziario degli inizi del secolo, si avviava il processo di ricostruzione delle basi economiche della città, nei quali si assiste ad una elevata concentrazione di patrimonio immobiliare all'interno e all'esterno del nucleo urbano e nei quali la borghesia si sostituisce alla vecchia classe dirigenziale e muove i primi passi nel settore della rendita immobiliare e fondiaria.

Il Piano del Barabino fu esso stesso uno strumento di programmazione per gli investimenti immobiliari di notevole consistenza.⁸²



Genova. Piazza Carlo Felice. Collezione privata

⁸⁰ Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. CIRUZZI, M. FADDA, C.L. FORTI, E. GAVAZZA, G. GIUBBINI, F.R. PESENTI, M. QUAINI, G. REBORA, R. SEMINO, EDIZIONI P.C.I. FEDERAZIONE DI GENOVA, 1978, p.67

⁸¹ E. DE NEGRI, Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino, SAGEP EDITRICE, GENOVA, 1977, p.118

⁸² Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova, a cura di A. CIRUZZI, M. FADDA, C.L. FORTI, E. GAVAZZA, G. GIUBBINI, F.R. PESENTI, M. QUAINI, G. REBORA, R. SEMINO, EDIZIONI P.C.I. FEDERAZIONE DI GENOVA, 1978, p.65



Genova. Via Roma. Collezione privata



Genova. Via XX Settembre. Collezione privata



Genova. Piazza De Ferrari. Collezione privata



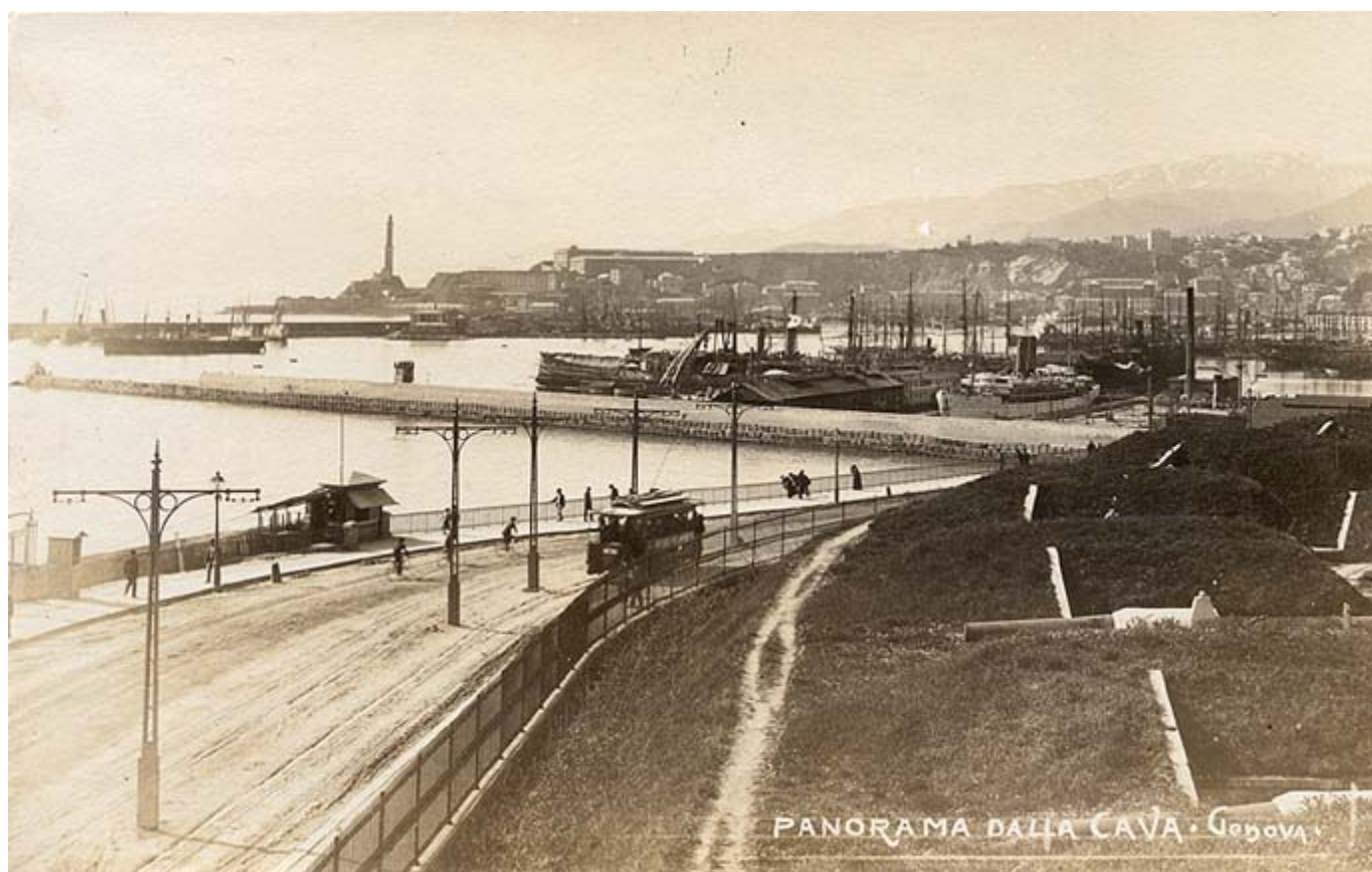
Genova. Piazza De Ferrari. Collezione privata



Genova. Piazza Corvetto. Collezione privata

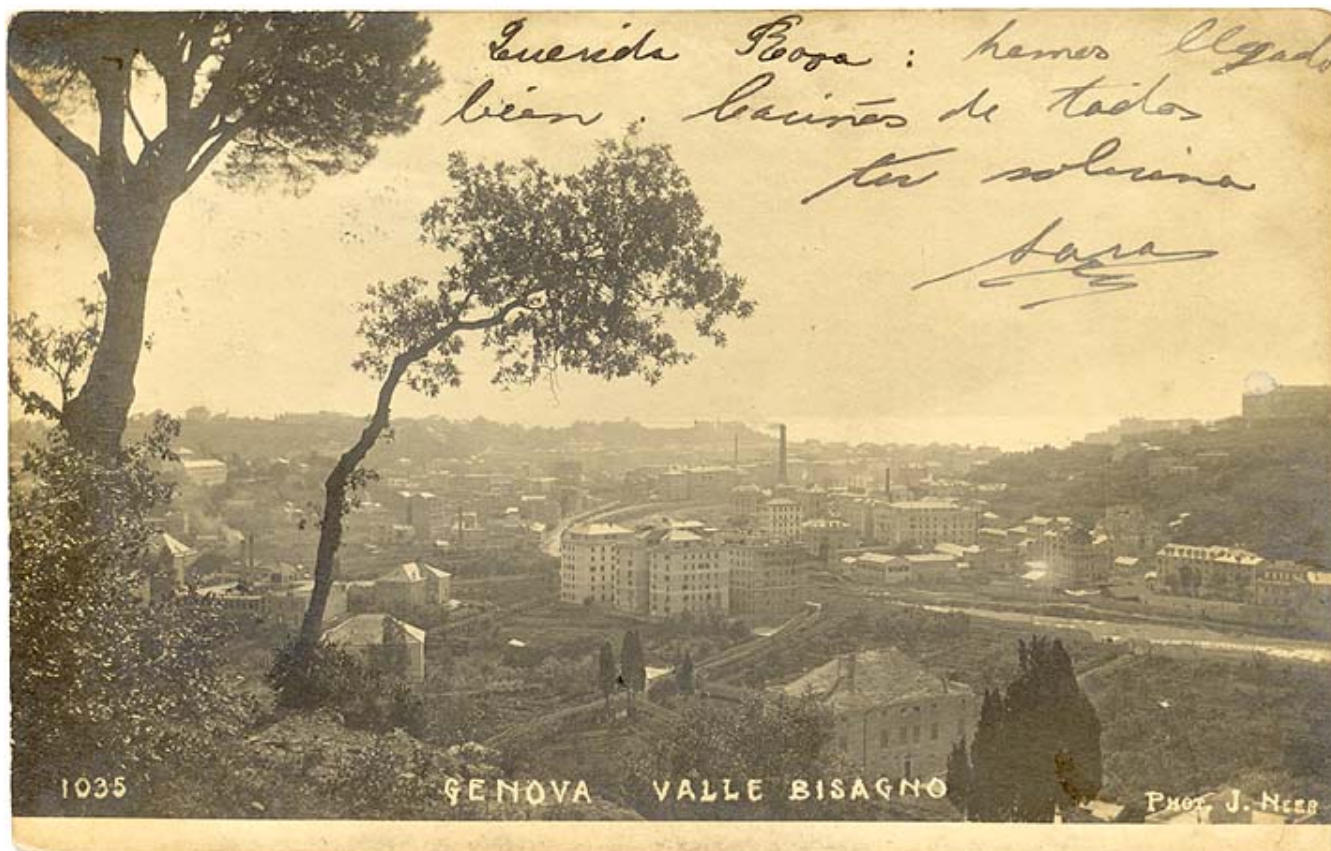


Genova. Via Carlo Alberto. Collezione privata



In alto: *Genova. Panorama dalla Cava.* Collezione privata. - In basso: *Genova, Corso P. Oddone.* Collezione privata





Genova.Valle Bisagno. Collezione privata



Genova.Copertura del Bisagno. Collezione privata



3.1.6 Il ruolo del porto e il suo ampliamento tra fine Ottocento e inizi del Novecento.

Il porto costituisce punto nodale in un sistema economico basato sullo scambio, nello stesso tempo infrastruttura di servizio e struttura produttiva: fu proprio nell'Ottocento che il porto, dopo l'unificazione d'Italia, divenne il luogo del confronto e dello scontro tra un approccio locale orientato alla manutenzione ed al potenziamento di una posizione di preminenza nella rete portuale italiana e di strategie politiche dell'investimento statale che perseguono una logica di massimizzazione dell'effetto di sistema.

L'area su cui insistette il porto venne a far parte delle proprietà demaniali, diventando per la città un'area extra territoriale. Da porto emporio legato alla vita quotidiana degli scambi, degli affari grandi e piccoli, del commercio negli scagni, il porto divenne luogo di transito delle merci, nodo intermodale del trasporto terra-mare. In questo contesto la ferrovia diventò la spina dorsale dell'organizzazione portuale: i fasci di binari, potenziati per adeguarli alle nuove esigenze, separano la città dal suo porto, costituendo una barriera attraverso la quale l'accesso fu limitato e controllato.

Ma al di là della separazione fisica non si interruppe il legame porto-città nella dimensione materiale, quotidiana, del lavoro e dell'investimento: non solo il porto rimase parte integrante della vita della città, ma la città stessa non perde la sua influenza sui processi di trasformazione del porto.⁸³

L'ambiguità del sistema delle relazioni di potere nel porto, col sovrapporsi delle competenze locali e statali, viene sottolineata e non risolta dalla Legge Boselli del 1885. La legge chiuse la fase di governo caratterizzata dalla esigenza di perseguire un'unificazione non solo amministrativa della nuova nazione, con il massiccio intervento nell'infrastrutturazione e nell'aumento del capitale fisso sociale per la riduzione degli squilibri territoriali, istituendo una strutturazione gerarchica nella rete portuale nazionale (in base al volume di traffico) entro cui si attua un coinvolgimento finanziario e progettuale degli enti locali. I poteri, ancora una volta, non sono separati funzionalmente né collegati in un progetto complessivo, ma si dà vita ad un sistema nello stesso tempo rigido e aperto a spazi di discrezionalità.

La legge istituì cioè una forma di "decentramento accentrato" in cui, mentre la gestione corrente è affidato al ministero della Marina, sono di competenza del Ministero dei Lavori pubblici le scelte politiche e localizzative sulle nuove opere. Tuttavia la redazione dei progetti di intervento (di massima ed esecutivi) sono a carico delle sezioni locali del Genio civile: su queste sezioni si esplicano le pressioni delle autorità locali, istituzionalizzate sotto forma di pareri consultati vidi Commissioni permanenti, di cui fanno parte anche il Municipio e la Camera del Commercio. Esistono inoltre forme indirette di contatto locale-centrale, che si esplicano nei legami della città con i suoi parlamentari, tanto più che sul porto si incrociano le competenze di diversi ministeri responsabili di particolari settori di attività.

Se questa fu la normativa procedurale comune a tutti i porti, all'inizio del secolo XX, Genova divenne un caso particolare, come l'istituzione, lungamente perseguita, di un Consorzio Autonomo.

Le competenze del Consorzio furono trasversali nel sistema decisionale corrente: unificando i poteri divisi tra diversi ministeri, esso ebbe il compito di eseguire tutte le opere ordinarie e straordinarie, di mantenere in esercizio tutte le strutture esistenti, di gestire gli impianti ferroviari e i servizi marittimi, di coordinare tutte le attività portuali, di regolamentare il lavoro. Nello stesso tempo il consorzio svolse funzioni di tipo economico e costituì il luogo istituzionale di scambio politico, fu azienda di gestione e ambito della mediazione tra le numerose aziende cui affida i diversi servizi: in esso si confrontarono le strategie dello stato, degli enti comunali (Genova e Sampierdarena) e provinciali (il triangolo industriale Genova, Milano e Torino), gli esponenti degli investitori, dei fornitori e degli utenti dei servizi (Camera di Commercio) e dei lavoratori.⁸⁴

L'Ottocento fu luogo di divergenza – segnata da un lato dalla separazione istituzionale, dall'altro dal taglio fisico che le Terrazze di marmo interpongono fra l'arco portuale e la Ripa-; l'approfondirsi del solco che divide città e porto, attraverso la delega affidata alle élites tecniche in primo luogo, e la crescente internazionalizzazione delle

⁸³ *Nove Opere del Porto Vecchio, La costruzione del Porto di Genova tra Otto e Novecento*, Catalogo della mostra di Genova, Palazzo San Giorgio, 23 novembre – 13 dicembre 1987, Facoltà di Architettura / Istituto di Storia dell'Architettura, Sagep editrice, Genova, 1987, p.9

⁸⁴ *Nove Opere del Porto Vecchio, La costruzione del Porto di Genova tra Otto e Novecento*, Catalogo della mostra di Genova, Palazzo San Giorgio, 23 novembre – 13 dicembre 1987, Facoltà di Architettura / Istituto di Storia dell'Architettura, Sagep editrice, Genova, 1987, p.10



culture portuali (anche attraverso cospicui capitali stranieri per la realizzazione delle infrastrutture dello scalo) come mezzo di de-localizzazione e di astrazione del porto dal suo contesto territoriale, è fertile materia di riflessione.

Proprio dalla concezione del porto come macchina organizzativa, cioè come costruito strategico e non come strumento meramente tecnico, partì infatti nel 1840 l'opera di Camillo Pallavicini. Di contro ad una concezione del porto come ampia rada naturale per il rifugio delle flotte (prevalentemente militari) il multiforme intellettuale ligure affronta di petto la questione della trasformazione del porto, dichiarando fin dal titolo (*I docks o porti artefatti*, Genova, 1842) l'avvento di un nuovo conflitto sull'uso dei suoli e degli specchi acquei negli scali marittimi esistenti.

L'esempio fu tratto dalla realizzazione dei *docks* di Londra, spazi monofunzionali chiusi composti da bacini ed attrezzature per la movimentazione ed il magazzinaggio delle merci: fin dalla loro apertura luogo di controllo, di esazione delle imposte, ma soprattutto di immense rendite. Strumenti di accumulazione concessi dallo stato ad alcuni operatori privati, questi scali avevano sostituito in poco tempo e con la massima efficienza le banchine del Tamigi (in precedenza le uniche ove fosse permessa, dietro pagamento di un cospicuo diritto, la movimentazione delle merci), facendo dei *docks* il terminal degli scambi con le colonie della Corona, e svolgendo per altro la funzione, accessoria ma centrale per il potere pubblico, di porre sotto controllo (un controllo che, organizzato in forme militari raggiungeva spesso i limiti della costruzione fisica) una crescente massa di "poveri"; la forza lavoro eccedente che Malthus diceva composta di malfattori e parassiti della società (*Putnam, London Docks, Thames & Hudson*, London, 1977).⁸⁵

La privatizzazione del porto che a questo modello doveva conseguire non fu del tutto praticabile. Troppe e troppo forti furono le frizioni tra i "negozianti" maggiori ed i piccoli armatori-commercianti, che, senza cospicuo capitale di impresa, furono in balia dei loro finanziamenti, e che ad essi, ed allo stesso progetto di modernizzazione, non potevano che contrapporsi.⁸⁶

Il dibattito sulla trasformazione dello scalo si sarebbe poi orientato verso altre sponde, verso quella scuola francese che, più vicina ad una concezione naturalistica della conformazione portuale, rispondeva da un lato all'esigenza di centralità e di statalità dell'infrastruttura marittima che da più parti si avanzava, dall'altro rispecchiava nel grande specchio acqueo necessario alle evoluzioni dei velieri, la composizione prevalente della flotta ligure. Il naviglio che più frequentemente visitava il porto fu infatti legato ad una lunga permanenza cui corrispondeva l'ampiezza del bacino, una risposta distorta ma coerente ai tempi necessari per la movimentazione del carico ed all'abitudine antica di utilizzare le navi come magazzino galleggiante in attesa di condizioni di mercato ritenute adatte alla diffusione della merce.

"Un giusto concetto degli altri destini riservati al nostro porto, una cura solerte degli interessi commerciali del Paese, sospinse il municipio di Genova e la Camera di Commercio ed Arti ad ordinare che ogni tema, riguardante il Porto di Genova, fosse profondamente studiato e discusso – E perché gli ammaestramenti dell'esperienza non fossero per mancare allo scopo si volle allora "inviare una commissione all'estero a visitare i principali porti commerciali nello scopo di studiarvi i sistemi ivi adottati per il più sollecito ed economico movimento delle merci, e per gli stabilimenti di deposito delle medesime: per far tesoro di simili cognizioni nell'assetto definitivo che dovrà essere dato al nostro porto: il quale perché possa corrispondere alle esigenze di una grande attività commerciale, fa d'uopo che sia provvisto di tutti i maggiori comodi e posseda ogni maggiore agevolezza".

Così l'Ingegnere Tortarolo, deputato al parlamento descrisse nel suo *Norme prevalenti nell'organizzazione dei porti moderni e loro applicazione eventuale al riordinamento del porto di Genova*, Genova, 1890, l'incarico affidato nel 1885 alla commissione.

I porti esteri, si sostiene con ragione, sono il luogo dell'innovazione tecnologica; da una comparazione con le attrezzature realizzate ed in corso di ultimazione a Genova non potrà che trarsi quale sia il miglior partito per le

⁸⁵ IBIDEM, p.17

⁸⁶ Cfr. G. DORIA, GIUFFRÈ, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, 1969, vol. I, cap. IV



sorti dello scalo ligure.⁸⁷

Attraverso la rinuncia da parte del Comune ad esercitare il proprio diritto di prelazione sulla realizzazione ed esercizio di altri stabilimenti commerciali che non siano quelli della Darsena (diritto previsto dalla convenzione col governo del 1867) sarebbero state realizzate alcune delle attrezzature proposte dalla commissione Tortarolo.

Il porto fu caratterizzato alla fine del secolo da impressionanti carenze di magazzini, il servizio ferroviario fu tanto insufficiente da costituire quasi un ostacolo: i carri, sospinti a mano sulle piattaforme girevoli – come afferma Tortarolo – restarono per molto tempo fermi, utilizzati spesso come minuscoli quanto ingombranti magazzini. La superficie delle banchine è così limitata da rendere miracolosa la funzionalità dello scalo, affidata all'enorme numero di Chiatte che fungono da traghetto per le navi che non possono approdare, da banchina, ove l'approdo è consentito ma non l'accesso agli spazi a terra, e ancora da magazzino, per esercitare un commercio di tipo speculativo, ancora diffuso a Genova.

In questo contesto il mancato interessamento della piazza finanziaria genovese alle vicende del suo porto – come afferma G. Doria –, viene sostituito dalle iniziative britanniche e soprattutto tedesche.

I modelli internazionali che la commissione Tortarolo aveva proposto prendono forma solo nell'integrazione con il locale; condizione del progetto fu la piena e consapevole assunzione di attuazione del futuro.

Se la forma del porto non muta necessariamente al variare dei processi produttivi del suo interno (il mutamento sostanziale), è però condizione di un diverso uso, assume connotati diversi e che le vecchie attrezzature divengono in tal modo condizione stessa di esistenza del nuovo. Mentre ne testimoniano il divenire, sono condizionate e vincolo della sua manifestazione.⁸⁸

Organizzazione del lavoro portuale tra fine Ottocento e inizi del Novecento

Fino alla prima metà circa dell'Ottocento la manodopera portuale era riunita in corporazioni (la più antica quella dei caravan, fondata intorno al 1340) indifferenziate rispetto al tipo delle merci e alle mansioni di lavoro. Queste corporazioni operavano con il riconoscimento dei magistrati incaricati dall'amministrazione del porto e lo mantennero anche quando, con decreto Cavour del 15 febbraio 1851 vennero modificate nella loro struttura dal Governo Sardo.

Negli ultimi trent'anni del secolo scorso il porto di Genova vide aumentare grandemente il suo traffico, quintuplicato nel 1900 rispetto al 1870, e per questo motivo si rese gradatamente necessaria una specializzazione nel lavoro, mentre fino ad allora gli operai portuali, i cosiddetti "camalli", venivano indistintamente impiegati, come si è detto, in tutte le operazioni relative al maneggio delle merci, dallo scarico allo stivaggio, alla pesatura, al ricondizionamento di colli, al facchinaggio a terra.

Costituito il Regno d'Italia, vennero abolite tutte le corporazioni, escluse quelle dei facchini del porto di Genova. Ma nel 1874, con dichiarazione del governo, su proposta del Ministro Magliani, anche le superstiti corporazioni vennero sciolte e il Senato confermò la decisione governativa con deliberazione del 18 marzo 1879, ritenendosi "le corporazioni dannose, per il privilegio e il monopolio, al commercio e lesive della libertà".

Subentrò allora un periodo di libero impiego della manodopera portuale in quanto gli utenti portuali non erano più tenuti a servirsi obbligatoriamente di quella organizzata nelle formazioni riconosciute dall'autorità e nel porto si ebbero da allora soltanto società di mutuo soccorso ed effimeri quanto poco efficienti aggruppamenti di lavoratori fino a che, sul finire del secolo XIX, sorsero le "leghe" di categoria e alcune cooperative di lavoro (caricatori e scaricatori di carbone, caricatori e scaricatori di merci, facchini di merci), le quali iniziarono una pur modesta attività in difesa della categoria, a seguito della quale ottennero alcuni modesti miglioramenti nelle condizioni salariali e riduzioni delle ore di lavoro.⁸⁹

Nascita del Consorzio Autonomo del Porto di Genova

⁸⁷ *Nove Opere del Porto Vecchio, La costruzione del Porto di Genova tra Otto e Novecento*, Catalogo della mostra di Genova, Palazzo San Giorgio, 23 novembre – 13 dicembre 1987, Facoltà di Architettura / Istituto di Storia dell'Architettura, Sagep editrice, Genova, 1987, p.20

⁸⁸ *IBIDEM*, p.22

⁸⁹ AUTORITÀ PORTUALE, ARCHIVIO STORICO, *Il Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La storia*, vol. quinto, parte prima, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano, 2003, p.13.



La situazione venutasi a creare negli ultimi anni del secolo XIX non poté non preoccupare il Governo italiano.

Il Ministero dei Lavori pubblici, Genala, orientato verso una nuova e speciale amministrazione del porto, incaricò nel 1893 l'Ingegnere Giaccone di formulare opportune proposte il quale predispose uno schema di legge che presentò l'11 agosto 1893, per la formazione di un "consorzio incaricato di provvedere a tutte le spese di manutenzione del porto col contributo degli enti interessati e con l'imposizione di tasse speciali".

Ma, pur essendo ottimo quello schema di legge, il senatore Saracco, successo al Genala, non seppe deciderne l'adozione e trovò più comodo, con R. decreto 20 novembre 1893, incaricare di nuovi studi la commissione presieduta dal senatore Gadda.

Per l'amministrazione del porto la commissione proponeva, sostanzialmente, di perfezionare la Commissione permanente già in funzione dal 1888, conferendole alquanto autonomia, potere deliberativo ed esecutivo, veste giuridica per contrarre mutui e imporre tasse per l'esecuzione delle opere portuali, e aggiungendole rappresentanti delle regioni interessate al porto e altri membri scelti nel locale ambiente marittimo e commerciale. Il consiglio di stato, interpellato, propose per il progetto ente, la denominazione, giuridicamente più propria, di "Consorzio", anziché quella "Commissione", e formulò un disegno di legge per la costituzione di un tale organismo, con facoltà al Governo di adottarlo anche per altri porti.

Legge 12 febbraio 1903 n. 50 – "Porto di Genova – legge che costituisce per questo un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere".

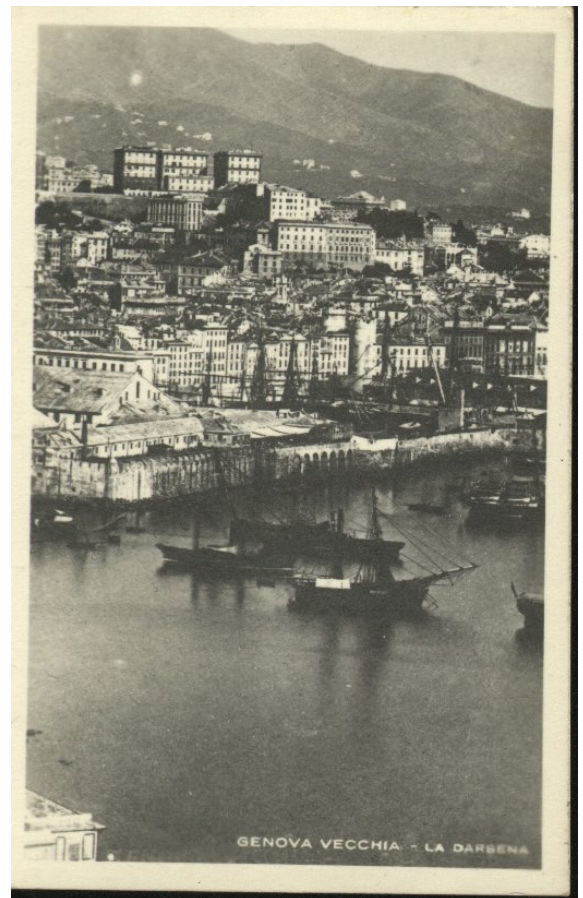
Lo schema di legge, approvato da due rami del parlamento, divenne la "Legge 12 febbraio 1903 n. 50 per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova".

La legge venne pubblicata con l'inserzione nella "Gazzetta Ufficiale del Regno" n.48 del 22 febbraio 1903 e subito dopo si procedette alla formazione dell'organismo.⁹⁰

Il Consorzio volle iniziare le sue attività con un atto memorabile con il quale, in omaggio alle sue finalità, intese romper subito gli indugi all'ingrandimento del porto: in seduta 20 settembre 1903 approvò, infatti, l'esecuzione del relativo progetto redatto dall'Ingegnere Ignazio Inglese, il quale, riprendendo il concetto dell'Ingegnere Giaccone, prevedeva un nuovo bacino portuale tra il primo braccio del molo Galliera e il Capo di Faro, oggi Bacino della Lanterna.

In vista degli interessi e a tutela dell'economia nazionale per la quale il porto di Genova riveste enorme importanza, la relazione mette in particolare rilievo la figura di vero e proprio mandatario che la legge proposta conferisce al consorzio. In base a essa, infatti l'ente, in luogo e vece dello stato provvede:

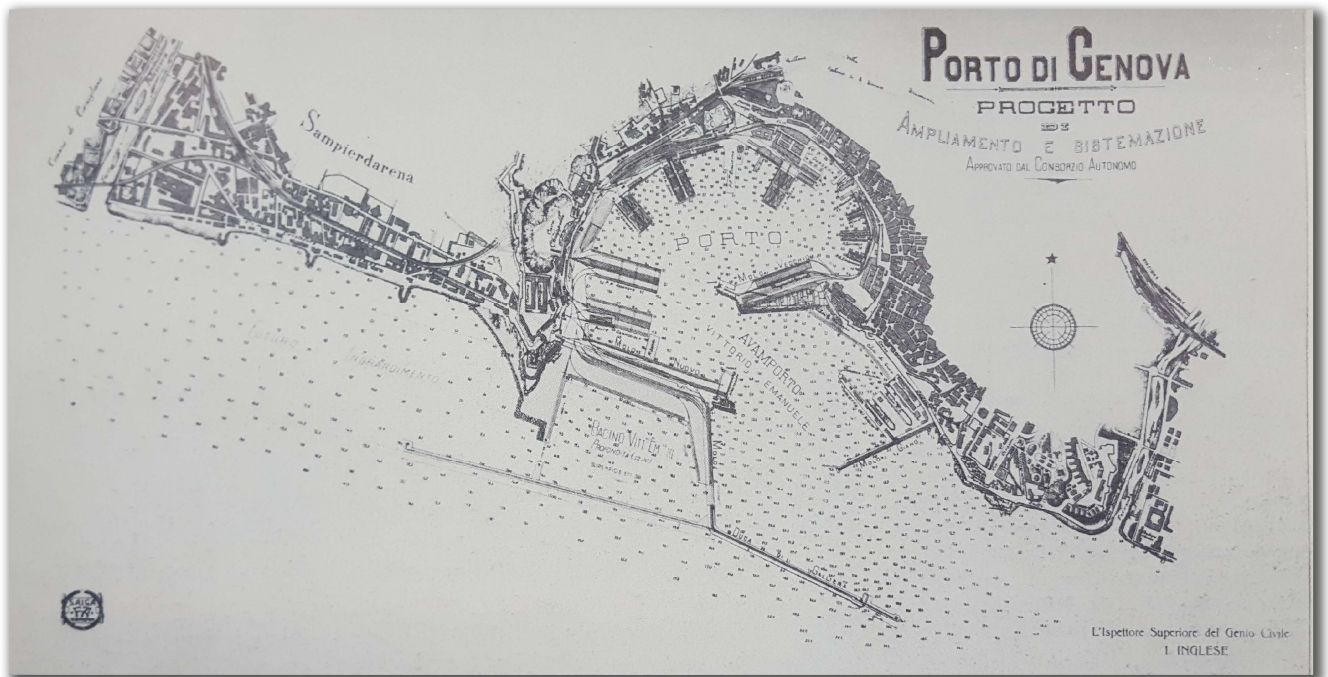
- A) alla costruzione, riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria, miglioramento e gestione di tutte le opere e attrezzature portuali;
- B) alle spese per impianti ferroviari (esclusa la manutenzione) entro la sua giurisdizione;
- C) ai servizi marittimi portuali;
- D) al coordinamento di tutti i servizi pubblici nella sua giurisdizione;
- E) a regolare e disciplinare ogni genere di prestazioni di opera degli individui addetti ai lavori e servizi del porto.⁹¹



Genova vecchia. La Darsena. Collezione privata

⁹⁰ IBIDEM, p.16

⁹¹ AUTORITÀ PORTUALE, ARCHIVIO STORICO, *Il Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La storia*, vol. quinto, parte prima, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano, 2003, p.18



Il progetto di ampliamento del porto elaborato dall'Ingegnere Ignazio Inglese (A.S.C.G.) - F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.22



Genova.Darsena. Collezione privata



- Inquadramento normativo Nazionale

Legge Sabauda n. 1221 del 7 luglio 1851
*"Disposizioni per l'approvazione dei piani di ampliamento e di allineamento delle Città e dei Comuni"*¹

Legge Sabauda n. 3793 del 20 novembre 1859

La prima norma relativa alla sanità pubblica italiana fu la Legge Sabauda n.3793 del 20 novembre 1859, ergo prima dell'unità italiana e, infatti, si andò applicando, poi, man mano a tutti i territori annessi: si trattò di una appendice aggiunta in tutta fretta alla riforma amministrativa. Con tale legge i sindaci di nomina regia divennero i primi "ufficiali sanitari" del Comune, nell'ambito di una scala gerarchica che partiva da loro per arrivare in alto al Ministero dell'Interni (in pratica la "salute dei poveri" era più questione poliziesca che igienico sanitaria).²

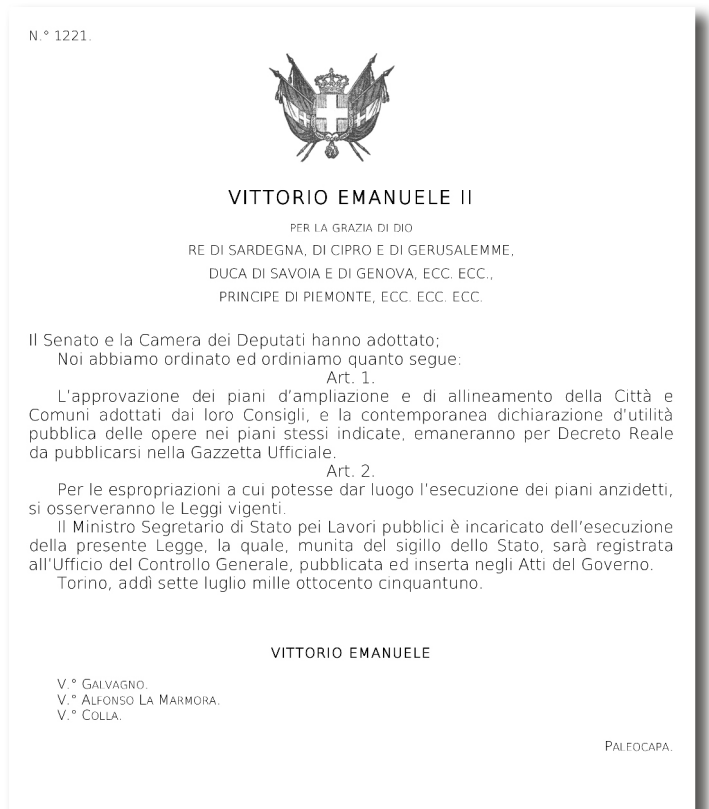
Per tutta la prima fase della storia unitaria, nella quale gravava il problema dell'enorme debito pubblico, gli investimenti sulla sanità furono ridotti al minimo e l'assistenza medica era in realtà un fatto legato più alla carità dei privati verso i malati più poveri che alle istituzioni.

L'idea di un intervento dello Stato nella gestione della salute entrò nel dibattito politico nel 1876

fu Crispi a volerla perché vedeva in essa uno strumento per arginare l'influenza di nuove forme di organizzazioni sociali spontanee avverse alla sinistra storica, in particolare le Opere Pie controllate dalla Chiesa e le Società di Mutuo Soccorso.

Nate in seguito alla libertà di associazione concessa dallo Statuto Albertino, le Società di Mutuo Soccorso erano associazioni senza scopo di lucro, a cui le persone (soprattutto operai) aderivano volontariamente, su base territoriale e professionale, allo scopo di prestare "mutuo aiuto" e affrontare al bisogno spese di malattia, infortuni sul lavoro, disoccupazione, sostegno alle vedove e via discorrendo. Fino al 1871 tali società furono controllate politicamente da soci "onorari" di origini borghesi e piuttosto influenti, ma in quell'anno si unirono tra loro a livello nazionale in un "patto di fratellanza" di ispirazione mazziniana e quindi avverso alla monarchia. Le società di mutuo soccorso erano aumentate enormemente per numero e consistenza e questa tendenza spinse Crispi e i suoi a pensare a una riforma socio-sanitaria.

Il modello a cui Crispi si ispirò fu la Germania di Bismark; il cancelliere tedesco praticava una politica fortemente repressiva verso le organizzazioni politiche operaie, ma al tempo stesso tentava di contrastarne l'avanzata soddisfacendo direttamente alcuni bisogni dei ceti più poveri attraverso nuovi istituti pubblici. In pratica questo fece sì che la Germania avesse lo "stato sociale" più avanzato dell'epoca. Il momento decisivo arrivò quando a queste ragioni di opportunismo politico si unì l'impatto della opinione pubblica scossa dalla grande epidemia di colera che colpì Genova, Napoli e Palermo tra il 1884 e il 1887.³



¹ [WWW.DIRCOST.DI.UNITO.IT/LEGISLAZIONI DEL REGNO DI SARDEGNA DAL 1840 AL 1860](http://WWW.DIRCOST.DI.UNITO.IT/LEGISLAZIONI%20DEL%20REGNO%20DI%20SARDEGNA%20DAL%201840%20AL%201860)

² IBIDEM

³ [WWW.DIRCOST.DI.UNITO.IT/LEGISLAZIONI DEL REGNO DI SARDEGNA DAL 1840 AL 1860](http://WWW.DIRCOST.DI.UNITO.IT/LEGISLAZIONI%20DEL%20REGNO%20DI%20SARDEGNA%20DAL%201840%20AL%201860)



Legge fondamentale n. 2359 del 1865 - Esproprio per Pubblica Utilità

Nel corso dell'Ottocento, l'incremento demografico e dimensionale delle città determina inediti problemi di compatibilità ambientale, aggravando pericolosamente le condizioni igienico-sanitarie di larga parte della popolazione. Non vi è agglomerato urbano di una qualche dimensione che non denunci problemi igienici e carenza di infrastrutture: dalla sanità ai trasporti, dall'illuminazione alla pulizia delle strade, dal rifornimento idrico alle fognature, le vecchie strutture appaiono incapaci di reggere l'urto di una crescita che sembra inarrestabile.⁴

In questo contesto la questione dell'acqua è al centro di accesi dibattiti. Le vecchie reti idriche non sono in grado di rispondere all'esplosione della domanda, mentre si moltiplicano le denunce di inquinamento. Lentamente si fa strada la consapevolezza che la contaminazione dell'acqua è una delle cause delle ricorrenti crisi di mortalità di quelle "grandi beccherie umane" che sono le città.⁵

Nasce la Legge n.2359 del 1865: si tratta della prima legge italiana riguardante le disposizioni in materia di Esproprio per Pubblica Utilità, con lo scopo di introdurre norme per il risanamento e l'ampliamento delle città, viste le precarie condizioni, soprattutto igieniche di molti aggregati urbani.

Furono introdotti due importanti strumenti urbanistici: i *Piani Regolatori Edilizi* ed i *Piani di Ampliamento*.

I Piani Regolatori Edilizi, attuabili entro 25 anni, erano obbligatori soltanto per i Comuni con oltre 10.000 abitanti e, una volta approvati, contenevano implicitamente, il riconoscimento della dichiarazione di opera di pubblica utilità.⁶

Norme simili erano previste anche per i Piani di Ampliamento, dove si stabiliva l'obbligo di cedere il terreno necessario alla costruzione di vie pubbliche "senza altra formalità", ma sempre dietro compenso per l'esproprio.

Secondo quanto stabilito dagli art.39, 40, 41 di tale legge, l'indennità di esproprio era pari al Valore di Mercato (Vm) del terreno espropriato, dove per Vm si intende il prezzo pagato da un privato per l'acquisto del terreno in regime di libera contrattazione e senza speculazioni. Si comprende che per l'elevato onere finanziario dovuto alle indennità di esproprio, questa legge non ebbe applicazione molto estesa, tranne in alcuni casi eccezionali, per ragioni di grave morbidità, in cui si fece ricorso alla formazione di piani regolatori edilizi o di veri e propri piani di risanamento.

Per la prima volta si offriva ai Comuni la possibilità di fare partecipare l'iniziativa privata ai costi di realizzazione dei nuovi insediamenti.⁷

Nel 1888 viene emanato un nuovo codice di Igiene e sanità pubblica in Italia, primo provvedimento urbanistico sul piano nazionale.

Legge n. 2892 del 1885, cosiddetta Legge Napoli

A seguito di una grave epidemia di colera che colpì la città di Napoli nel 1884 fu emanata la legge 2892 per il risanamento della città. Tra le cause dell'epidemia vi erano l'affollamento abitativo e le pessime condizioni igieniche sanitarie. Per porre fine all'insalubrità, il piano di risanamento, prevedeva ampie zone di demolizione e ricostruzione. Per attuarlo venne messo in discussione per la prima volta il diritto di proprietà a beneficio del fine sociale ed un provvedimento, nato esclusivamente per far fronte a delle esigenze di tipo igienico e sanitario, rappresentò un momento evolutivo fondamentale per la legislazione urbanistica sul tema dell'esproprio e del calcolo dell'indennità.

Questo calcolo non si basava più sul semplice Valore di Mercato (Vm) dell'immobile, infatti le proprietà da espropriare erano, in questa particolare situazione, edifici dei quartieri più poveri e degradati della città, di cui la

⁴ P.M. HOHEMBERG – L.H. LEES, *La città europea dal medioevo a oggi*, Laterza, Roma – Bari, 1990.

⁵ G. BIGATTI, *La conquista dell'acqua, Urbanizzazione e approvvigionamento idrico*, in G. Bigatti, A. Giuntini, A. Mantegazza, C. Rotondi, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete, dalle aziende pubbliche e della Feder gas acqua*, Angeli, Milano, 1997, pp. 35 – 83.

⁶ IBIDEM, p. 100

⁷ G. BIGATTI, *La conquista dell'acqua, Urbanizzazione e approvvigionamento idrico*, in G. Bigatti, A. Giuntini, A. Mantegazza, C. Rotondi, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete, dalle aziende pubbliche e della Feder gas acqua*, Angeli, Milano, 1997, pp. 35 – 83.



maggior parte dati in locazione.

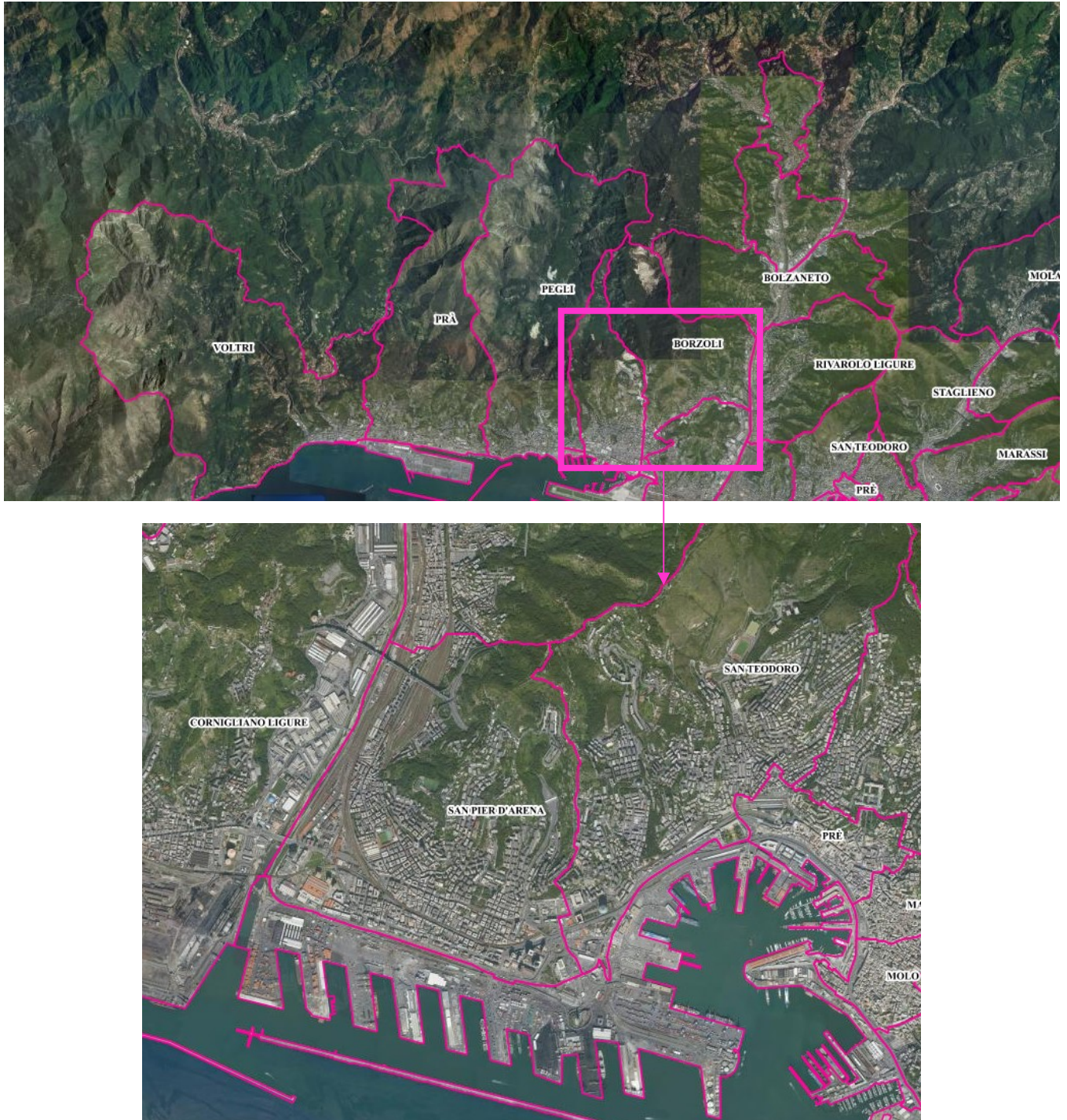
Era per tanto necessario tenere conto del calcolo dell'indennizzo, del reddito che i proprietari percepivano con gli affitti. Per tale ragione l'art. 13 della legge prevedeva che l'indennità dovesse essere calcolata "come media del valore venale e dei fitti coacervati dell'ultimo decennio, purché essi abbiano data certa, corrispondente di rispettivo anno di locazione. In difetto dei fitti accertati, l'indennità sarà fissata sull'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati. I periti non dovranno tenere conto nella stima dei miglioramenti e delle spese fatte dopo la pubblicazione del Piano".

In questo modo l'esproprio si basava sul criterio dell'indennità che sommava il valore di mercato alla redditività dell'immobile e i proprietari percepivano un indennizzo molto più alto rispetto a quello calcolato sul solo Vm, in quanto il Saggio di Capitalizzazione Annuo (relativo agli affitti) era allora parti a circa il 14-18% (oggi è inferiore al 4%).⁸

⁸ IBIDEM, p.101

3.2 Il Piano Regolatore del centro città (1932)

3.2.1 Il contesto



Zone storiche. i confini delle "zone storiche" ricalcano il limiti dei comuni e dei sestieri di genova esistenti prima della realizzazione della grande genova, risultante dalle annessioni del 1874 e del 1926. Tuttavia sono stati "ridisegnati" come aggregazione di sezioni di censimento, pertanto potrebbero esistere delle lievi differenze rispetto ai reali confini dei comuni precedenti. – Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)



Il 14 gennaio 1926 venne emanato il Regio Decreto per l'unificazione del comune di Genova e del quale riferì in anteprima il Secolo XIX ai suoi lettori:

"L'odierno consiglio dei ministri, riunitosi(...) al completo sotto la presidenza dell'on. Mussolini, segretario l'on. Suardo, ha approvato, su proposta del ministro degli interni, lo schema del decreto legge che provvede all'ampliamento della città di Genova aggregando ad essa 19 comuni limitrofi e cioè: Apparizione, Bavari, Bolzaneto, Borzoli, Cornigliano Ligure, Molassana, Nervi, Pegli, Pontedecimo, Prà, Quarto dei Mille, Quinto al Mare, Rivarolo Ligure, Sampierdarena, San Quirico, S. Ilario Ligure, Sestri Ponente, Struppa e Voltri. Portando i suoi estremi confini da Voltri a Nervi, a Pontedecimo, Genova aumenta di oltre due terzi la sua popolazione che dalla cifra di 304.108 (censimento 1921) salirà a quella di 541.562. Il territorio della città di Genova non era stato modificato dal 1873, quando furono aggregati i comuni di Foce, San Francesco di Albaro, Staglieno e altri che ora fanno con Genova tutto un armonico".

Dall'edizione del 31 dicembre 1925.

Questo ingrandimento amministrativo fu la premessa per l'attuazione di progetti di grande respiro, come la dislocazione dei cantieri navali e l'orditura viaria di attraversamento.¹

Ad aprile dello stesso anno l'On. Broccardi accettò l'incarico di commissario straordinario per l'unificazione. Egli nominò cinque Commissioni Consultive composte dai rappresentanti dei Comuni e da esperti. Gli oggetti di studio delle Commissioni furono:

- il nuovo ordinamento daziario;
- l'unificazione e il riordino del servizio manutenzione strade;
- il Piano Generale delle principali arterie stradali;
- il problema ospedaliero;
- l'istituzione di uffici separati di Stato civile.²

3.2.2 Studio di un Piano Organico e tracciato per un Piano Regolatore Generale

La nuova operazione di ampliamento della città si ridusse ad un'attenta composizione dell'apparato amministrativo: tra le cinque Commissioni l'unica che affrontò questioni di organizzazione del territorio a livello urbano, fu la Commissione per lo studio di un Piano Organico delle principali arterie stradali della Grande Genova. Determinata l'unificazione amministrativa le comunicazioni stradali assunsero il ruolo di connettore strutturale della nuova città.³

La definizione di "Piano Organico" rispondeva all'esigenza di indicare un primo livello di aggregazione funzionale dei comuni, oltre a consentire la definizione di alcune priorità nei confronti di numerosi progetti di nuova viabilità redatti negli anni precedenti all'unificazione. La questione prioritaria da risolvere nella sua configurazione della città venne individuata in un sistema viario di attraversamento del centro cittadino lungo la direzione Levante-Ponente. Tali interventi prevedono:

- la realizzazione di una nuova viabilità lungo il mare, tra la Foce e Piazza Cavour;
- il collegamento tra via Maragliano, Piazza Dante, Piazza De Ferrari;
- una nuova viabilità tra San Vincenzo e via Roma;
- il raddoppio di via Balbi.

Per quanto riguarda il Levante si suggerì una grande viabilità di collegamento pedemontano tra la zona di San Martino e i nuovi confini comunali.

Gli interventi indicati per la Val Bisagno prevedono:

- l'allargamento di Via Cavour fino alla zona di Staglieno;
- il completamento della strada di sponda sinistra fino alla zona di Struppa.⁴

¹ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.56.

² F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.50

³ IBIDEM, p.52

⁴ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.53



“Tracciate queste grandi linee” – si legge nella relazione della Commissione-“gli ingegneri del Comune di Genova e dei Comuni aggregati devono preparare un Piano Regolatore Generale delle arterie principali della Grande Genova allo scopo di rendere più celeri e facili le comunicazioni tra i punti estremi di un territorio che misura ben 130 chilometri di perimetro, congiungere le località più remote con il cuore della città e rendere possibile, con le diramazioni di queste grandi arterie verso monte e verso mare, lo sviluppo edilizio della grande metropoli che vogliono realizzare”⁵

La necessità di affrontare in modo coerente e attraverso uno strumento urbanistico generale, la questione della viabilità rimase un suggerimento per oltre trent’anni.⁶

3.2.3 Il concorso

La sistemazione complessiva del centro cittadino trovò una definizione urbanistica con il concorso bandito dal Comune di Genova nel febbraio del 1930 e con il “Piano Regolatore di massima di alcune zone del centro città”, approvato con regio Decreto, nel settembre 1932.

La procedura del concorso, così come gli ambiti da assoggettare a definizione urbanistica, furono indicati all’Amministrazione Comunale da una Commissione Consultiva nominata con decreto del Podestà nel giugno 1929. Si determinarono in quegli anni un rovesciamento rispetto alle procedure urbanistiche consolidate nelle esperienze del periodo precedente. Prima la definizione del piano e poi la realizzazione delle previsioni in esso contenute. La politica delle opere pubbliche, infatti, assunse una propria autonomia rispetto al governo complessivo delle trasformazioni urbane.⁷

I quesiti posti per il concorso e le soluzioni proposte dai partecipanti anticiparono alcuni dei contenuti che diventarono alla base del Piano Regolatore del 1932.⁸

L’esigenza di ridefinire il “mosaico urbanistico” del cuore della città apparve evidente rileggendo il quadro d’insieme che la Commissione giudicatrice compose sullo stato di attuazione dei vari piani, o provvedimenti, che nell’arco di oltre mezzo secolo si andarono sommando sulle diverse aree del centro di Genova.⁹

Il concorso dovette quindi consentire l’individuazione e la pianificazione di tutte le zone suscettibili di una “migliore sistemazione e di un reciproco allungamento”. Di conseguenza tra gli obiettivi che il progetto avrebbe dovuto affrontare vennero indicate: la risoluzione completa del problema della viabilità, la necessità di pubblici servizi, la conservazione delle caratteristiche ambientali, storiche ed artistiche della città e la formazione di pubblici giardini e spazi verdi” di concezione igienico-artistica”¹⁰

Il termine di chiusura del concorso, fissato entro le ore 18 del 31 ottobre dello stesso anno, fu successivamente prorogato al 31 gennaio del 1931. Costituita nel febbraio la Commissione, si arrivò nei mesi successivi di maggio e giugno alla fase conclusiva del concorso, con l’esame di 22 progetti presentati e la formazione di una graduatoria secondo la quale risultò vincitore il progetto “Janua”, dell’Ingegnere Viale, coadiuvato dal professor Zoppa. Il secondo e terzo premio furono attribuiti rispettivamente ai progetti “Januensis ergo mercator”, degli Ingegneri Daneri e Ferrari, e “Antoniotto Usodimare”, degli architetti Bottoni, Griffini e Pucci.

Le tre soluzioni presentarono caratteri simili determinati dalla natura delle premesse, tra i caratteri comuni:

- una strada di comunicazione nord-sud del Largo via Roma alle Grazie, necessaria ai traffici del Porto ed opportuna per il risanamento delle zone di Piccapietra e di via madre di Dio, che offre tuttavia un preoccupante punto di incrocio ad angolo retto ed a livello con via XX Settembre,
- due strade ad andamento est-ovest: l’una parallela a monte, a via XX Settembre, da Piazza Verdi a Piazza

⁵ ING. E. BROCCARDI. L’UNIFICAZIONE DEL COMUNE DI GENOVA. RELAZIONE DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO, GENOVA, 1926, p.165 IN F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.53

⁶ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.53

⁷ IBIDEM, p.95

⁸ *Concorso e relazione per il Piano regolatore delle arterie stradali convergenti a Piazza De Ferrari*, A CURA DELL’ASSOCIAZIONE NAZIONALE INGEGNERI ITALIANI, GENOVA, 1924 IN F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.96

⁹ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.96

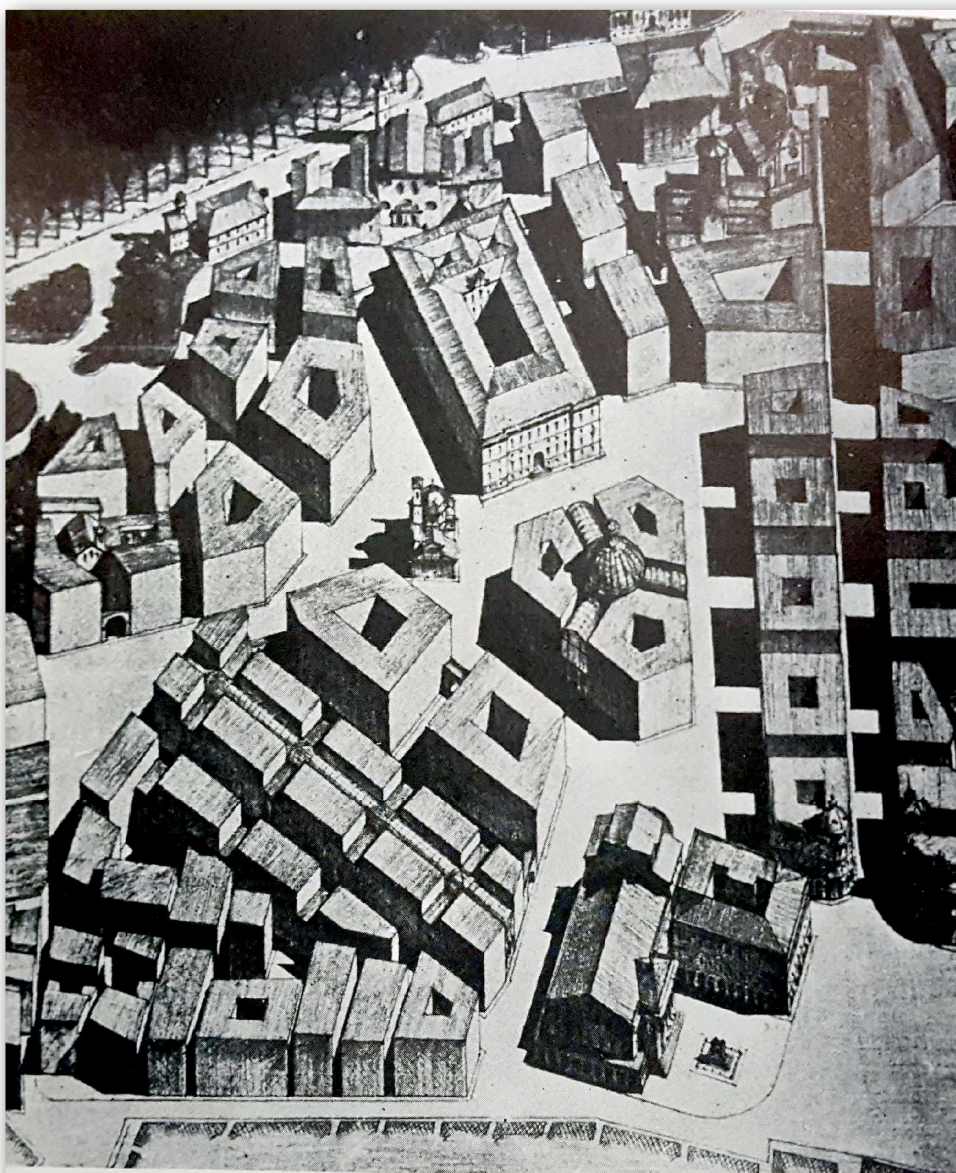
¹⁰ *Bando di concorso per un Progetto di Piano Regolatore di Genova nelle zone di Piccapietra, San Vincenzo e in quella a sud di via XX Settembre*, IN GENOVA – RIVISTA MUNICIPALE, MAGGIO 1930, IN F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.97



Pammatone, per Via San Vincenzo e breve galleria sotto l'Acquasola, l'altra, parallela a via San Lorenzo. L'una e l'altra, incontrando la predetta arteria nord-sud, davano luogo a degli slarghi o piazze, offrendo centri con buoni punti per la sistemazione edilizia delle due zone di Piccapietra e di via Dante.¹¹

In questi tracciati fu evidente lo studio di evitare Piazza De Ferrari e di diminuire fin dove possibile la congestione. Tutti i progetti infine aumentarono la nuova strada di circonvallazione sul mare che collegava il porto con la Foce e Corso Italia.¹²

Il contributo di Daneri e Ferrari si distinse per l'alto interesse edilizio delle sistemazioni. Il progetto vincitore fu una proposta prevalentemente urbanistica che esprime nelle tre soluzioni formulate "felicissime qualità di preparazione e di conoscenza locale".¹³



*Il progetto presentato da
Luigi Carlo Daneri al
concorso per la sistemazione
delle zone centrali della città.
(da "Genuensis ergo
mercator"- progetto per il
Piano Regolatore delle zone
di Piccapietra, via san
Vincenzo e quella a sud di
via XX settembre", Genova
1931) - F.BALLETTI, B. GIONTONI,
Una città tra due guerre, De
Ferrari Editore S.r.l., Genova,
1990, p.100*

¹¹ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.97

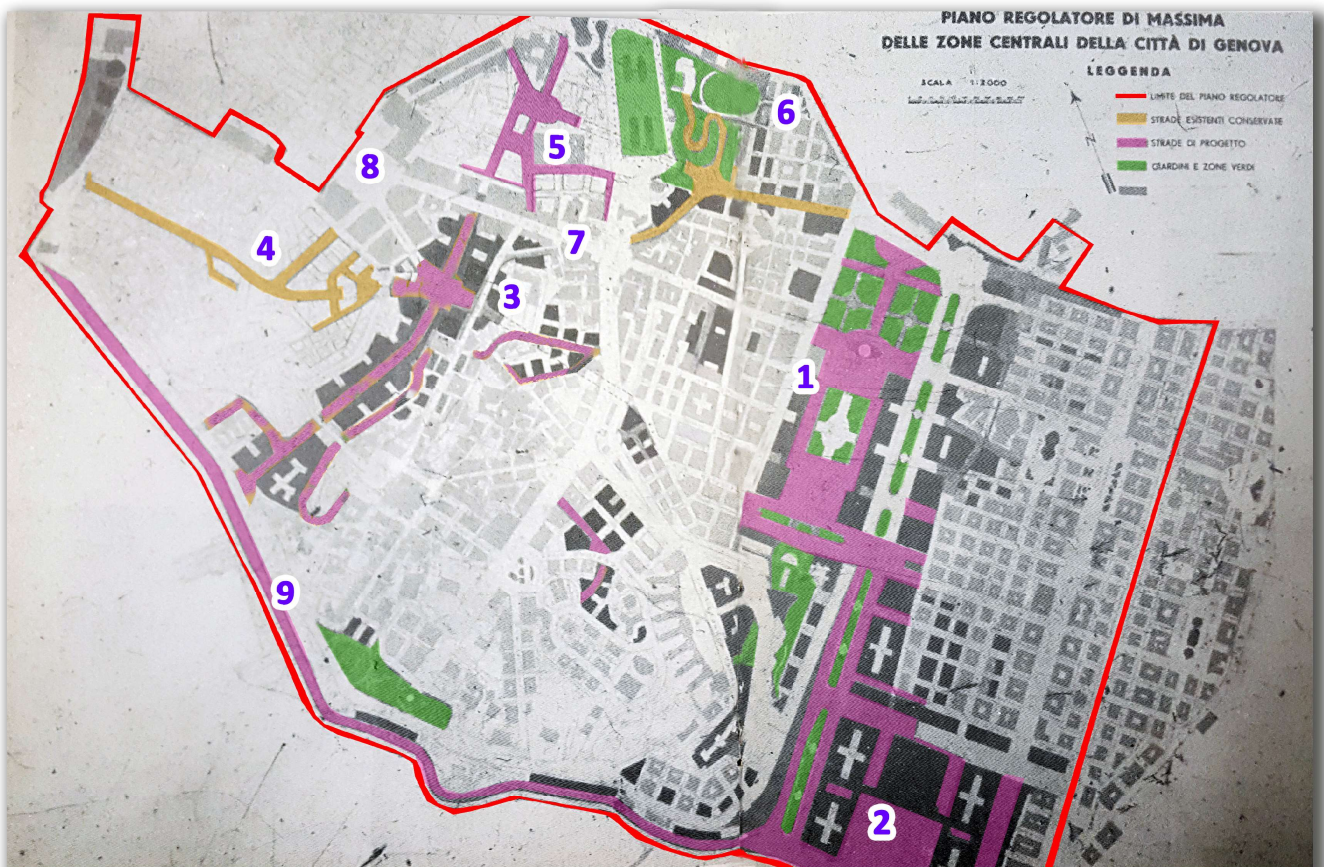
¹² E.FUSELLI, *Concorso per il Piano Regolatore della città di Genova*, in *Architettura*, GENNAIO 1932, in F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.97

¹³ IBIDEM, p.98

3.2.4 Il Piano

Il 21 luglio del 1931 il Podestà, Senatore Broccardi, nel relazionare alla Consulta Municipale sui risultati del concorso diede notizia che "il Civico Ufficio Tecnico è già stato da lui incaricato dallo studio complesso e definitivo del Piano Regolatore, e che egli avrebbe nominato una Commissione che a tale studio Sovrintendesse".¹⁴ Nel dicembre dello stesso anno il piano fu definito e nella seduta del 1930 venne presentato alla Consulta Municipale. Con delibera Podestariale del 21 aprile del 1932 la cui consulta adottò il piano approvato successivamente con Regio Decreto l'8 settembre dello stesso anno e convertito nella Legge 30 marzo 1933 n. 361. Il piano propose un rinnovamento urbano e una "grandiosa concezione architettonica" secondo la cultura fascista, che superarono il momento contingente e rimasero linee guida per gli strumenti urbanistici nei tempi successivi. Il piano affrontò le questioni della viabilità, del risanamento igienico di alcune parti antiche "vetuste e obsolete", della valorizzazione delle parti medievali della città e delle aree ambientali. Il piano venne attuato prima della seconda guerra mondiale attraverso i piani particolareggiati (di Piazza Dante, piazza della Vittoria, corso Aurelio Saffi e della zona orientale del Bisagno). Altre parti trovarono realizzazione nel dopoguerra.¹⁵

Il Piano Regolatore di massima delle zone centrali della città di Genova.



1. Piazza della Vittoria; 2. Piazza Rossetti; 3. Piazza Dante; 4. Zona di Via Madre di Dio; 5. Zona di Piccapietra; 6. Giardini dell'Acquasola; 7. Via XX Settembre; 8. Piazza De Ferrari; 9. Nuova strada di Circonvallazione a mare.

- F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.88

¹⁴ *Il Piano Regolatore del Centro*, in *Genova-Rivista Municipale*, AGOSTO 1931, in F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.101

¹⁵ F. ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.122



3.2.5 I progetti del Piano

Nella relazione tecnica si indicarono gli indirizzi generali che furono di guida alla formazione del progetto. "Nell'intento di raggiungere il più possibile la soluzione ideale ed urbanisticamente perfetta, nella preparazione del piano si è cercato di risolvere in primo luogo l'incalzante problema della viabilità e sono stati progettati sostanziali risanamenti di vecchi quartieri insalubri pur aspettandosi nel modo più assoluto le opere monumentali, gli ambienti panoramici e la struttura originaria della vecchia città, retaggio di passate generazioni illustri che dobbiamo tramandare ai posteri senza alterazioni sensibili".¹⁶

Il Piano approvato recepì, per quanto concerne la grande viabilità longitudinale e trasversale, il tracciato delle principali arterie indicato dalle migliori soluzioni progettuali presentate al concorso del 1930.

Venero, di conseguenza, confermate tre nuove direttrici:

- la prima da Piazza corvetto raggiunge Piccapietra e, tramite una breve galleria sotto l'Acquasola, via San Vincenzo e la zona di Brignole;
- la seconda da Piazza Cavour raggiunge, attraverso la zona sud di San Lorenzo, la Piazza Dante e con la galleria in costruzione, la via Maragliano;
- la terza, costituita da una nuova circonvallazione a mare, con inizio in Piazza Cavour fino a raggiungere, con un percorso che ha quota media di 5 metri sul livello del mare, Corso Italia.

La viabilità trasversale fu risolta con l'apertura del prolungamento di via Piccapietra fino alla circonvallazione a mare, con una strada che corre lungo via Madre di Dio e con la "binata" realizzata sulla copertura del Bisagno.

L'assetto compositivo della sistemazione edilizia ebbe come fulcro la nuova piazza di Piccapietra, al centro del colle completamente splanteato, e la nuova Piazza Dante, sulla quale confluirono cinque arterie; i punti di confluenza vennero evidenziati dalla previsione di quattro grattacieli. La distribuzione dei volumi di Piazza Dante fu oggetto di studio specifico dell'Architetto Morozzo della Rocca.¹⁷

Da Piazza Dante la partenza, come indicato in precedenza, della strada parallela di Via San Lorenzo che raggiunge piazza Cavour inserendosi traumaticamente nel tessuto edilizio medievale della città. Per ridurre l'impatto in uno dei quartieri più tipici della Genova antica, il Piano Regolatore ebbe "cura di rispettare [...] non solo gli edifici monumentali, ma altresì i numerosi aventi spiccato carattere artistico"¹⁸ e si esclude la demolizione totale degli edifici lungo la nuova arteria, richiedendo il rifacimento dei prospetti ed il restauro delle parti residue.¹⁹

Diversa connotazione assunsero gli interventi edilizi che traggono origine dalla realizzazione delle altre strade del piano, intorno alle quali fu prevista la completa demolizione degli edifici preesistenti e la sostituzione di questi con "insediamenti moderni".

Nel piano trovarono inoltre una sistemazione edilizia più precisa: la zona di Brignole e di Piazza di Francia, con il progetto di Piazza della Vittoria nelle forme attuali;²⁰ la realizzazione più accademica del piano del 1932, con al centro l'arco di Trionfo come Monumento ai Caduti²¹; la spianata del Bisagno, con la copertura del torrente e la previsione di una nuova Piazza alla Foce (l'attuale Piazza Rossetti), nell'area precedentemente occupata dal cantiere.²² La "Piazza sul mare" (Piazza Rossetti) di Luigi Daneri fu una vera e propria grande architettura di respiro europeo.²³

¹⁶ *Città di Genova – Piano Regolatore di massima di alcune zone del centro della città – Relazione tecnica relativa*, GENOVA, 1932 IN F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.101

¹⁷ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.101

¹⁸ *IBIDEM*, p.101

¹⁹ *IBIDEM*, p.102

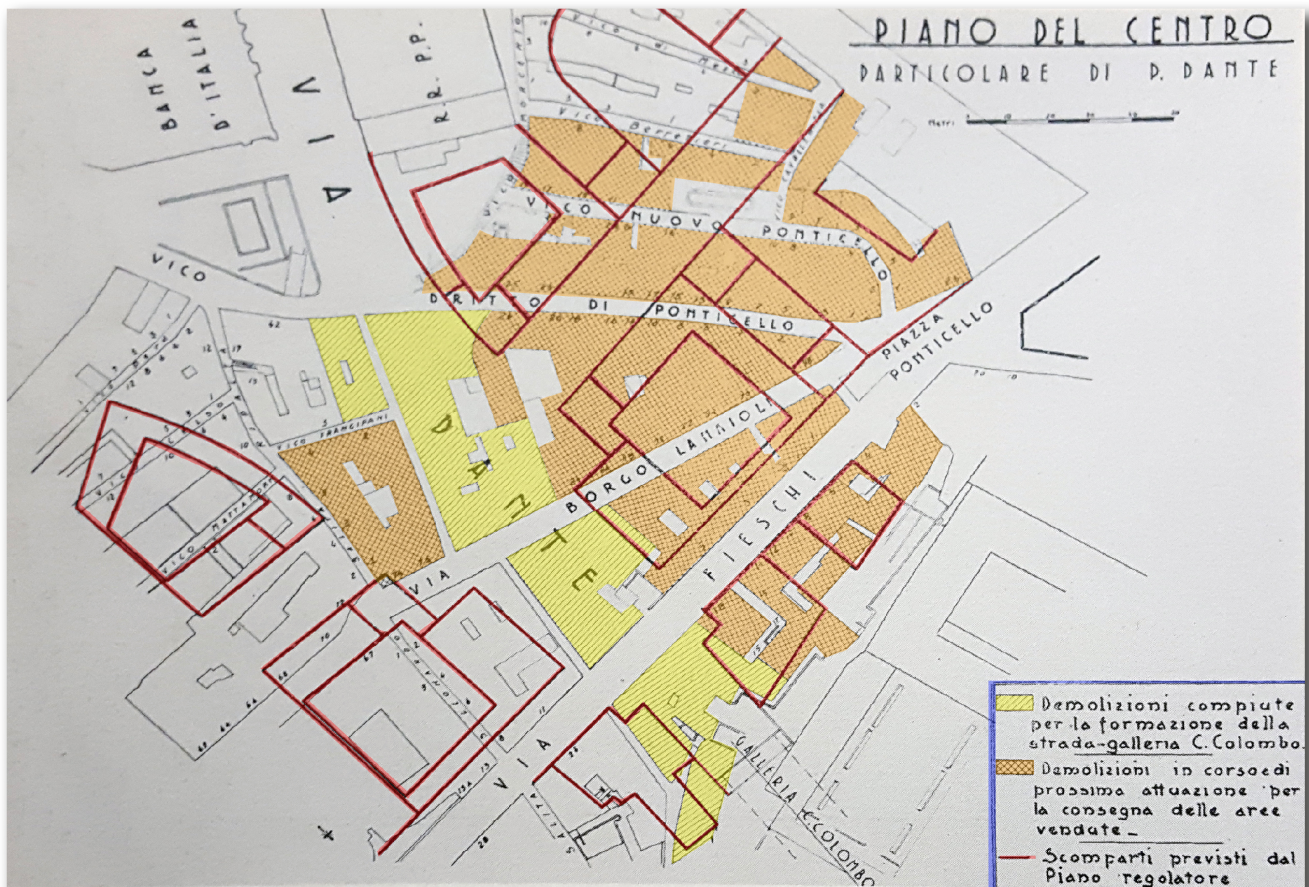
²⁰ *IBIDEM*, p.102

²¹ F.ALCOZER, *La città progettata*, IN *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.124

²² F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.102

²³ F.ALCOZER, *La città progettata*, IN *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.124

Il Piano Particolareggiato prevedeva la realizzazione di quattro edifici di altezza “superiore a quella consentita dal vigente Regolamento Edilizio”: i quattro grattacieli di 78 metri di altezza. Presero subito avvio gli espropri e le demolizioni per la realizzazione delle previsioni nella parte verso la via XX Settembre. L’area edificabile era già stata richiesta dall’INA nell’anno precedente e ceduta all’Istituto una volta terminati gli espropri. Per giungere a questo livello di attuazione del Piano fu necessario demolire 172.000 metri cubi di edifici esistenti. I costi sociali prodotti da una così estesa opera di trasformazione urbana trovarono una giustificazione ricorrente nel “miglioramento edilizio” e nelle condizioni abitative del tutto inadeguate dai vecchi nuclei.²⁵

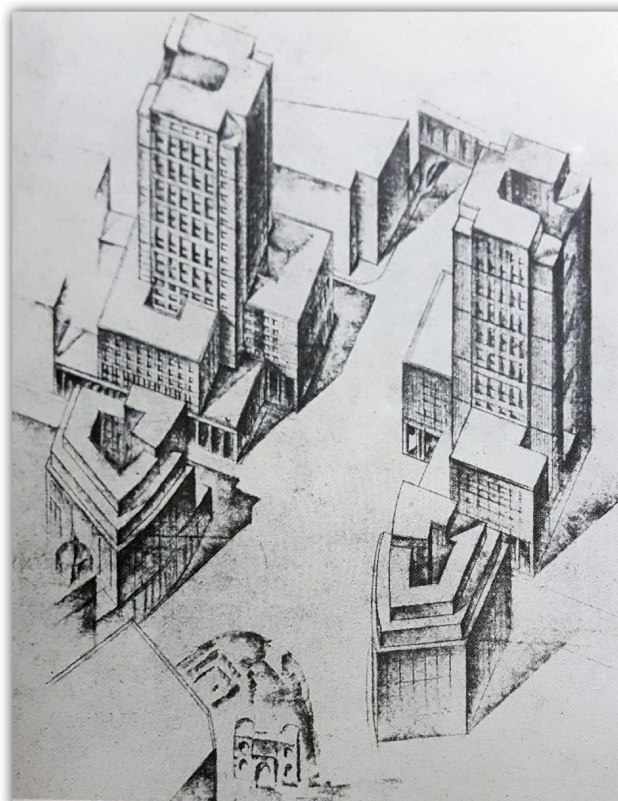
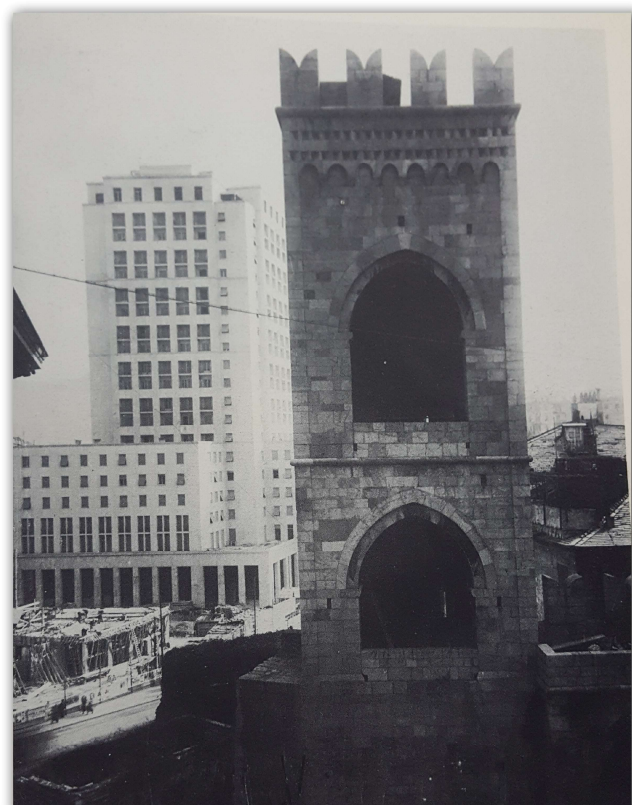


²⁵ *IBIDEM*, p.103



Negli ultimi mesi del 1936 ebbe inizio la fase di attuazione della parte a mare del Piano. Si trattò di tre lotti edificabili a ridosso del popoloso quartiere di via Madre di Dio. Il 4 febbraio del 1937 venne approvata dalla Consulta municipale una variante al Piano Particolareggiato. La principale modifica consistette nella riduzione da quattro a due degli edifici "di cui era stata prevista la elevazione a 78 metri".²⁶

Il 19 ottobre 1937, alla presenza del Podestà e delle maggiori autorità cittadine, il Prefetto, vibrò il primo colpo di piccone per la demolizione di 26 caseggiati e 47 negozi che occupavano l'area destinata al secondo grattacielo, il "grattaciolo dell'orologio" progettato dall'Architetto Piacentini.²⁷



Assonometria della piazza Dante elaborata dall'Architetto G. rosso nell'ambito del progetto per il grattaciolo realizzato nel comparto a nord della piazza (da "L'Architettura italiana" del marzo 1937) -

F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.104

A sinistra: Piazza Dante in corso di realizzazione (A.F.C.G.) - F.BALLETTI, B. GIONTONI, Una città tra due guerre, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.104

3.2.7 I Piani Particolareggiati per la zona di Piccapietra, via Madre di Dio e via San Vincenzo

Nel 1953 venne definitivamente approvato il Piano Particolareggiato per la zona di Piccapietra, redatto dagli uffici tecnici comunali recependo le indicazioni degli otto progetti meritevoli del concorso del 1949 per le zone di Piccapietra, Madre di Dio e via San Vincenzo, ovvero le aree di trasformazione previste dal Piano del 1932, non attuate e colpite da eventi bellici.

Ancora previsto dal Piano del 1932 e confermato dai piani successivi, ma realizzato solo nel 1966, fu il Piano Particolareggiato di via Madre di Dio, che completò la distruzione di Borgo Lanaioli e di Borgo della Marina. Il modello urbanistico fu quello di un centro direzionale monofunzionale ad alta densità con uno spazio verde centrale e -teoricamente- di aggregazione. Si tratta di un Piano che subì, dal 1932 in avanti, numerosi ripensamenti. Al momento della sua attuazione (1964) Giovanni Astengo, che stava avviando la revisione del PRG,

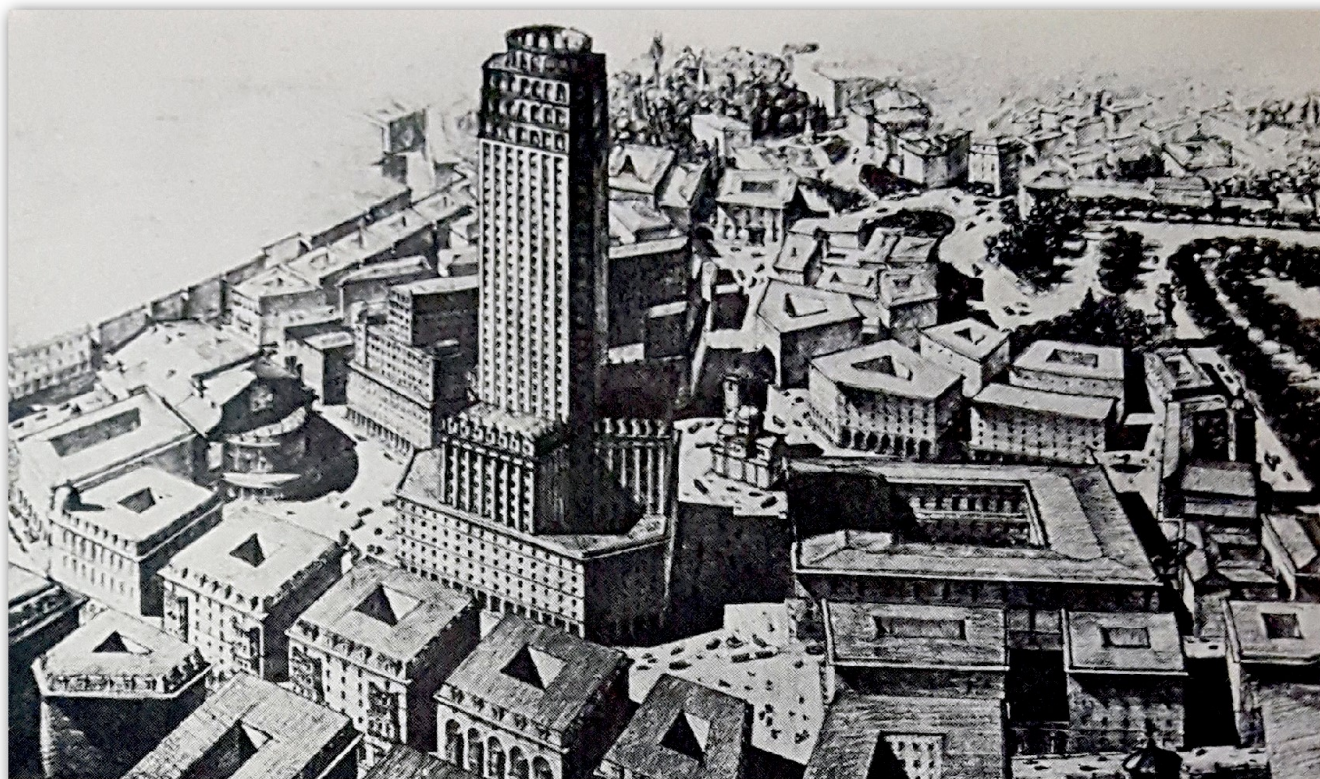
²⁶ Variante al Piano di esecuzione di Piazza Dante, in *Genova - Rivista municipale*, FEBBRAIO, 1937, in F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.104

²⁷ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.104



ottenne un radicale ridisegno. La sua realizzazione ha dimostrato grosse carenze dal punto di vista della integrazione con i flussi pedonali, rispetto alle connessioni con il contesto, che determinarono un luogo marginale, poco fruito e fruibile.²⁸

Importante notare come le previsioni di trasformazione urbanistica della zona di Piazza Dante, vennero completate con il Piano Particolareggiato di Porta Soprana, approvato dalla Consulta Municipale il 31 gennaio 1938. Le demolizioni eseguite per la realizzazione di Piazza Dante misero in luce Porta Soprana, restaurata in quel periodo dalla Direzione delle Belle Arti. Il progetto intendeva sottolineare la monumentalità della Porta, isolata con la demolizione degli edifici circostanti e di quelli compresi tra Salita porta soprana, salita del Prione e vico Castagna²⁹



La sistemazione di Piccapietra nel progetto contrassegnato con il motto "Genuensis ergo mercator" presentato al concorso per le zone centrali della città (da "Genuensis ergo mercator"- progetto per il Piano Regolatore delle zone di Piccapietra, via san Vincenzo e quella a sud di via XX settembre", Genova 1931) - F.BALLETTI, B. GIONTONI, Una città tra due guerre, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.105



Genova dall'aereo da Piazza Carignano verso i Grattacieli. Collezione privata

²⁸ F.ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.124

²⁹ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.105



Genova. Panorama. Collezione privata

3.2.8 Il Progetto di Diradamento della Genova Medievale



Proposta di Piano Regolatore di diradamento del centro storico elaborato nel 1936 da P. Barbieri. (R.G.) - F.BALLETTI, B. GIONTONI, Una città tra due guerre, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.111

Nel 1936, l'Architetto Piero Barbieri presentò uno studio di Piano Regolatore e di Diradamento della "Genova Medievale".

Mentre si stavano ultimando i lavori di trasformazione della zona di Piazza Dante, l'idea di un più deciso ed organico intervento di "ammodernamento" del centro storico, trovò in questa proposta una formulazione in sintonia con una parte significativa della cultura urbanistica del periodo.

Gli elementi di novità riguardarono più il metodo di analisi del contesto urbano che l'ipotesi di intervento. Alla cultura razionalista possono essere riferite, infatti, le indagini che supportarono il progetto e che presero in esame lo stato di fatto del tessuto storico della città indagata attraverso le caratteristiche climatiche, sociali ed estetiche. Per quanto riguarda il primo punto vennero presi in considerazione i dati relativi al traffico veicolare, che risultava in prevalenza in tangenza con il centro storico ad eccezione delle direttrici di via San Lorenzo e via Lomellini e, come ovvio, al traffico pedonale.³⁰

Per quanto concerne le caratteristiche sociali, lo studio analizzò i dati relativi al grado di affollamento, alla densità, alla mortalità per tubercolosi, nel tentativo di localizzare le aree in condizioni igieniche peggiori. Le zone di maggior degrado vennero individuate intorno a Vico Untoria, intorno a vico C. Bianca, attorno alla Chiesa della Maddalena, in via Madre di Dio e intorno via Sant'Agostino.

Le "condizioni estetiche" vennero analizzate con un censimento degli edifici aventi carattere storico artistico. Venne utilizzato l'elenco redatto nel 1924 dalla Sovrintendenza ai Monumenti, integrato dagli studi della Direzione di Belle Arti del Comune e da Valutazioni personali dello stesso Barbieri. Sulla base di un'indagine accurata, il progetto di diradamento comprendeva le seguenti previsioni:

Il Piano Regolatore e di Diradamento non verrà realizzato, in quanto l'amministratore Comunale non avviò alcuna procedura formale di esame e di approvazione.³¹

³⁰ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.111

³¹ *IBIDEM*, p.111



3.2.9 Il Piano Regolatore Portuale

Dopo una flessione nel 1919 la tendenza all'incremento fu costante e già nel 1922 la quantità di merce movimentata superò le sei tonnellate. L'inadeguatezza della struttura portuale costituì ormai un vincolo strutturale: il porto soffocava per mancanza di spazi, le merci si accumulavano creando congestione, le ferrovie eseguivano con difficoltà le operazioni di movimentazione e inoltro delle merci.

Il 24 marzo del 1919 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò il nuovo Piano Regolatore del Porto. L'attuazione del Piano comprendeva, oltre al completamento del Bacino Vittorio Emanuele III:

- la costruzione del Bacino di Sampierdarena;
- il potenziamento degli impianti in tutte le zone portuali;
- la nuova stazione marittima;
- la calata, bacino e deposito dei materiali;
- la sistemazione della penisola del Molo Vecchio e il nuovo porto franco;
- la sistemazione della parte orientale del porto;
- il prolungamento del Molo Galliera per altri 2.000 metri, 675 dei quali ad oriente della foce del Bisagno, di cui era prevista la deviazione;
- i nuovi impianti ferroviari;
- la stazione passeggeri.³²

L'importo complessivo fu stimato in oltre un miliardo e l'attuazione fu fissata in 38 anni (1922-1959). Malgrado la dimensione delle previsioni del Nuovo Piano Regolatore i lavori di ampliamento procedettero con forti rallentamenti, dovuti alla mancanza di erogazione dei fondi da parte del governo. Ciò suscitò nel 1923 una serie di preoccupazioni non solo per le funzionalità del porto, ma anche per il pericolo che i lavori fino ad allora intrapresi venissero sconvolti dagli eventi naturali.

Il 1924 ed il 1925 segnarono due anni di un'importante ripresa nei traffici. Nel 1924 il traffico movimentato nel porto di raggiunse le sette milioni e mezzo di tonnellate, mentre nel 1925 salì a otto milioni e duecentomila tonnellate. Furono gli anni della ripresa anche dei lavori di sistemazione dei bacini. Si sbloccarono i finanziamenti governativi, anche a seguito di una sempre più marcata politica di sostegno alle opere pubbliche in una fase di difficile congiuntura. Nel 1925 entrò in funzione il Bacino Vittorio Emanuele II. Nell'agosto dello stesso anno, infatti, la prima nave ebbe la possibilità di sbarcare il carbone.³³

Due anni più tardi tutte le opere previste, quali il varco di comunicazione, i due sporgenti, le calate, i binari e gli arredi erano terminati. Si completò così la prima fase dell'ampliamento portuale verso occidente.

Nel 1928 venne approvato il progetto per un primo tratto del porto di Sampierdarena, in prosecuzione del bacino Vittorio Emanuele III, comprendente due sporgenti obliqui; il nuovo porto di ponente venne chiamato Bacino Mussolini. Ebbe inizio con l'attuazione della nuova espansione il processo di trasformazione dell'area a mare di Sampierdarena e quell'insieme di opere infrastrutturali destinato a connettere funzionalmente Genova con il Ponente. Nella relazione del 1929 del presidente del Consorzio Autonomo del Porto, l'Ammiraglio Cagni, tra le opere in corso di realizzazione per l'ampliamento portuale, vennero indicate la nuova arteria Genova-Sampierdarena e la nuova sede-ferroviaria lungo la spiaggia di Sampierdarena.³⁴

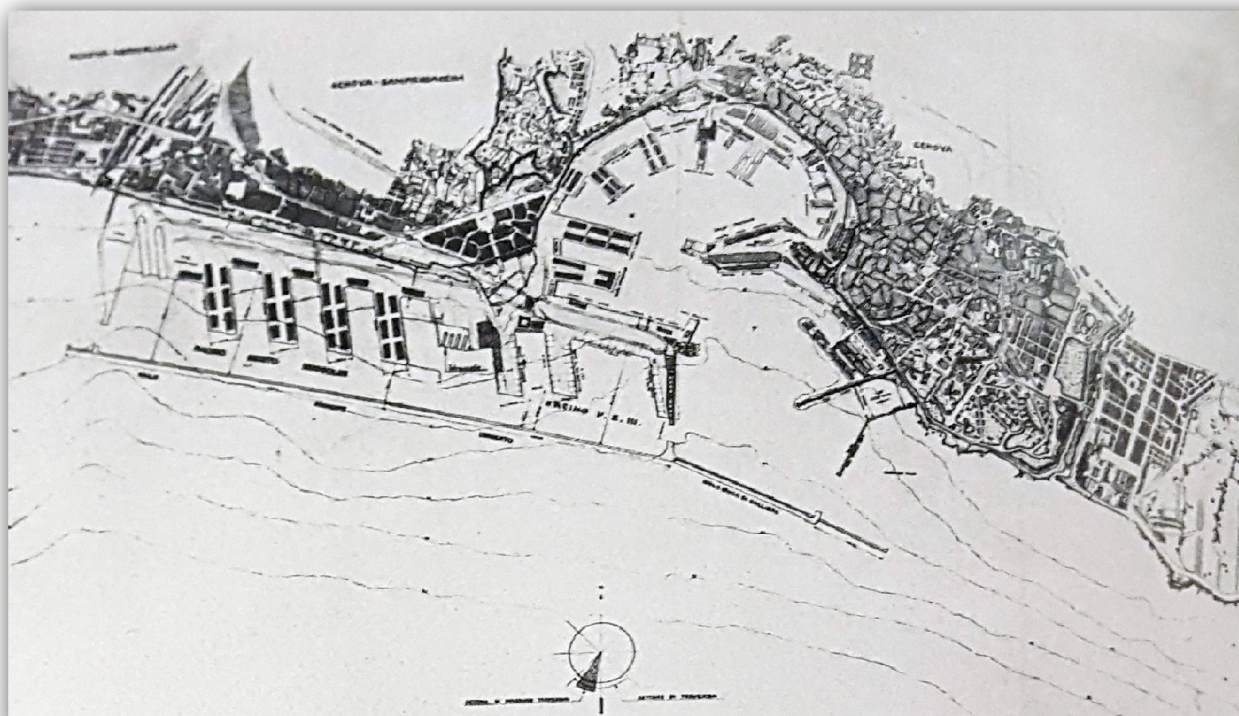
I successivi quattro anni furono decisivi per l'ulteriore ampliamento dello scalo portuale fino al Polcevera. Nel 1933 risultarono infatti pressoché ultimate le opere di difesa a mare del Bacino Mussolini con il prolungamento del molo di ponente per 3.400 metri. Nel 1933 fu completata la realizzazione dei primi due sporgenti previsti, Etiopia ed Eritrea, con un incremento di piazzali per attività portuali di 25 ettari, funzionali ad un incremento del 22% della capacità commerciale dell'intera struttura portuale. Nello stesso anno venne completata la diga di sottoflutto di ponente e appaltati, per un importo di 28 milioni, gli ultimi tre sporgenti previsti nel progetto. All'inizio del conflitto i primi due sporgenti erano funzionanti: entrambi erano infatti dotati di magazzini e di impianto ferroviario.³⁵

³² F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.31

³³ IBIDEM, p.33

³⁴ IBIDEM, p.33

³⁵ F.BALLETTI, B. GIONTONI, *Una città tra due guerre*, DE FERRARI EDITORE S.R.L., GENOVA, 1990, p.29



Proposta di sistemazione del bacino di Sampierdarena elaborata dall'ing. Albertazzi, nel 1928 (A.S.C.G.) - F.BALLETTI, B. GIONTONI, Una città tra due guerre, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.2



Il bacino di Sampierdarena in corso di costruzione (A.S.A.) - F.BALLETTI, B. GIONTONI, Una città tra due guerre, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.29



GENOVA PORTO

- Espansione del porto: breve cronistoria

Alla legge fece subito seguito il regolamento per la sua applicazione che venne emanato con R. Decreto 25 giugno 1903 n. 261 e pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale del Regno" n. 156 del 4 luglio successivo. In esso la giurisdizione territoriale del Consorzio veniva stabilita, nei limiti del demanio marittimo, tra la Punta di San Pietro alla Foce, a levante di Genova, e la riva sinistra del Polcevera a Ponente.

Per il funzionamento dei propri organi e la disciplina dei vari servizi è, naturalmente lasciata facoltà al Consorzio di emanare appositi regolamenti, decreti e ordinanze.³⁶

R.D.L. 21.10.1938, n.1803 – Viene estesa la giurisdizione dal Torrente Polcevera alla sponda destra del Torrente Varenna, area consegnata con verbale in data 20.12.1938 per la realizzazione del nuovo porto aeronautico e marittimo di Genova-Sestri Ponente.

Legge 20.12.1967, n.1251 – Viene estesa la giurisdizione dal Torrente Varenna sino al Rio Lavandè per la realizzazione del nuovo porto di Voltri.

Legge 23.8.1988, n.373 – L'area del porto antico viene passata dal CAP all'Ente Colombo per la realizzazione dell'Expo '92.

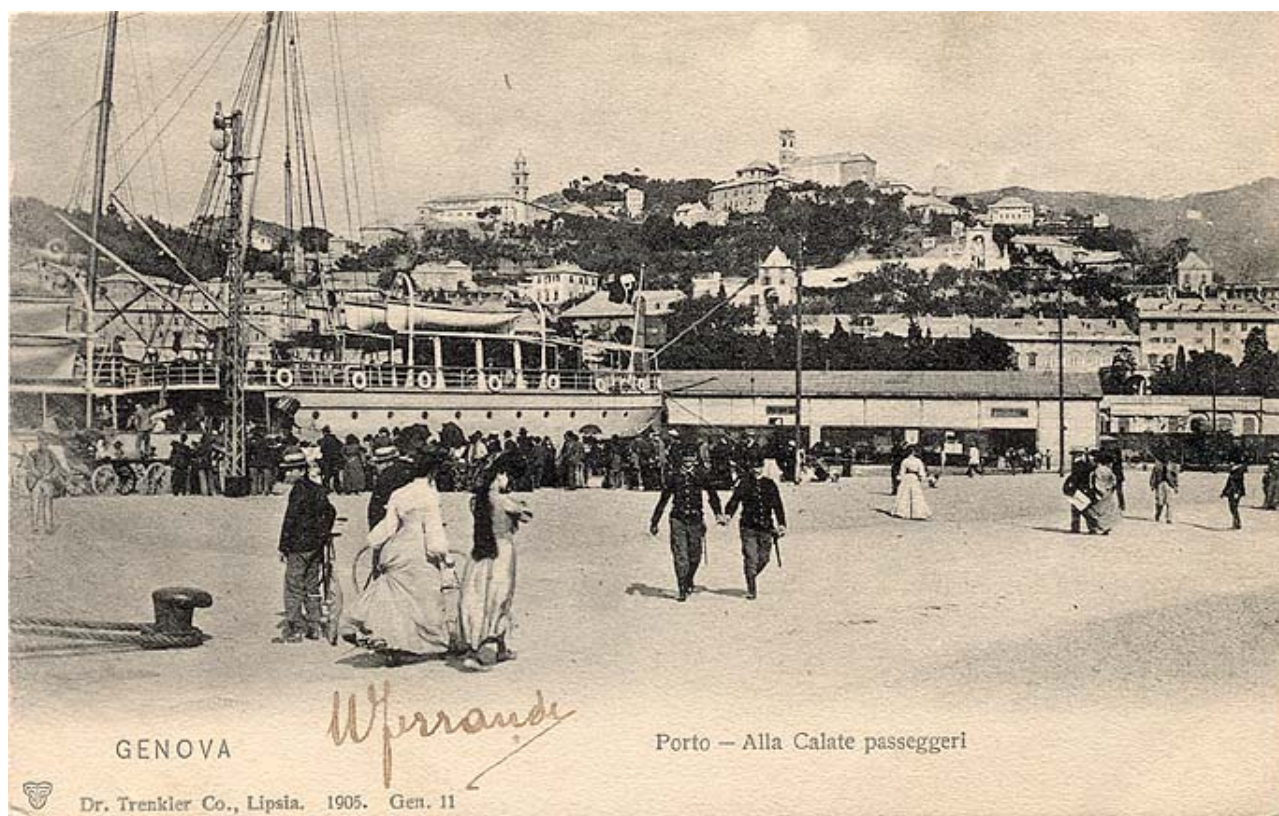
Legge 31.12.1993, n. 579 – L'area del porto antico passa dall'Ente Colombo al Comune di Genova.³⁷



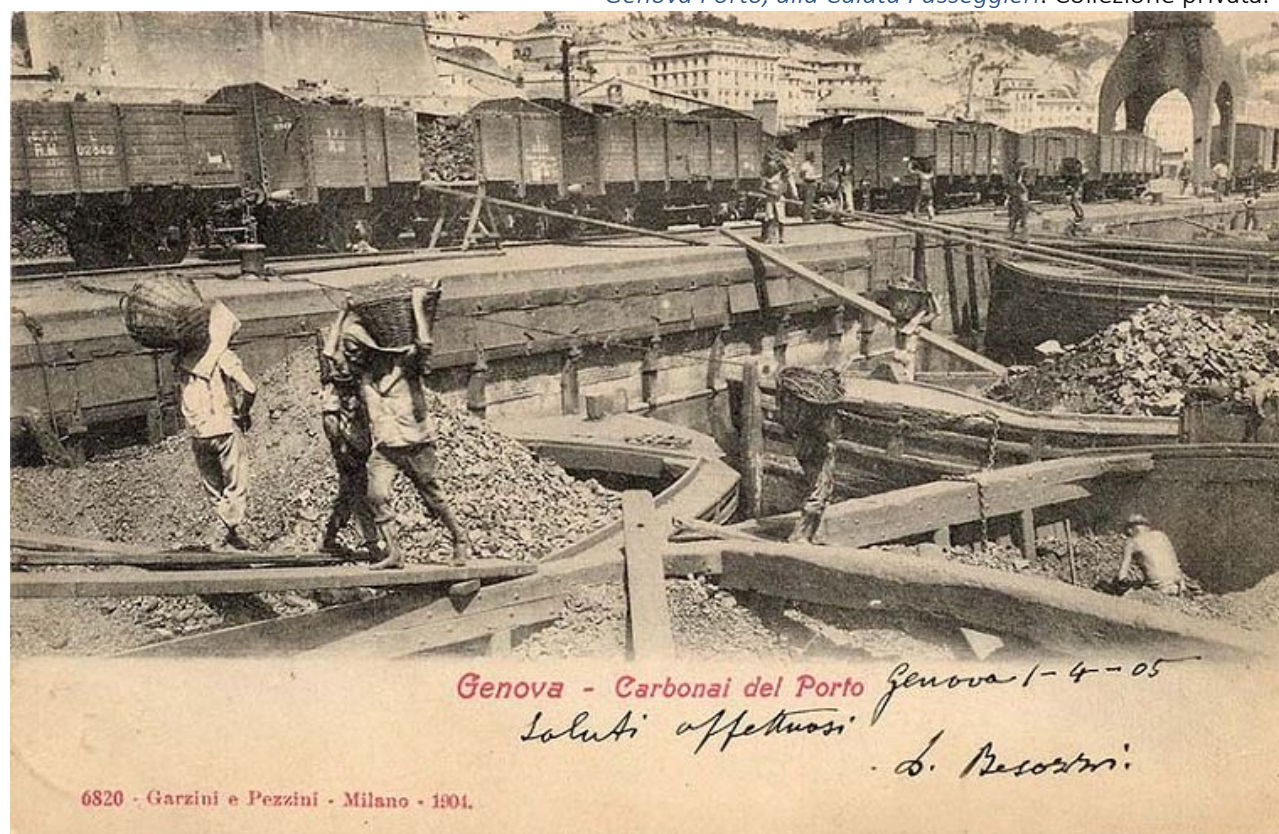
Genova, Calata Molo Vecchio. Collezione privata.

³⁶ AUTORITÀ PORTUALE, ARCHIVIO STORICO, *Il Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La storia*, vol. quinto, parte prima, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano, 2003, p.19

³⁷ *IBIDEM*, p.19



Genova Porto, alla Calata Passeggeri. Collezione privata.



Genova, Carbonai del Porto. Collezione privata.



Genova Resti del Colle di San Benigno. Collezione privata.



GENOVA - Panorama della Chiappella

Genova , Panorama della Chiappella. Collezione privata.



3.3 Il contesto del decennio del Piano di Ricostruzione

Le politiche urbanistiche degli anni Trenta, come detto precedentemente, ebbero la tendenza ad attribuire alla nuova aggregazione amministrativa determinata dall'unificazione del 1926 un assetto organico attraverso una specializzazione funzionale per ciascuna grande area urbana ed un ruolo direzionale, amministrativo e di rappresentanza al centro, trasformato da imponenti iniziative fondiario-retoriche. Il periodo bellico determinò una brusca interruzione di questi processi. Al termine del conflitto circa un terzo della consistenza edilizia della città risultò distrutta o danneggiata. Il secondo dopoguerra si caratterizzò, dunque, di un'imponente sforzo di ricostruzione.³⁸

I Piani di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena e quello di Rivarolo, Teglia e Voltri, approvati tra il gennaio ed il marzo del 1950³⁹ costituirono il riferimento fondamentale di questo sforzo. Si trattò di strumenti finalizzati esclusivamente a consentire un equo ritorno ai proprietari danneggiati, favorendo il recupero e l'ampliamento volumetrico di quanto era andato distrutto, senza alcuna intenzione di cogliere l'occasione della ricostruzione per affrontare alcuni nodi dell'organizzazione urbana.

Contemporaneamente alla definizione dei Piani di Ricostruzione venne ripresa la questione dello studio di un Piano Regolatore Generale. Con deliberazione n.1620 dell'11 dicembre 1948, l'amministrazione comunale affidò al proprio ufficio tecnico diretto dall'Ing. Braccialini e ad una Commissione Composta da tre consulenti, l'Ing. Fuselli e gli architetti Albini e Pucci, l'incarico di provvedere alla stesura del Piano. Tale Commissione svolse i propri lavori tra il 1948 ed il 1951. Il risultato più significativo consistette nell'analisi dei problemi stradali e in una proposta di sistemazione della viabilità urbana che venne approvata dal Consiglio Comunale, a stralcio delle previsioni di assetto più generale, nel maggio 1953. Nell'ambito di questa proposta, particolare importanza assunse, soprattutto in funzione della crescita della città di levante, la previsione della "Strada Pedemontana". Il tracciato della nuova arteria, seppure formalmente approvato, risultò privo di salvaguardia fino al 1960, anno del definitivo varo del P.R.G.⁴⁰

Tra le iniziative più importanti dei primi anni Cinquanta fu l'approvazione del Piano Particolareggiato di Piccapietra. Nel 1951 ebbero, infatti, inizio i lavori di demolizione degli edifici e per tutto un decennio i genovesi seguirono con rammarico la scomparsa di una vasta area del Centro storico e la realizzazione di un quartiere direzionale e commerciale dagli elevati valori immobiliari ma, ancor più, un vero campionario di stili architettonici diversi.

Nel 1954 i Piani di Ricostruzione si trovarono in piena fase attuativa, così anche si verificò una ripresa dell'attività edilizia disciplinata in base alle sole norme contenute nel Regolamento Edilizio Comunale. Sono quelli gli anni nei quali si assistette all'ingresso in città di un numero crescente di immigrati dalle regioni meridionali e dalle campagne del basso Piemonte. Il fenomeno dei tuguri ricavati nelle antiche fortificazioni o nelle zone bombardate del Centro storico o in molte baraccopoli ai margini della città, testimoniò un crescente fabbisogno abitativo solo parzialmente risolto dai programmi costruttivi del Comune.⁴¹

Ad un censimento della metà degli anni Cinquanta⁴² risultavano residenti in 73 bidonville 7.796 persone. Fu solo con la realizzazione tra il 1950 ed il 1958 del primo piano "I.N.A. Casa" – i quartieri di Bernabò-Brea, Mura degli angeli e forte Quezzi – che fu possibile risanare i tuguri ed abbattere le baraccopoli.

Anche nei settori dell'economia, e in particolare nella grande industria di base, il decennio della ricostruzione vide il completamento di imponenti interventi di trasformazione del territorio. Il più consistente di questi fu la realizzazione, in un'ampia colmata nel tratto costiero di Cornigliano, dello stabilimento siderurgico 'Oscar Sinigaglia' che entrò in funzione nel 1953.

Il modello delle grandi strutture realizzate con il riempimento di tratti di costa venne seguito nella seconda metà degli anni Cinquanta per la realizzazione dell'aeroporto di Sestri, costruito tra il 1955 ed il 1962, e per la Fiera del Mare nella zona Foce, anch'essa realizzata tra il 1955 ed il 1963.⁴³

³⁸ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, in *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1409

³⁹ IBIDEM, p. 1410

⁴⁰ IBIDEM, p. 1410

⁴¹ IBIDEM, p.1410

⁴² IBIDEM, p.1411

⁴³ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO,



3.3.1. L'assetto sociale

Secondo il censimento del 1951, il periodo del secondo dopoguerra mantenne inalterati i fondamentali tratti della struttura sociale e di classe del capoluogo ligure. Successivamente le ristrutturazioni dell'apparato industriale



pubblico ridimensionarono le quantità industriali e operaie, senza attenuare, almeno sino agli anni Settanta, le caratteristiche sociali culturali essenziali della città nata nel 1926. Il punto di svolta e di rottura del tradizionale assetto sociale si collocò nel decennio tra il 1971 e il 1981. Infatti, nel censimento del 1971 ogni 100 genovesi in condizione professionale, si contavano 50 lavoratori dipendenti (operai ed esecutivi in genere appartenenti ai diversi settori), 33 impiegati dirigenti, 15 lavoratori in proprio, 2 imprenditori e liberi professionisti. Dieci anni dopo il lavoro operaio crollò del 44%, mentre il lavoro impiegatizio superò il 39% fino ad arrivare al 1991 che venne segnalato con l'avvenuta mutazione: in sintesi il ventennio della grande mutazione fu il momento in cui venne a contrarsi pesantemente il

lavoro operaio nella industria e nel porto e a crescere l'occupazione terziaria.⁴⁴

3.3.2 Le imprese

Con Italsider, Ansaldo, Italmobiliare, Italcantieri e le consociate, che fiorirono intorno, ci fu il vero *boom* a Genova dell'industria di Stato, che occupò decine di migliaia di operai negli stabilimenti del ponente genovese a Sampierdarena fino a Voltri, nella Valpolcevera, a Campi, perfino con l'Ogna, e tutta l'industria delle riparazioni navali, nella cinta del porto pubblico più importante del Paese.

Gli uffici di queste aziende in espansione e in grande movimento anche sul terreno internazionale riempirono i palazzi del centro città: basti ricordare nella zona di Carignano gli insediamenti Italsider e Ansaldo e nella zona di Piccapietra quelli dell'Italmobiliare. Fu come una roccaforte del lavoro intorno alla quale fioriva un indotto che insieme a quello del porto costruì uno dei periodi di maggiore floridezza della storia genovese.

Alla fine degli anni Cinquanta l'Associazione degli Industriali della Provincia di Genova aveva in Italia meno iscritte solo di Milano e Torino.

Gli anni Sessanta segnarono il boom, ma anche l'inizio di un lento declino, poi diventato una frana nei decenni successivi, quando l'incastellatura delle aziende pubbliche e di quelle private incominciò prima ad inclinarsi, poi a crollare.⁴⁵

3.3.4 Il Porto e l'Aeroporto

Nei primi vent'anni del secondo dopoguerra, il porto fu investito dalle grandi trasformazioni industriali. Si trattò di un fenomeno di portata mondiale conseguente allo sviluppo dell'industria di base energica e siderurgica, che ebbe la tendenza a installarsi sulla costa acquistando la materia prima a migliaia di miglia di distanza: per questa industria il costo del trasporto diventò un costo industriale. Le imprese infatti si dotarono di proprie flotte e puntarono ad una gestione diretta delle banchine. La taglia delle navi crebbe rapidamente e per questo si ebbe la necessità di attuare radicali adeguamenti dei fondali, delle banchine, agli impianti di carico e scarico, ai piazzali di deposito.⁴⁶

IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PIATARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, P.1411

⁴⁴ P. ARVATI, S. CAPRA, *I mille volti di Genova: la città in numeri*, IN *La città e i suoi tempi. Un'indagine sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, A CURA DI A. GAZZOLA, FRANCOANGELI, MILANO, 2007

⁴⁵ F. MANZITTI, *Le imprese*, IN *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, P.63

⁴⁶ P. ARVATI, *La "città divisa": anni Cinquanta e Sessanta a Genova*, IN *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*,



Il porto restò sempre il nodo vitale della città, con momenti di grandi crescita e svolte innovative e crisi spesso profonde. Una parte consistente del traffico commerciale riguardava il trasporto di automobili, ma presto anche quello dei containers. Negli anni Sessanta lo scalo genovese fu ancora principalmente un porto passeggeri.

Il porto con armatori, terminalisti, broker e camalli fu lo scenario di numerosi scioperi: visse anni di lotte anche dure che furono la conseguenza di necessarie e, spesso, dolorose trasformazioni dal punto di vista occupazionale.

Nello stesso tempo, si mossero i passi per la realizzazione di quello che diventò l'aeroporto di Genova, con la realizzazione della nuova pista di decollo lunga duemila metri rubata dal mare.

A destra: la costruzione dell'aeroporto di Genova, la pista provvisoria di 750 metri con il viadotto di collegamento con la viabilità urbana. Sotto: la nuova pista di decollo, atterraggio lungo duemila metri. - Genova, gli anni del boom (1960-1970), A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.54



VARI ASPETTI DELLA FRENETICA ATTIVITÀ DEL PORTO DI GENOVA NEGLI ANNI SESSANTA: IMBARCO DEI VEICOLI OPEL A PONTE SOMALIA- GENOVA, GLI ANNI DEL BOOM (1960-1970), A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.39



3.3.5 Le infrastrutture

Gli anni del boom di Genova furono gli anni nei quali la città cambiò in maniera sostanziale, basti pensare alle due strade che segnarono per sempre il modo di attraversare la città, anche di sorvolarla da Nervi fino a Sampierdarena. Sono la Sopraelevata e la strada Pedemontana.

La Sopraelevata venne costruita in soli 18 mesi di lavoro in mezzo alla città, che intanto continuava a pulsare, a lavorare, a vivere. Un record di velocità ed efficienza, che dota Genova di questa incredibile passerella, quasi cinque chilometri di un nastro che sfiora il porto, da una parte, e dall'altra gli storici palazzi, poi il quartiere da Carignano fino ad alla Foce, dove anche la Fiera del Mare fu una grande opera nuova.⁴⁷

Questa "autostrada urbana" su due grandi carreggiate indipendenti, lunga un sesto dello sviluppo lineare della città, si estende su 198 pilastri in acciaio riempiti in calcestruzzo armato collaborante, con una luce massima di 30 metri a campata. Si trattò di un "manufatto tecnologico" che modificò la percezione architettonica del centro storico. La sopraelevata rappresentò una soluzione urbanistica d'avanguardia, purtroppo la zona sottostante, specialmente in corrispondenza dell'attuale Porto Antico, soffrì tutti gli inconvenienti dei "suoli urbani all'ombra del viadotto".⁴⁸



Progetto strutturale Fabrizio De Miranda, Piano Particolareggiato e Progettazione architettonica Cesare Fera, Luciano Grossi Bianchi, Giovanni Romano, realizzata tra il 1961 e il 1962, Via Aldo Moro (centro) - Genova, gli anni del boom (1960-1970), A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.39



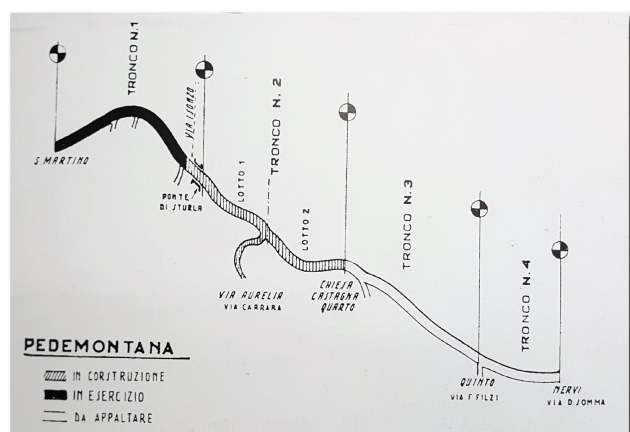
Sopra: La vecchia darsena e il Ponte reale in una cartolina del 1910⁴⁹
A destra: luglio 1964, viene sacrificato il Ponte Reale per far spazio alla Sopraelevata, il momento della demolizione Genova, gli anni del boom (1960-1970), A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.10



⁴⁷ F. MANZITTI, *Gli anni Sessanta a Genova*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.10

⁴⁸ G. PIGAFETTA, *1960-1980*, in *Cento anni di architettura a Genova, 1980-2004*, A CURA DI LUIGI LAGOMARSINO, DE FERRARI, GENOVA 2004, p.122

⁴⁹ F. VOLPE, A. PADOVANO, *La grande storia di Genova, Genova nel XX secolo*, ARTLIBRI, GENOVA, 2008, p.113

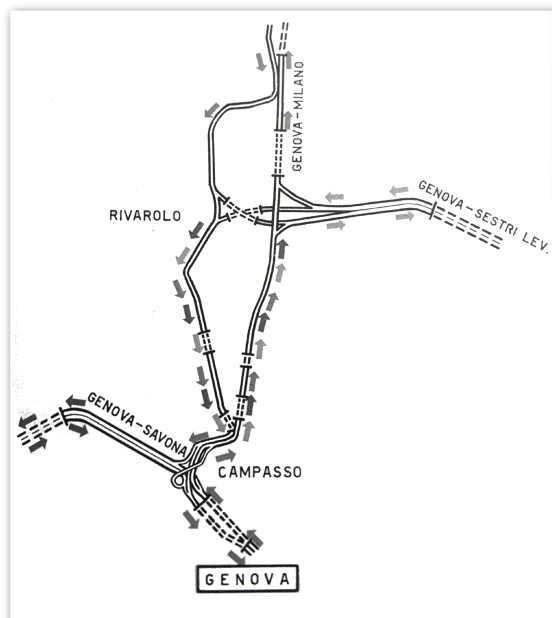


La



Pedemontana ebbe un'altra storia, più lunga, più tortuosa in tutti i sensi. Essa fu immaginata nei Piani Regolatori della zona di Albaro (nel levante della città) fino dal 1914, ricominciarono a programmarla alla fine della seconda guerra mondiale, ma la partenza vera ci fu successivamente con il concreto sostegno economico: costruirono due corsie, dalla zona San Martino a quella di Nervi nel 1956, i lavori si conclusero nel pieno degli anni Sessanta. Si creò così un collegamento tra il levante di Genova e il centro della città.⁵⁰

In quegli anni non solo si ruppe l'isolamento "interno", quello che separava i quartieri, ma soprattutto si collegò Genova alla rete autostradale italiana, con un processo che completò il collegamento fino a Ventimiglia nella direzione di Ponente, e verso Levante fino in Toscana, avvicinando, così, Genova a tutta la Liguria. La prosecuzione della rete fino a Ventimiglia fu inaugurata definitivamente nel 1971 la quale venne chiamata Autostrada dei Fiori.⁵¹



*A sinistra:
Nodo autostradale
di Genova.
Concentrazione del
traffico di tre
autostrade sulla
sezione Rivarolo-
Campasso della
Genova-Milano
A destra:
raddoppio della
Camionale
Genova-Serravalle
Genova, gli anni
del boom (1960-
1970), A CURA DI M.
PATERNOSTRO, F.
MANZITTI, DE
FERRARI, GENOVA,
2016, p.32*



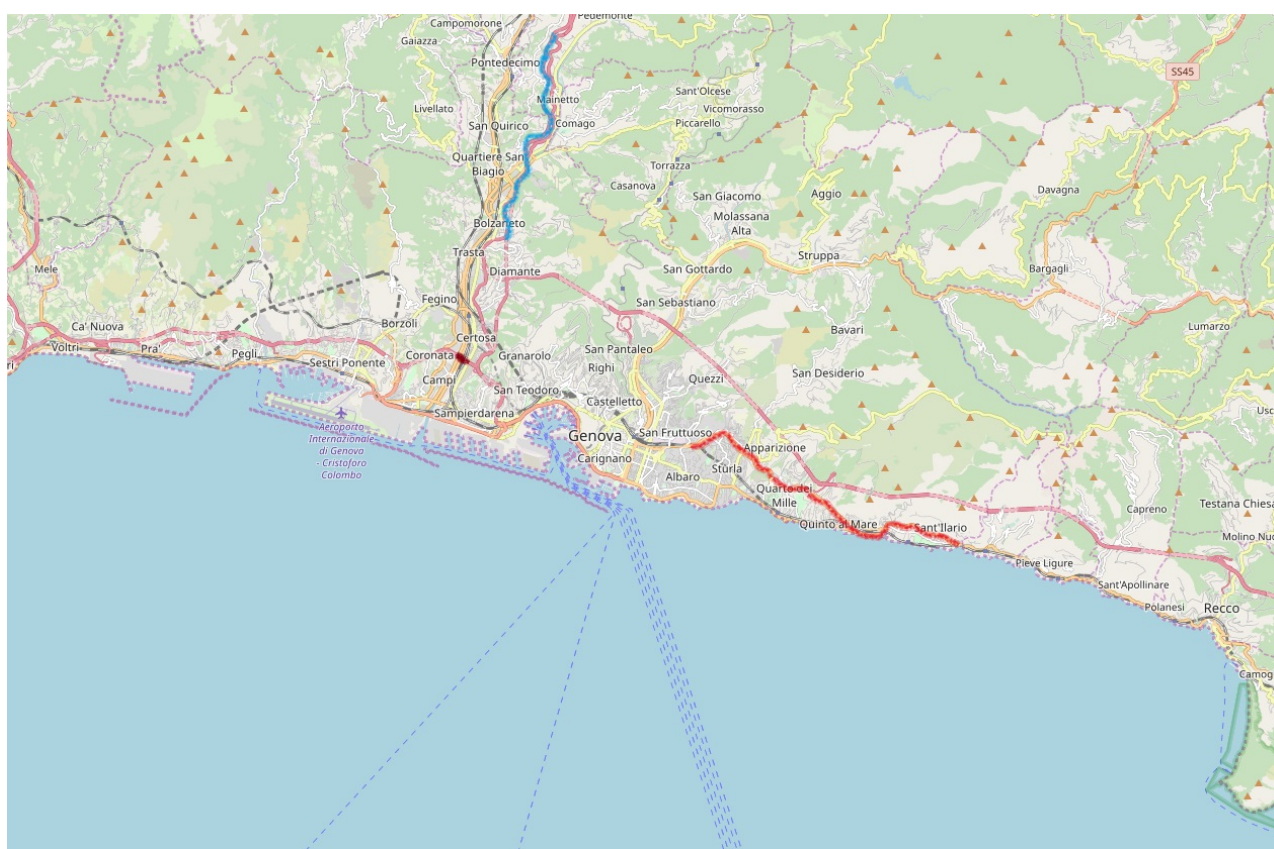
⁵⁰ F.MANZITTI, *Gli anni Sessanta a Genova*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.10

⁵¹ F.MANZITTI, *Gli anni Sessanta a Genova*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, A CURA DI M. PATERNOSTRO, F. MANZITTI, DE FERRARI, GENOVA, 2016, p.10

Il progetto di Morandi e Cherubini, vincitori di un concorso internazionale (1960), realizzato dalla società Condotte d'Acqua su appalto-concorso dell'Anas, fu completato nel 1964. L'importante costruzione scavalcava, in direzione est-ovest, il tratto finale della Val Polcevera, occupato dal parco ferroviario e dagli insediamenti industriali che, negli anni 1960, furono considerati realtà dominante nella nuova dimensione urbana genovese e avevano ormai raggiunto le aree residenziali ad essi limitrofe. Percorso da Ponente, il viadotto autostradale condusse alla "porta della città". Nel tratto finale la carreggiata era sovrastata da tre alti portali a cavalletto auto bilanciati che reggevano gli stralli in cemento precompresso, i lunghi tiranti in calcestruzzo armato a cui sono sospese, in sbalzi simmetrici, le campate del ponte. L'estensione delle due campate fu resa possibile dai sistemi di calcolo innovativi sviluppati dal progettista. Percorrendo la Val Polcevera il viadotto rivelava la membratura architettonica e la sua presenza nel paesaggio urbano: dalle tre grandi pile a cavalletto una sequenza di pile a fasci si scolpiva direttamente nel tessuto residenziale. Queste componenti trasmettevano in maniera affascinante, ma anche incombente, l'impatto di un'opera di attraversamento a grande scala.⁵²



Riccardo Morandi, G. Cherubini, real. 1960-1967, Autostrada Genova-Ventimiglia (Certosa)



In rosso la strada Pedemontana; in blu la "camionale" Genova-Serravalle; in rosso scuro il Ponte Morandi

⁵² G. PIGAFETTA, 1960-1980, IN *Cento anni di architettura a Genova, 1980-2004*, A CURA DI LUIGI LAGOMARSINO, DE FERRARI, GENOVA 2004, p.141



- Inquadramento normativo nazionale

Legge n. 1402 del 27 ottobre 1951 "Modificazioni al decreto legislativo n. 154 sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra"

La *ratio* dei piani di ricostruzione, nelle intenzioni del Legislatore, era quella di temperare, nei paesi danneggiati dalla guerra, le esigenze inerenti ai più urgenti lavori edilizi con la necessità di non compromettere il razionale futuro sviluppo degli abitati. Furono presentati, quindi, come veri e propri piani di emergenza, da compilare e approvare con estrema rapidità, rinunciando a procedure complesse, anche se tal da garantire migliori soluzioni urbanistiche. Ed in effetti, sia la procedura di approvazione che la procedura di esproprio furono semplificate e rese più rapide. La legge attribuì a questi piani l'efficacia dei piani particolareggiati, la cui approvazione comportava la dichiarazione di pubblica utilità per tutte le opere previste. Differivano tuttavia dai Piani Particolareggiati, in quanto:

- potevano essere redatti anche in assenza di Piano Regolatore Generale;
- la loro procedura di adozione ed approvazione era molto semplificata; tra l'altro non era richiesta la presentazione di un piano finanziario;
- potevano, inoltre, contenere anche previsioni generali, tipiche dei piani regolatori generali. La giurisprudenza del Consiglio di Stato ebbe modo di affermare che l'ambito di applicazione di questi piani poteva estendersi anche al di là delle zone danneggiate dalla guerra, quando ciò risultasse necessario per coordinare la sistemazione di tali zone con i nuclei edilizi da ricostruire. L'esecuzione del piano, che aveva validità per cinque anni, era rimessa, innanzitutto alla volontà dei proprietari delle aree. Il Comune aveva la possibilità di espropriare, ma tale facoltà era prevista solo per le aree occorrenti alla realizzazione di opere pubbliche. Dovevano predisporre piani di ricostruzione solo i Comuni compresi in appositi elenchi predisposti dal Ministero dei LL. PP.¹

Il piano di ricostruzione, in definitiva, si pose come uno strumento di attività edilizia, non come uno strumento urbanistico: costituì oltretutto, il mezzo più efficace per moltiplicare gli impulsi, già di per sé abbastanza forti della speculazione privata a ricostruire nelle zone distrutte che furono, purtroppo, quasi sempre più centrali e le più delicate da sistemare e che non avrebbero dovuto essere compromesse da affrettate soluzioni.²

¹ G. GUZZO, *La pianificazione urbanistica. soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.6

² SAMONÀ, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, LATERZA, MILANO, 1967, in G. GUZZO, *La pianificazione urbanistica. Soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.6



3.4 Il Piano Regolatore Generale del 1959

Con Decreto Ministeriale n. 391 del maggio 1954 il Comune di Genova venne inserito nel primo elenco dei comuni cui è fatto obbligo adottare il Piano Regolatore Generale elaborato ai sensi della legge del 1150/42, e di trasmetterlo al Ministero dei Lavori Pubblici per l'approvazione entro il settembre del 1956.

Se i contenuti di un piano costituiscono una chiave di lettura importante per comprendere il livello di mediazione politica e gli obiettivi che una comunità si prefigge, è indubbio che il primo Piano Regolatore della città costituisca uno strumento finalizzato in prevalenza a fornire risposte concrete alla espansione edilizia e a forme di investimento di capitale molto frazionate, secondo il modello di accumulazione e di reinvestimento che il sistema economico italiano privilegiò in quegli anni. Ciò fu reso evidente dalla presenza nella Commissione Tecnica predisposta per la elaborazione del piano di una larga rappresentanza di costruttori, così come è testimoniato, con sufficiente chiarezza, dal fatto che il Piano, attraverso le sue previsioni regolamentari, poteva consentire uno sviluppo teorico della città fino ad una dimensione di otto milioni di abitanti.¹

In effetti si verificò un vero e proprio "boom edilizio" che ebbe un'impennata anche nel decennio successivo per motivi legati alla nuova disciplina urbanistica nazionale.²

In termini generali, a partire proprio dagli anni Sessanta, la cultura architettonica internazionale avviò un processo di revisione, di ripensamento, di ritrattazione delle proprie ragioni più profonde.

In termini locali, anche Genova può riconoscere nelle due date del 1960 e 1980 gli estremi diacronici di un processo, in un certo senso, unitario di un ciclo, per certi aspetti concluso. Le due date sono, infatti, gli anni tra cui si tende l'infinita storia del Piano Regolatore Generale: dalla sua prima approvazione all'atto finale della sua lunga e travagliata revisione. Ma non si tratta, evidentemente, solo di una questione burocratico-amministrativa. Le lente e farraginose vicende del PRG accompagnano un mutamento radicale che segna definitivamente la città.³

Che questo Piano potesse però costituire uno strumento considerato all'altezza delle esigenze di quella particolare congiuntura della vita della città lo testimonia un dibattito che nelle diverse circostanze del confronto politico sembrò privilegiare più elementi formali, connessi alle modalità di applicazione della legge urbanistica, di quanto avrebbero meritato invece i contenuti dello strumento.

"Alcuni membri della Commissione opinano che il modo con il quale si è pervenuto alla impostazione ed alla elaborazione del Piano Regolatore Generale non ha permesso di poter accogliere tutte le esperienze, le indicazioni, i suggerimenti che avrebbero potuto farlo diventare espressione organica di tutta la popolazione genovese", "una serie di dibattiti attorno ai problemi centrali del P.R.G., di conferenze di servizi, di inchieste approfondite in settori fondamentali della vita e della struttura cittadina, avrebbero reso il Piano Regolatore più aderente alle esigenze moderne della nostra città, si sarebbero più chiaramente potute delineare le prospettive del suo sviluppo urbanistico-economico, industriale e culturale e, infine, si sarebbe agevolata la formazione di una coscienza pubblica sulla importanza e sulle finalità di un Piano Regolatore Generale".⁴ Queste valutazioni di alcuni membri della speciale Commissione nominata per l'esame delle osservazioni al P.R.G. costituirono la sintesi più efficace del disagio di chi vede largamente rappresentati anche nel "confronto con la città" gli interessi di proprietari terrieri e costruttori, sulle più generali esigenze che il mondo del lavoro e gli ambienti culturali avrebbero potuto esprimere in merito all'evoluzione complessiva dell'area genovese. D'altra parte, come osservò Bruno Gabrielli⁵ "il potere

¹ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1411

² R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.62.

³ G. PIGAFETTA, *1960-1980, in Cento anni di Architettura a Genova, 1890-2004, Fondazione Labò*, A CURA DI L. LAGOMARSINO, DE FERRARI, GENOVA, 2004, p.115

⁴ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1412

⁵ Bruno Gabrielli affronta i problemi dello sviluppo della città, soprattutto a partire dal PRG del 1959 che si caratterizza per le incontrollate previsioni di sviluppo residenziale, per la sotto-valutazione delle necessità pubbliche in termini di servizi e per la configurazione di una sorta di «tutela passiva» per il centro storico che ricalca sostanzialmente le indicazioni dei piani degli anni Trenta. Evidenzia alcuni aspetti sociali e culturali della città di natura problematica, l'assenza di dibattito, la scarsa ricezione di idee e innovazioni e l'immobilismo sulle scelte strategiche riguardanti il futuro. Una città in tumultuoso sviluppo, dove il numero di abitanti è in aumento con pesanti fenomeni di inurbamento e migrazioni dal sud e dalle isole e dove anche l'economia ha trend di sviluppo ancora positivi, l'economia della città che in quegli anni appariva particolarmente florida con un porto che batteva ogni primato di traffici (primo porto nel Mediterraneo e uno dei



economico mantiene sotto il proprio diretto controllo le iniziative amministrative più rilevanti. Industriali, operatori portuali ed armatori, le 'grandi famiglie' genovesi hanno investito a fondo nella speculazione edilizia fino a farla diventare una seconda attività, tanto più renumerativa quanto più facile da esercitarsi".⁶

Nel contempo, però in occasione di un calo non drammatico dei trasporti internazionali, l'economia genovese, pur con ancora forte la presenza privata, iniziò a gravitare sempre più verso l'area di intervento pubblico e a istituire un implicato rapporto tra pubblico e privato.

La gravitazione verso la sfera pubblica coinvolse anche il settore edilizio: l'imprenditoria privata vide, infatti, sempre più restringersi gli spazi della propria iniziativa, sino ad essere nettamente superata, in termini di quantità, dalla mano pubblica sul finire degli anni Settanta.⁷

3.4.1. I contenuti del Piano

Il Piano Regolatore Generale "fornisce all'iniziativa politica-amministrativa, economica e tecnica lo strumento efficace ed indispensabile per promuovere e per attuare l'ordinato progresso dello sviluppo urbano": così dichiara nella presentazione del Piano, il sindaco Vittorio Pertusio. L'obiettivo dichiarato fu infatti quello di orientare lo sviluppo industriale, commerciale e residenziale, in modo che la città potesse diventare "un'unità organica e funzionale", integrando tra di loro, in modo definitivo, le venti realtà amministrative forzatamente aggregate nel 1926.

Le scelte del P.R.G. si articolavano all'interno di tre principali settori:

- la viabilità, con la finalità di risolvere principalmente il problema dell'attraversamento del centro dei collegamenti a livello regionale, e di fornire le necessarie infrastrutture alle nuove direttrici di sviluppo urbano;
- la zonizzazione, intesa come strumento atto a disciplinare l'intensità dell'utilizzo insediativo del territorio, essenzialmente a scopo residenziale;
- i servizi, per risolvere le carenze del passato e i fabbisogni dei due milioni e mezzo di abitanti che il Piano prevede per la Genova del Duemila.

Il P.R.G. definiva in questi settori linee di assetto generale e demandava a nove Piani Particolareggiati (uno dei quali interessa la zona del centro storico) la definizione delle scelte urbanistiche, senza alcuna precisazione sugli obiettivi della pianificazione, sulle funzioni ammesse e sui parametri insediativi previsti.⁸

In merito alla Viabilità principale urbana (quadro della grande viabilità di scorrimento longitudinale) venivano individuato:

- attraversamento litoraneo e marginale alla zona portuale;
- attraversamento mediano;
- attraversamento superiore.

Nel Piano, inoltre, venivano evidenziate anche:

- Viabilità orientale del Bisagno verso Nervi;
- Viabilità occidentale;
- Viabilità lungo la Valle del Bisagno;
- Viabilità lungo la Valle del Polcevera.⁹

Il piano prevedeva tre principali direttrici di attraversamento della città:

- una strada centrale, che utilizza arterie esistenti integrate da una galleria tra Piazza Dante e via San

primi in Europa), con l'industria metal-meccanica, cantieristica, edilizia e siderurgica in pieno sviluppo, una disoccupazione minima o quasi nulla. (in www.academia.edu/Bruno_Gabrielli_attraverso_i_suoi_scritti_su_Genova)

⁶ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.

⁷ G. PIGAFETTA, 1960-1980, IN *CENTO ANNI DI ARCHITETTURA A GENOVA, 1890-2004*, FONDAZIONE LABÒ, A CURA DI L. LAGOMARSINO, DE FERRARI, GENOVA, 2004, p.115, p.116

⁸ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1412

⁹ [HTTP://WWW.COMUNE.GENOVA.IT/CONTENT/PRG-1959](http://www.comune.genova.it/content/prg-1959)



Lorenzo e da un nuovo collegamento trasversale tra Piazza Corvetto, Piazza Dante e la circonvallazione a mare, attraverso i quartieri di Piccapietra e Madre di Dio;

- una "strada a monte" che ripropone il tracciato della Pedemontana (l'attuale Corso Europa), già approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, raggiunge la Stazione Brignole, quindi prosegue in galleria fino a Largo Zecca.¹⁰

Il Piano non si agganciò ai Piani di Ampliamento ottocenteschi che legarono rigidamente l'espansione urbanistica alla maglia stradale, ma fece uso dell'azzonamento e del regolamento edilizio con elevati indici di edificabilità.¹¹

Per la Val Bisagno veniva prevista l'arginatura del torrente con la formazione di due arterie e la realizzazione di una strada sopraelevata in sponda sinistra, collegata con l'autostrada. Anche in Val Polcevera due strade corrono parallele al corso d'acqua. Integrate dal prolungamento di Corso Perrone, da Cornigliano a San Quirico. Le due valli sono collegate da un tratto viario tra Molassana e Bolzaneto.¹²

Il P.R.G. prevedeva, inoltre, una strada sopraelevata "a traffico veloce", lungo il mare tra la foce e Cornigliano, raccordata con la rete autostradale e una linea metropolitana, da Nervi a Pegli, lunga quasi 20 chilometri.

Per quanto concerne le comunicazioni regionali e nazionali, il Piano confermava il tracciato, in corso di realizzazione nel 1952, del tratto autostradale La Spezia-Ventimiglia, proponeva il raddoppio della Genova-Serravalle e una nuova strada tra Pegli e Ovada, con diramazione verso Tortona e Acqui.

Per la residenza erano previsti tre gradi di fabbricabilità:

- la *zona estensiva*, con indici da 1,50 a 2,50;
- la *zona semi intensiva*, con indici da 4 a 8,50;
- la *zona intensiva* con indice 14 (ridotto a 9 in sede di approvazione ministeriale).
- le *zone verdi* che comprendevano:
 - il verde pubblico;
 - il verde privato (con indice 0,30);
 - i boschi (con indice 0,30);
 - le zone seminate (con indice 0,80);
 - le zone miste, coltivate e per abitazioni, (con indice 1,60);
 - le zone gerbide (con indice 1,60).

I servizi risultavano dimensionati sulla base del fabbisogno pregresso, in 64 impianti scolastici, 8 mercati, 10 chiese, un campo sportivo e un centro tennistico, e sulle necessità future, limitando però tali previsioni a 960.000 abitanti, rispetto al dato di 1.641.000 fornito dagli estensori del Piano come capacità insediativa totale.¹³

Il carattere distintivo, per quanto riguarda i servizi, fu quello di introdurre nel dimensionamento, oltre ad elementi di tipo statistico, il "coefficiente di utilizzazione del servizio da parte della popolazione" e la "dimensione funzionale o economica dell'impianto" per arrivare così a definire il numero e l'ubicazione dei servizi, il loro raggio di influenza e la densità edilizia delle aree servite da ciascun servizio, evidenziando, nel caso del PRG di Genova, i primi tentativi istituzionali per definire quantità e rapporti da rispettare nella progettazione urbanistica e superare con norme pratiche l'indeterminatezza della legge urbanistica nazionale.¹⁴

Non vi erano nuove previsioni di zone verdi, veniva mantenuta la stessa superficie della zona boschiva esistente e delle zone seminate, alle quali, come più sopra riportato, veniva peraltro assegnato un indice di fabbricabilità.¹⁵

Il P.R.G. prevedeva l'ampliamento delle zone industriali esistenti di 77 ettari, ampliamento giudicato alquanto modesto, in relazione alle caratteristiche prevalentemente industriali delle città, della stessa amministrazione "ma

¹⁰ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1412

¹¹ [HTTP://WWW.COMUNE.GENOVA.IT/CONTENT/PRG-1959](http://www.comune.genova.it/content/prg-1959)

¹² *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1414

¹³ *IBIDEM*, p.1414

¹⁴ [HTTP://WWW.COMUNE.GENOVA.IT/CONTENT/PRG-1959](http://www.comune.genova.it/content/prg-1959)

¹⁵ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1414



lo stato attuale -si sostiene- non consente altra possibilità, almeno nel quadro delle previsioni reali”.

Le Norme di Fabbricabilità si componevano di soli 18 articoli dove si definivano essenzialmente i metodi di misurazione plano-altimetrica degli edifici e confermavano la validità delle previsioni dei piani regolatori parziali approvati dopo il 1912 e non ancora completamente realizzati. Nelle zone residenziali veniva consentita la destinazione di parte o interi edifici ad industrie “non rumorose, né emananti esalazioni moleste o nocive”, mentre l’unica norma che riguardava il centro storico, definita “zona da risanare”, rimandava gli interventi di modificazione degli edifici esistenti e l’utilizzazione edilizia delle aree libere al Piano Particolareggiato o alla formazione di comparti, ai sensi dell’art.23 della legge 1150.

Vale la pena comunque ricordare che il tema della ristrutturazione dei quartieri più antichi della città sembrava essere fortemente condizionato dalla logica del “piccone demolitore” e dai criteri che limitavano la salvaguardia degli edifici solamente ai complessi monumentali. Nella relazione si legge infatti “[...] preso come riferimento il censimento del 1951, considerando da emigrare gli abitanti delle aree destinate ai nuovi edifici, [...] risultano per le zone di futuri Piani Particolareggiati i seguenti dati:

- Piccapietra 2.220;
- Madre di Dio 5.800;
- San Vincenzo 2.220;
- Prè 6.660; Sestri 2.620;
- Canevari-Archimede 2.620;
- Genova Vecchia 52.960”.¹⁶

Il modello di Piano adottato si proponeva in definitiva di dare una soluzione ai problemi di assetto in una città che viveva nei primi anni Cinquanta una fase di sviluppo demografico ed economico particolarmente tumultuoso come era d'altronde caratteristica comune dei grandi centri urbani del cosiddetto “triangolo industriale”.

Il P.R.G. non proponeva un modello innovativo, né di radicale razionalizzazione – se si esclude la questione della grande viabilità - rispetto alla morfologia consolidata della struttura urbana precedente.

Se importanti fattori innovativi avvenivano in quegli anni, questi erano determinati da singole iniziative che precedevano la formazione dello strumento urbanistico. In altri termini l’esperienza del Piano Regolatore è intesa come occasione per definire un insieme di regole atte a certificare una diffusione dei valori immobiliari e ad adeguare uno standard infrastrutturale sufficiente.¹⁷

3.4.2 Valutazione del Piano Regolatore e nomina della Commissione Astengo

L’8 febbraio 1961 Vittorio Pertusio¹⁸ venne confermato Sindaco: egli in molte occasioni dimostrò un particolare interessamento per i problemi urbanistici e in particolare della tutela e conservazione del patrimonio storico-artistico. Riuscì creare un governo locale efficace nella realizzazione di grandi opere di elevata complessità e di un vasto programma di lavori pubblici, in parte già predisposti e avviati dalle precedenti giunte. Nei primi anni Sessanta la città continuò ad accrescere il proprio numero di abitanti, le attività economiche “tiravano” e non si aveva ancora il sentore dei periodi di crisi che nei periodi successivi avrebbero attraversato i settori economici più tradizionali, in gran parte legati alle Partecipazioni Statali. In quegli anni Genova si contraddistinse, infatti, per una situazione economica particolarmente florida, il porto conquistò ogni primato nel campo dei traffici nel Mediterraneo, l’industria metalmeccanica, siderurgica e la cantieristica erano in pieno sviluppo, eventi particolarmente simbolici come il varo del grande transatlantico “Michelangelo” nei cantieri navali di Sestri Ponente coinvolsero una parte rilevante della collettività cittadina e furono seguiti da migliaia di persone, la città aveva ancora una forte identità imprenditoriale e un ruolo nel panorama nazionale. Fu in quello stesso periodo che la crescita, dal punto di vista edilizio fu tumultuosa e disordinata, la dichiarazione programmatica della nuova giunta sembrò andare incontro alle attese di coloro che auspicavano una svolta nella politica urbanistica della città, tanto che vi si leggeva:

¹⁶ IBIDEM, p.1414

¹⁷ *Genova nell’età contemporanea, economia, culture e società nel ‘900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F.RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1414

¹⁸ VITTORIO PERTUSIO, già parlamentare della DC, aveva lasciato l’attività politica nazionale per dedicarsi alla vita amministrativa della città. Dal 1946 al 1951 guidò l’opposizione alla giunta social comunista, nel 1951 fu eletto sindaco e riconfermato nel 1956 in coalizioni centriste. Nel 1961 venne eletto sindaco nella giunta di centrosinistra che vide per la prima volta l’ingresso in maggioranza dei socialisti.



“dovranno essere perfezionate e proseguite le iniziative in atto per il risanamento del centro storico,[...] dovrà essere realizzata la più completa disciplina urbanistica, [...] la più rigorosa repressione degli abusi edilizi”. Dal programma trapelò anche la presa di coscienza dei limiti del PRG del 1959 che a distanza di pochissimi anni si rivelò ampiamente superato.¹⁹

Con delibera consiliare n.664 del 14 giugno 1963 si avviarono i lavori della Commissione Astengo²⁰ a cui era affidata la revisione del nuovo PRG. Secondo quanto riportato nella delibera: “L’intenso sviluppo del traffico, l’estendersi delle attività industriali e comunali, nonché i problemi connessi con la naturale espansione del porto e dell’aeroporto, nel quadro più vasto della evoluzione di tutta la vita cittadina, rendono attuale e inderogabile la necessità di riconsiderare il PRG vigente per assicurare a Genova un adeguato, organico e funzionale piano di ordinamento e di sviluppo di tutta la vita e l’attività della città”. La commissione di revisione era formata oltre che dallo stesso Giovanni Astengo, da un gruppo di urbanisti: Robert Auzelle²¹, Mario Coppa, Ezio Cerruti ed Eugenio Fuselli e da una serie di “collaboratori laureati”.²²

La stessa delibera nell’affidare ad Astengo, Fuselli Coppa, Cerruti ed Auzelle l’aggiornamento del Piano, indica i contenuti fondamentali della variante:

- riorganizzazione della viabilità urbana ed extraurbana;
- individuazione delle zone di espansione residenziale ed industriale;
- creazione di uno o più centri direzionali;
- tutela dei valori paesistico ambientali;
- razionale collocazione e dimensionamento dei servizi.

La revisione del Piano trovò subito un ambiente ostile e contraddittorio. Occorre ricordare infatti che mentre la Commissione Astengo era chiamata a definire un assetto complessivo della città, talune scelte determinanti sotto il profilo della organizzazione urbana venivano formalizzate a stralcio della stessa amministrazione comunale.²³

La commissione si avvaleva poi di “consulenze tecniche” e “consulenze econometriche” sui problemi della viabilità,

¹⁹ F. GASTALDI, *La “Commissione Astengo” per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni ’60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²⁰ GIOVANNI ASTENGO si occupa della legittimità di questa pratica e di questo sapere. L’impegno profuso nella costruzione di una macchina metodologica adatta a sistematizzare la conoscenza e ad organizzare il processo di costruzione delle scelte è sostenuto dalla convinzione di dover dotare l’urbanistica di uno statuto scientifico, condizione per fondarla eticamente e quindi conferirle autorevolezza sociale. L’ansia per “come fare” il piano è alimentata dall’impegno civile. (P. DI BIAGI, *Giovanni Astengo. Un metodo per dare rigore scientifico e morale all’urbanistica*, IN *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, POSTFAZIONE DI B. SECCHI, A CURA DI P. DI BIAGI E P. GABELLINI, EDITPRI LATERZA, BARI, 1992, p.14).

Le sue idee sulla natura scientifica dell’urbanistica hanno fondamento in quello che egli ritiene il carattere primo della disciplina: essere connotata da una “concezione etico-politica”. Qualità che per Astengo si esprime non soltanto in obiettivi come l’interesse generale e collettivo, ma anche in procedure razionali capaci di condurre l’urbanista a individuare scelte “giuste” nella pianificazione dell’uso del territorio e dei rapporti economici e sociali. Qui trae origine la necessità di costruire strumenti progettuali attraverso i modi della razionalità scientifica e di sistematizzare e codificare il sapere in una “formazione discorsiva” coerentemente sostenuta da un metodo verificabile e riproducibile. (IBIDEM, P.397).

Il primo importante lavoro di Astengo è lo studio per un piano regionale che dopo la guerra lo farà conoscere al di fuori della sua città. Il piano per il Piemonte, elaborato con i suoi amici Bianco, Renacco e Rizzotti, è uno dei primi piani territoriali redatti in Italia durante la ricostruzione. (IBIDEM, P.400).

Nel 1956 ha l’incarico del piano regolatore di Gubbio, In questa regione tra la metà degli anni Cinquanta e la metà del decennio successivo si impegna in numerose occasioni progettuali e di ricerca. Oltre ai piani di Assisi e Gubbio; nel 1958 è nominato nella Commissione per il piano territoriale paesistico di Assisi e l’anno successivo organizza il XXV Congresso Internazionale della Fihuat a Perugia. E nel 1960 è incaricato della direzione delle ricerche urbanistiche per il piano di sviluppo economico regionale e nominato nel comitato scientifico per la redazione del piano regolatore di Bastia umbra e nel 1965 riceve il premio regionale InArch per l’architettura con il progetto dell’edificio per servizi della Pro Civitae ad Assisi. (IBIDEM, P.402).

²¹ Astengo era interessato da tempo al lavoro di ricerca e documentazione svolto dall’urbanista francese. Auzelle, docente di urbanistica a Parigi, fu urbanista capo del centro studi della Direction de l’amenagement du territoire al Ministère de la Reconstruction et du longement. Astengo utilizzò il metodo elaborato da questo centro studi per l’indagine abitazioni/famiglie svolta nel 1954 con gli studenti del suo corso di Urbanistica allo Iuav sul Ghetto di Venezia e in occasione degli studi per il Piano sul centro storico di assisi. Robert auzelle fu inoltre corrispondente dalla Francia per “Urbanistica”. (IBIDEM, P.409).

²² F. GASTALDI, *La “Commissione Astengo” per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni ’60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²³ *Genova nell’età contemporanea, economia, cultura e società nel ’900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, P.1415



dei trasporti, dell'economia portuale ed industriale.²⁴

Fu il caso della nomina di una Commissione per lo studio delle grandi vie di comunicazione; dell'adozione nel luglio 1963 del piano delle aree di "167", un piano che prevedeva la destinazione ad edilizia pubblica di 1.116 ettari, in parte inedificabili. Fu il caso dell'approvazione di un progetto C.A.P. per l'ampliamento del bacino portuale nello specchio di mare antistante Voltri. Fu il caso delle autorizzazioni ad espandere le attività petrolifere nelle aree della Val Polcevera. Fu il caso, infine, dell'adozione di una delibera di riduzione degli indici di fabbricabilità dapprima ritardata per consentire, alla fine del 1963, il rilascio di una valanga di licenze edilizie e poi discussa in giunta senza che il testo definitivo fosse sottoposto al vaglio della Commissione. Mentre, dunque, si lavorava alla variante e si apriva il confronto sul metodo e sulle alternative proposte da Astengo, prendevano corpo decisioni che avrebbero influito in modo irreversibile nella organizzazione della città e nella definizione della sua immagine. Non è dunque un caso che la commissione incaricata dalla revisione, dopo un biennio di contrastati rapporti con l'amministrazione comunale, verrà liquidata nel 1965 con la chiusura dell'Ufficio Speciale, anche se formalmente la delibera di scioglimento della Commissione è del giugno 1967.²⁵

3.4.3 L'impostazione metodologica di Astengo

Il lavoro impostato dalla Commissione si configurava come il tentativo di applicare alla redazione del piano di una città di grandi dimensioni "il metodo del confronto scientifico fra soluzioni alternative e dei più recenti sistemi di calcolo economico dell'utilità globale".²⁶

Il metodo della "pianificazione scientifica" o del "Piano di coerenze globali" utilizzato per formulare le configurazioni spaziali e le alternative di Piano, si scontrò duramente con le risorse economiche che dovevano essere messe a disposizione. La concezione di Astengo si fondava su alcuni capisaldi: analisi scientifica delle risorse e degli obiettivi, procedure limpide ed efficaci fondate su dati precisi.

L'analisi dello stato di fatto fu nel complesso articolata in più settori d'indagine che investirono quattro tematiche: a) la popolazione; b) la struttura urbana; c) il territorio; d) l'economia. L'insieme delle ricerche di settore venne diretto a confluire in una visione d'assieme dove tutti gli elementi elaborati avrebbero concorso a formulare il bilancio dello stato attuale, espresso tramite monografie critiche con relativi grafici, tabelle e tavole allegate.²⁷

In altri termini Astengo rappresentò per Genova il tentativo della cultura urbanistica di prendere la guida dei processi economici e di conformarli all'interno di un quadro di coerenze scientificamente definito.²⁸

Le ragioni che hanno portato questa esperienza al fallimento sono ben note, e si identificano più generalmente nella incapacità di definire momenti di mediazioni accettabili, sia da un punto di vista tecnico-disciplinare che in termini di crescente possibilità gestionali, tra un approccio fortemente sbilanciato verso una visione illuminista del Piano e le esigenze pragmatiche espresse dalla amministrazione locale.²⁹ Ma questa consapevolezza non poteva far

²⁴ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²⁵ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, P. 1415

²⁶ G. BIANCHI, R. STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, P. 77

²⁷ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²⁸ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, P. 1416

²⁹ L'utopia di un governo del territorio trasparente in cui il sistema delle decisioni diventa di natura oggettiva e senza nessun margine di discrezionalità lasciato alla pubblica amministrazione, mal si conciliava con la *realpolitik* di alcune forze decisionali e con l'apparato burocratico comunale, che vedevano sminuito il loro ruolo e non comprendevano la necessità di un apparato analitico così dettagliato. D'altro canto, la Democrazia Cristiana puntava su un piano intercomunale o comprensoriale (redazionale, 1967) che si spingesse oltre l'Appennino superando i confini del territorio comunale: sono di questi anni i tentativi di Angelo Costa (Armatore, fu presidente nazionale di Confindustria dal 1945 al 1955 e successivamente dal 1966 al 1970) di creare un prolungamento del porto con il polo per il deposito delle merci a Rivalta Scrivia. La giunta comunale fece di tutto per non dare visibilità ai lavori della commissione e non avendo il coraggio di pronunciarsi sulle ipotesi alternative di piano si trincerò dietro l'artificiosa pregiudiziale del ritardo sui tempi di lavoro (Gabrielli, 1970). A ciò si aggiungano «numerosi lati grotteschi e avvilenti» (Aa.Vv., 1968) legati in particolare alle questioni economiche e all'adozione da parte dell'amministrazione di provvedimenti a stralcio non correlati ai lavori della commissione, dovuta forse ad incomprensioni tra lo



dimenticare l'importanza e il carattere innovativo delle elaborazioni effettuate da Astengo nelle quali³⁰ "si riflette un approccio globalizzante dell'urbanistica, il cui campo disciplinare è visto come aperto agli altri apporti settoriali. La costruzione delle analisi assume un rilievo fondamentale, e tra queste risulta privilegiata l'economia urbana e territoriale".³¹ L'unico atto deliberativo, con effetti urbanistici, prodotto dai lavori della Commissione fu la revisione del Piano di via Madre di Dio, l'ultima delle operazioni di "rinnovo urbano" portata a termine nella città. La revisione, fortemente voluta dal sindaco Pertusio, tentava, in extremis, di produrre un miglioramento almeno sotto l'aspetto compositivo e progettuale di un Piano del quale non potevano ormai più essere modificate le densità edilizie.³² La sua realizzazione ha dimostrato grosse carenze dal punto di vista della integrazione con i flussi pedonali, rispetto alle connessioni con il contesto, che hanno determinato un luogo marginale e poco fruito e fruibile. Il suo modello urbanistico seguiva l'idea di un centro direzionale monofunzionale ad alta densità con uno spazio verde centrale e, teoricamente, di aggregazione.³³ Nell'ambito di questa esperienza urbanistica "mancata" fu tuttavia possibile rintracciare altri elementi anticipatori. In primo luogo la scelta di costituire una struttura tecnica di grandi dimensioni; dell'Ufficio Speciale facevano parte, infatti, 27 quadri tecnici, tra cui 12 progettisti e 15 tra i disegnatori e collaboratori, a cui Astengo intendeva affidare il compito della gestione del futuro piano, e poi soprattutto la centralità attribuita alla componente valutativa nel processo di pianificazione, che in questo caso si esprime nella volontà di far crescere la configurazione del disegno complessivo dal confronto tra più ipotesi alternative di assetto.³⁴ Emerge da questa impostazione metodologica una "concezione del piano come scelta "strutturale", spaziale e socio-economica, il che significa affidare allo strumento urbanistico una capacità di interferire sulle tendenze in atto in modo determinante"³⁵. Si tratta di una visione dello specifico disciplinare che rivelerà particolarmente influente sul dibattito e sulla produzione urbanistica degli anni successivi, e che solo le sfortunate vicende della programmazione del nostro Paese vedranno soccombere rispetto ad orientamenti progettuali meno sistematici e più finalizzati al raggiungimento di obiettivi specifici.³⁶

3.4.4. L'attuazione del Piano

L'attuazione del P.R.G. del 1959 trovò gli episodi più significativi e coerenti in una diffusa espansione residenziale spesso supportata da una urbanizzazione primaria insufficiente, negli episodi di sventramento e rinnovo urbanistico di parti del Centro storico come Piccapietra e via Madre di Dio, nella realizzazione di una parte della grande viabilità urbana, in un parziale adeguamento delle strutture di servizio.

In particolare l'urbanizzazione del levante cittadino, che trovava il supporto principale della Strada Pedemontana, costituisce l'eredità più controversa e quantitativamente significativa del Piano del 1959. Un riferimento

stesso Astengo e alcuni amministratori, funzionari e membri della commissione (redazionale, 1966b; Salvetti, 2011). Questi provvedimenti avevano comunque effetti rilevanti nell'ambito della riorganizzazione urbana della città: il Piano delle aree previste dalla legge 167 del 1962, l'approvazione di un progetto del Consorzio Autonomo del Porto (CAP) per l'ampliamento del bacino portuale a Voltri e l'autorizzazione all'espansione delle aree petrolifere nella Valpolcevera (Balletti e Giontoni, 1995). Tutto ciò avveniva nonostante il sindaco Vittorio Pertusio ed il segretario generale Gaetano Badano fossero strenui difensori della commissione di fronte ai numerosi tentativi di affossamento. (F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, in <https://www.academia.edu>)

³⁰ G..BIANCHI, R.STRAPPINI,, M. TALIA,*Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI,GENOVA, 1981, p.78

³¹ B.GABRIELLI, *Giovanni Astengo, urbanista da Genova (1963) a Bergamo (1969)*, in *La ragione del Piano:Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, A CURA DI F.INDOVINA, FRANCO ANGELI EDITORI, MILANO, 1991,pp.88 IN G..BIANCHI, R.STRAPPINI,, M. TALIA,*Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI,GENOVA, 1981, p.78

³² *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F.RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1416

³³ F.ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.124

³⁴ G.BIANCHI, R.STRAPPINI,, M. TALIA,*Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI,GENOVA, 1981, p.78

³⁵ B.GABRIELLI, *Giovanni Astengo, urbanista da Genova (1963) a Bergamo (1969)*, in *La ragione del Piano:Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, A CURA DI F.INDOVINA, FRANCO ANGELI EDITORI, MILANO, 1991,pp.88 IN G..BIANCHI, R.STRAPPINI,, M. TALIA,*Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI,GENOVA, 1981, p.78

³⁶ G.BIANCHI, R.STRAPPINI,, M. TALIA,*Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI,GENOVA, 1981, p.78



importante per comprendere la dinamica dello sviluppo residenziale della città negli anni compresi tra il 1960 ed il 1974 può essere ricavato dal numero di licenze edilizie rilasciate. Si tratta in complesso di 3.233 edifici autorizzati, di cui 2.304 nel periodo che precede l'entrata in vigore delle norme restrittive previste dalla legge n.765. Se l'incremento del patrimonio abitativo costituiva un obiettivo del Piano si può affermare che l'espansione residenziale nel levante cittadino e nella vallata del Bisagno, rappresentano il risultato più evidente della attuazione delle scelte del P.R.G. e l'elemento più coerente della sua impostazione.³⁷

³⁷ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, P.1418



- *Inquadramento normativo nazionale*

Legge 167 del 18 aprile 1962 "Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree Per l'Edilizia Economica e Popolare" (PEEP)

La cultura urbanistica progressista individuò strumenti nella lotta allo "spreco edilizio" delle periferie italiane, in favore di una riqualificazione dei centri antichi per invertirne il rapido processo di degrado e spopolamento. La legge n.167 del 1962, istituì dei Piani di Zona per l'Edilizia Economica e Popolare, che possono essere lette anche come un primo tentativo politico rivolto in questo senso, sebbene il suo territorio di applicazione principale sia quello delle aree di espansione. Il raggio d'azione della legge, infatti, era stato limitato ai margini dei centri antichi.¹

Con la legge 167/62 si proponeva la realizzazione di organici quartieri economici e popolari in zone residenziali, già urbanizzate, su aree sottratte al libero mercato la cui acquisizione non comportasse oneri eccessivi. Per la prima volta il regime delle incentivazioni, inerenti l'edilizia economica e popolare, venne collegato con la disciplina urbanistica. Infatti, l'edilizia economica e popolare doveva essere inquadrata nell'ambito di piani inseriti in uno strumento urbanistico generale. Mediante l'esproprio delle aree, fino al massimo del 50%, i Comuni avevano la possibilità di costituire cospicui patrimoni di area da poter urbanizzare e successivamente cedere in proprietà o in diritto di superficie dietro corrispettivo determinato in base al costo d'acquisto o di esproprio dell'area e delle opere di urbanizzazione.²

Legge n.60 del 14 febbraio 1963, "Liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione INA-Casa e l'istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori"

"Piano INA-Casa" disciplinato dalla legge n.60/1963 prevedeva un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori utilizzando "Gescal" (GESTione Case per i Lavoratori) un fondo per la costruzione e l'assegnazione di case ai lavoratori. Esso promuoveva il finanziamento in larga parte con la liquidazione del patrimonio INA-casa: tratteneva ai lavoratori dei contributi per la realizzazione edilizia.

L'Italia negli anni Cinquanta rispose 400.000 alloggi in gran parte realizzati nella periferia della città. Essi vennero realizzati dal 1949 al 1963 dall'INA – CASA.

L'attività edilizia pubblica su larga scala cominciò negli anni Sessanta-Settanta con lo stanziamento dei contributi per la costruzione di alloggi per lavoratori di cui notevole testimonianza furono i quartieri oggi conosciuti "di edilizia popolare" come il Biscione di Quezzi di Bernabò Brea.

Fu il periodo della speculazione edilizia: piccoli e grandi enti individuavano ogni possibile porzione del territorio comunale come possibile terreno su cui costruire e aumentarne il valore con le infrastrutture non tenendo conto dell'effettiva qualità degli interventi.³

¹ F. DE PIERI, *La legge 167 e i ceti medi*, in "Territorio", 17, 64, 2013, pp. 75-81.

² G. GUZZO, *La pianificazione urbanistica. Soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.6

³ IBIDEM, p.5



a sinistra: *Genova, Via Madre di Dio e Ponte Carignano.*
Collezione privata.



a destra: *Genova, Via Madre di Dio.*
Collezione privata.



a sinistra: *Genova, Mura delle Grazie, Chiesa di S. Antonio.*
Collezione privata.



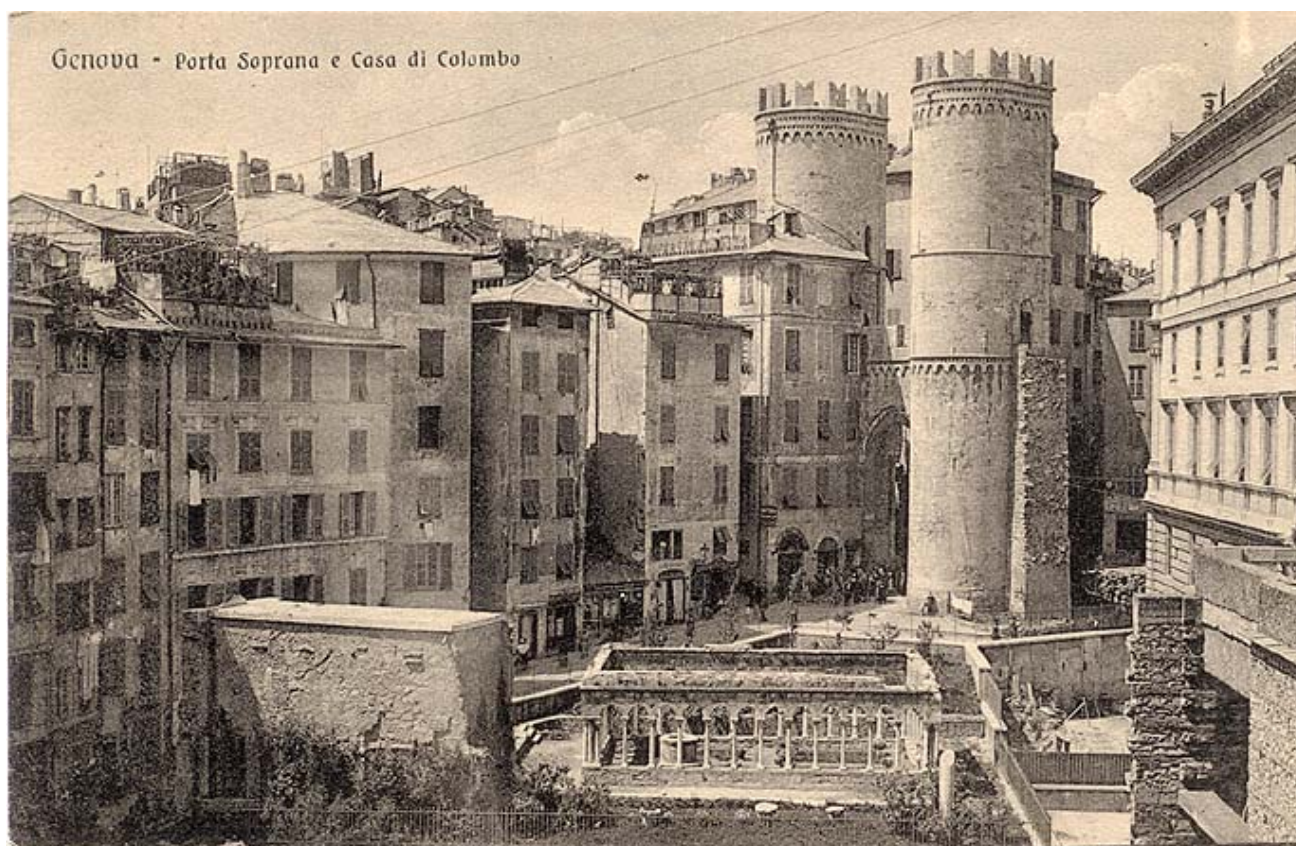
a destra: *Casa ove nacque Cristoforo Colombo in Via Dritto Ponticello.*
Collezione privata.



Genova, Vico Dritto Ponticello. Collezione privata.



Genova, Via Madre di Dio. Collezione privata.



Genova, Porta Soprana e casa di Colombo. Collezione privata.



Genova, Piazza Marina. Collezione privata.



Sventramento di Genova, Piazza De Ferrari. Collezione privata.



Genova, quartiere della Marina. Collezione privata.



3.5 Studi per il centro storico

Nei primi anni del dopoguerra, il Comune di Genova come tutti i comuni italiani era ancora influenzato da un'attività edilizia selvaggia, riferibile ad un Piano Regolatore che disegnava una città che potenzialmente avrebbe potuto raggiungere ben cinque milioni di abitanti.

Negli anni Cinquanta Genova fu soggetta a grandi trasformazioni sia urbanistiche che industriali. Il Piano Regolatore del 1959 aveva tra l'altro recepito il Piano del 1932 consentendo così agli imprenditori la possibilità di intervenire pesantemente nel Centro cittadino. Operava efficacemente, allora, la legislazione del 1942 che consentiva di acquisire aree ed edifici non solo per intero, bensì anche acquistando il 75% del comparto, usufruendo per il restante 25% del diritto di esproprio a favore dell'operatore. Con un processo lentissimo, quindi perché la proprietà era molto frazionata, fu possibile agli operatori acquisire i beni immobili necessari agli interventi in nome di quella legge che prevedeva che gli interessi generali prevalessero su quelli particolari nella realizzazione di un piano urbanistico.¹

Il merito di aver evidenziato i valori del Centro storico dal punto di vista culturale, urbanistico, storico, ambientale, fu dell'amministrazione Pertusio, sindaco di Genova.²

Il primo atto concreto dell'Amministrazione comunale in tale direzione fu l'emanazione dell'ordinanza sindacale n. 1182 del 24 aprile 1962 riguardante il Centro storico con cui, oltre a fissare i criteri e le norme per la redazione dei Piani Particolareggiati previsti dalle norme di attuazione del PRG vigente, venne sancita l'inedificabilità di tutte le aree libere e prescritto l'uso di strutture, coperture e intonaci tradizionali ammettendo solo limitate trasformazioni interne. L'ordinanza fu precisa e dettagliata, riprese molte indicazioni del convegno dell'Associazione Nazionale Centri Storici e Artistici (ANCSA) di Gubbio del 1960, ma il mancato rapporto con lo strumento generale finì a poco a poco per svuotarla di significato e snaturarla.³

3.5.1 Il gruppo di studio per il centro storico

Negli anni Cinquanta, la speculazione prese il sopravvento ovunque realizzando estese e squallide periferie di basso livello urbano con un P.R.G. che addirittura mancava di una norma che trattasse la regolamentazione della viabilità. In questo contesto negativo, "miracolosamente", il Centro storico venne identificato come un bene urbanistico da salvaguardare e conservare grazie al contributo illuminato di alcuni architetti del periodo razionalista: Franco Albini, Carlo Daneri, Mario Labò e Giovanni Romano. Questi architetti stabilirono un rapporto di fiducia con il Sindaco Pertusio, grazie al quale fu possibile un'azione davvero anticipatrice in difesa del Centro storico.⁴

In tale clima di avanguardia si costituì il nucleo della prima "Commissione di studio per il Centro storico" di cui Caterina Marcenaro fu energica promotrice. Questa Commissione visse i suoi primi anni a latere del Sindaco Pertusio, affiancato dal segretario Generale Avvocato Badano "difensore" della Commissione stessa e sostenitore, in prima persona, della sua attività.

Nel 1958, si concluse la prima fase di lavori del "gruppo di studio per la valorizzazione, conservazione e risanamento del centro storico", come già accennato, formato da persone di grande cultura e sensibilità, fra cui appunto, Franco Albini, Franca Helg, Giovanni Romano e per un breve periodo collaborò ai lavori anche Ludovico Quaroni.⁵ Grande influenza nei lavori del gruppo ebbe certamente il rinnovato interesse di salvaguardia del

¹ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.26

² *IBIDEM*, p.26

³ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

⁴ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.26

⁵ Ludovico Quaroni si occupa dell'oggetto dell'urbanistica e lo identifica nella città fisica, in ciò che resta come "figura", specificatamente connotata di processi storici sfuggenti e stratificati. Per trattenere un oggetto siffatto suggerisce all'urbanistica e all'urbanista di ripensare ruoli e atteggiamenti, di utilizzare di volta in volta gli attrezzi più adatti secondo i modi del "bricolage": poiché non è dato trovare il modo risolutivo per affrontare problemi che siano tra loro simili, resta solo lo sviluppo della capacità di trovare una soluzione adatta al caso particolare attraverso la composizione di elementi raccolti nel trattamento di altri casi. ((P. DI BIAGI, *Giovanni Astengo. Un metodo per dare rigore scientifico e morale all'urbanistica*, IN *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, POSTFAZIONE DI B. SECCHI, A CURA DI P. DI BIAGI E P. GABELLINI, EDITPRJ LATERZA, BARI, 1992, p.14).



patrimonio storico e artistico che veniva emergendo dai primi convegni nazionali dedicati a questi temi e promossi dall'I.N.U., dall'A.N.C.S.A. e da Italia Nostra. La zona presa in considerazione ai fini dello studio escludeva le zone di Prè, del Molo, di via Madre di Dio, di Piccapietra, di San Vincenzo e di San Donato-Porta Soprana che, con atteggiamento improntato alla rassegnazione vennero considerati ormai perduti. Le numerose indagini condotte dal gruppo in questi anni portarono ad una conoscenza più approfondita della struttura edilizia con particolare riferimento alle condizioni statiche ed igieniche degli edifici, della popolazione residente e attiva, delle attività economiche e lavorative, della viabilità e dei servizi. Le analisi presero in considerazione il centro storico di per se stesso e quindi senza alcuna relazione con la città di più recente formazione: il centro storico e la città moderna vennero, quindi, considerati come ambiti concettualmente distinti e separati.⁶

La prima fase dei lavori si concluse così con la formulazione della proposta di sottoporre la zona ad un vincolo di salvaguardia che subordini ogni intervento alla redazione di un piano particolareggiato: queste indicazioni vennero recepite poi, dalle norme di attuazione del P.R.G. del 1959.⁷

Nel 1959 mentre la Commissione pubblicò i primi studi, a livello nazionale, effettuati sul Centro storico, di cui si ricordano tra i progettisti e analisti Fera, Grossi Bianchi e Poleggi, venne approvato il Piano Regolatore di Genova contenente, invece, previsioni di sventramento nel Centro storico, si trattava di progetti accorpatisi provenienti dal vecchio Piano Regolatore del '32, ciò rallentò il processo iniziale sugli studi del Centro storico.⁸

L'istituzione della Commissione Speciale per il Centro storico fu un'anticipazione all'attenzione per i Centri Storici che nel resto d'Italia si sviluppò qualche anno più tardi dal Convegno di Gubbio nel 1960, in cui il Comune di Genova diede un gran contributo.

Nel 1961 il Comitato promotore del Convegno di Gubbio, costituitosi in Comitato Permanente, fondò a Gubbio l'Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici (ANCSA). L'Associazione si propose per statuto di promuovere studi e ricerche pluridisciplinari per la salvaguardia e il risanamento dei centri storici; di coordinare studi e ricerche elaborate in sedi diverse (Enti pubblici, Università etc.); di promuovere iniziative di incontro e confronto, nonché interventi a carattere sperimentale; di prestare agli Enti ed ai privati interessati opera di consulenza critica ed assistenza tecnica; di attuare direttamente interventi di risanamento su proprio patrimonio; di elaborare sperimentalmente e promuovere a livello generale adeguati provvedimenti legislativi e normativi.⁹

L'istituzione della Commissione Speciale per il Centro storico fu un'anticipazione all'attenzione per i centri storici che nel resto d'Italia si sviluppò qualche anno più tardi dal Convegno di Gubbio nel 1960, in cui il Comune di Genova diede un gran contributo.

Il titolo del Convegno Nazionale fu: "Salvaguardia e risanamento dei centri storico-artistici" dal quale nacque la "Carta di Gubbio". Il Convegno fu promosso da un gruppo di architetti, urbanisti, giuristi, studiosi di restauro, e dai rappresentanti dei comuni di Ascoli Piceno, Bergamo, Erice, Ferrara, Genova, Gubbio, Perugia, Venezia e promosso su iniziativa di Giovanni Astengo, il quale si stava occupando del Piano Regolatore Generale della città umbra. In quella sede, si affrontò il tema dei centri storici e se ne riconobbe l'importanza nazionale della questione sottolineando l'essenzialità delle specifiche condizioni locali, ritenendo di estrema urgenza il procedere ad una ricognizione e classificazione dei centri storici e delle zone da salvaguardare e risanare, e reputando doveroso e necessario che essi fossero inseriti nei Piani Regolatori Generali, poiché la loro salvaguardia sia da considerarsi "premessa allo stesso sviluppo della città moderna".

La Carta Gubbio richiama, inoltre, l'immediata disposizione di vincoli di salvaguardia e la sospensione di ogni intervento edificatorio, in attesa della predisposizione dei necessari Piani di risanamento conservativo: essi vengono intesi come speciali piani particolareggiati di iniziativa pubblica, di cui un'apposita e urgente, legge generale avrebbe dovuto stabilire i caratteri e le procedure; la legge avrebbe dovuto anche definire criteri e finanziamenti per il censimento dei centri storici e prevedere, tra gli operatori del risanamento, gli Enti per

⁶ Genova, *il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.26

⁷ F.GASTALDI, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*, IN *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.29

⁸ B. GABRIELLI, *Sulla questione del recupero del Centro storico di Genova*, IN *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.6.

⁹ A. ALICI, *Italia Nostra e la tutela del patrimonio storico-artistico in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.250.



l'edilizia sovvenzionata; sul piano delle modalità operative.

La Carta rifiuta i criteri del ripristino e delle aggiunte stilistiche, del rifacimento mimetico, della "demolizione" di edifici anche modesti e non ammette diradamenti del tessuto, isolamento di monumenti, nuovi inserimenti in ambiente antico.¹⁰

In altri termini la Carta di Gubbio sancisce "il rifiuto dei criteri del ripristino e delle aggiunte in stile, del rifacimento mimetico, della demolizione di edifici a carattere ambientale anche modesto, di ogni "diradamento" e "isolamento" di edifici monumentali; il rifiuto in linea di principio dei nuovi inserimenti nell'ambito antico". Particolare attenzione viene data alla tutela della struttura sociale dei quartieri soggetti a piano di risanamento conservativo per evitare o limitare l'espulsione delle popolazioni originarie.¹¹

La dichiarazione finale del convegno pone l'accento sulla necessità non solo di subordinare ogni azione conservativa alle indicazioni del Piano Regolatore, ma anche a riformulare i ruoli di burocrazie statali, enti locali e ministeriali.¹²

La salvaguardia e il risanamento dei centri storici, dei quali si sollecitò un censimento e una classificazione, vennero giudicati premessa fondamentale allo stesso sviluppo della città moderna e, per questo, componente essenziale dello strumento urbanistico comunale. I caratteri e le procedure di formazione dei piani di risanamento conservativo vennero fissati per legge come speciali Piani Particolareggiati di iniziativa comunale con preliminare valutazione del carattere storico-critico.¹³

Nell'aprile 1962 vennero fissati i criteri e le norme per la redazione dei Piani Particolareggiati (previsti dalle norme di attuazione del P.R.G.), venne sancita l'inedificabilità di tutte le aree libere, venne prescritto l'uso di strutture, coperture e intonaci tradizionali ammettendo solo limitate trasformazioni interne, vennero stabilite destinazioni di pubblico interesse per singoli edifici e particolari zone: fu in questo periodo che si iniziò a parlare di particolari destinazioni d'uso (sedi di musei ed istituti di cultura) per l'area di San Silvestro – Sarzano.

Nel giugno 1963, come già detto precedentemente, si avviarono i lavori della "Commissione Astengo" a cui fu affidata la nuova revisione del nuovo P.R.G.. I lavori non si occuparono in maniera diretta del Centro storico, ma solo indirettamente attraverso un processo di riequilibrio urbano ipotizzato dalle quattro "grandi alternative del piano";¹⁴ Si prefigurò "un ampio processo di ristrutturazione e di riequilibrio a livello urbano in cui la questione del riuso non è limitata ai tessuti storici, ma investe l'intera città".¹⁵ Furono comunque frequenti i contatti fra la Commissione del Centro storico e la Commissione Astengo¹⁶ e, anche se quest'ultima ebbe vita breve e travagliata, rimasero una serie di idee ed ipotesi progettuali che cominciarono a maturare in quegli anni ed ebbero sviluppi successivi.¹⁷

I frequenti i contatti, infatti, tra la Commissione per la revisione del Piano Regolatore e quella per la Conservazione ed il Risanamento del Centro storico crearono cinque riunioni collegiali delle due commissioni su cui venne discusso il tema. Il comune richiese alla Commissione per il Centro storico la redazione di un "Piano d'insieme del carattere prevalente degli interventi" che servisse di coordinamento ai piani particolareggiati previsti dall'ordinanza stessa. Concluso nel

¹⁰ ANCSA, *Convegno sulla salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici, Dichiarazione finale del Convegno sulla salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici*, in *Urbanistica*, XXIX, 32, 1960, pp.66-67.

¹¹ A. ALICI, *Italia Nostra e la tutela del patrimonio storico-artistico in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.250.

¹² Ibidem p. 45.

¹³ A. ALICI, *Italia Nostra e la tutela del patrimonio storico-artistico in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.250.

¹⁴ F. GASTALDI, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.30

¹⁵ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, in [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

¹⁶ Va ricordato che Astengo concepiva la necessità di affrontare la questione dei centri storici nell'ambito di un quadro generale e unitario di pianificazione urbanistica ed è quindi ipotizzabile che anche la tutela dei valori paesistico ambientali fosse uno dei contenuti fondamentali della variante generale al PRG 1959. (F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, in [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu))

¹⁷ F. GASTALDI, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.30



1963, il Piano d'insieme si basava sulla tutela degli ambienti e degli edifici classificati di un certo interesse, e sul mantenimento delle funzioni che costituivano motivo di vivibilità del centro, oltre a stabilire destinazioni di pubblico interesse per singoli edifici e zone di notevole pregio. È in questo contesto che si comincia a parlare di specifiche destinazioni per l'area di San Silvestro e Sarzano, una delle zone maggiormente colpita dai bombardamenti bellici e il cui stato di degrado e abbandono fu particolarmente marcato.¹⁸ Fu il caso dell'inserimento dell'Università nelle due aree e delle prime proposte sulla dismissione ad uso commerciale del porto storico per trasformarla in area urbana (proposta dell'urbanista francese Robert Auzelle contenuta nel nuovo Piano Regolatore Portuale varato nel 1963).¹⁹

Nonostante i lavori della Commissione Astengo non abbiano prodotto scelte sostanziali e codificate, ebbero comunque ripercussioni significative perché si arrivò nel novembre 1963 alla sostanziale messa in discussione degli aspetti distributivi del Piano Particolareggiato (PP) di via Madre di Dio senza variarne però la densità edilizia²⁰ e che fu definitivamente approvato all'inizio del 1966 e la cui realizzazione fu protratta fino alla fine degli Settanta completando le demolizioni previste fin dagli anni Trenta con conseguente spostamento di numerosi abitanti,²¹ e all'anticipazione dell'inserimento dell'Università nell'area attigua a piazza Sarzano, visto che la sede di via Balbi appariva fin da quegli anni insufficiente e inadatta.²²

3.5.2 Delibera quadro per il Centro storico

Il PRG del 1959 definì l'estensione della "zona da risanare", ma in occasione del Piano d'insieme venne proposto di ampliare i suoi confini includendo l'area di Porta Soprana, quella dei palazzi a monte di via Garibaldi e i quartieri di Prè e del Molo. Nel 1964 l'amministrazione comunale discusse sull'opportunità di considerare il risanamento del centro storico come un'opera pubblica, inserita nel quadro di quelle previste dal Piano Regolatore. Venne previsto che l'impegno economico sarebbe stato attivo visto lo "straordinario interesse turistico" per la città, legato al patrimonio storico-artistico. Tra gli interventi portati a termine in quel periodo, figurano alcuni restauri di edifici monumentali tra cui quello del convento di Santa Maria di Castello, avviato nel 1964 dalla Sovrintendenza ai Monumenti su progetto di Cesare Fera e Luciano Grossi Bianchi. Durante gli anni di lavoro della Commissione Astengo, il problema più delicato e più discusso risultò essere quello relativo al Piano Particolareggiato di via Madre di Dio, per via dei numerosi interessi in gioco.²³

La scelta del P.R.G. genovese di ricomprendere l'intero, vastissimo, centro storico all'interno di un'unica zona di piano a destinazione indifferenziata, pur ricalcando l'impostazione adottata per questo problema da molti altri strumenti urbanistici elaborati in questi anni, diede origine ad una lunga controversia tra ente locale e Regione Liguria, che almeno in una prima fase sembrò condizionare l'approvazione definitiva del piano al superamento delle incertezze che gravavano su questo settore fondamentale della città, e quindi alla redazione di uno strumento attuativo per l'intero centro storico.²⁴

Per superare questo momento di *impasse* il comune "contrattava con la Regione la sostituzione del Piano Particolareggiato con un documento di indirizzi *"Delibera quadro per il centro storico"*, che però schivò in larga misura il problema, dal momento che non precisava i perimetri delle aree soggette a strumento attuativo, ma si

¹⁸ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

¹⁹ F. GASTALDI, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*, IN *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.30

²⁰ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²¹ F. GASTALDI, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*, IN *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, DOSSIER/MATERIALI DIDATTICI, A CURA DI G. CINÀ, GENOVA, 1996, p.30

²² F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

²³ IBIDEM

²⁴ C. BERTELLI, *Genova*, IN *L'Italia da recuperare*, A CURA DI L. BELLICINI, CRESME-CREDITO FONDARIO, ROMA, 1988, p.138, IN G. BIANCHI, R. STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.80



limitava a fornire una cornice conoscitiva entro cui far ricadere ogni possibile intervento.²⁵

Questa insufficiente determinazione nell'affrontare il problema del recupero costituì d'altra parte una costante dei comportamenti amministrativi dell'ente locale, continuamente in bilico tra la riproposizione della esigenza di promuovere interventi di recupero finalizzati alla difesa delle destinazioni abitative nel centro storico, e il sostegno accordato ai programmi di edilizia pubblica che contemporaneamente investivano la fascia collinare e periferica. Tra questi orientamenti confusi e continuamente oscillanti non fu poi escluso che gli obiettivi di riqualificazione del patrimonio esistente avessero il compito di mascherare iniziative di cui il governo locale non era sicuro fino in fondo di poter fornire la giustificazione, quasi si trattasse di una falsa coscienza che solo più recentemente, quando ormai si era chiusa la fase della crescita quantitativa, era riuscita a tradursi in proposte più concrete ed esplicite.

Rientrarono in questa nuova fase delle politiche di recupero alcune iniziative che, a quasi un decennio di distanza, tentarono di attuare le previsioni contenute nella *Delibera Quadro*. Prima con l'elaborazione di sei Piani di Recupero, redatti sotto supervisione di De Carlo,²⁶ e poi soprattutto con l'avvio di un programma di edilizia sperimentale finanziato dal CER sulla base di un Piano Organico di fattibilità (Pof), che individuava e delimitava i comparti di intervento, definendone sommariamente le modalità operative, venne così finalmente iniziato il risanamento di quello che viene concordemente definito il centro storico più vasto d'Europa.²⁷

"La complessità delle operazioni collegate al recupero della zona di Prè, la cui articolazione deve essere circoscritta ad un ambito ad economicità vincolata, proprio della edilizia sovvenzionata, fa sì che la scelta dell'operatore risulti pressoché obbligata e preveda il raggruppamento in Consorzio delle Imprese più rappresentative (CIGE), e che la regia sia affidata ad una supercommissione ad hoc costituita all'interno del servizio ERP in cui concentrare le prerogative decisionali e amministrative dei diversi uffici dell'ente locale".²⁸

Se si esclude questo intervento "pilota" che, per quanto risulti collocato in un'area strategica per l'intero sistema insediativo, non interessò più di 500 alloggi, il Centro storico non era stato ancora investito da un processo organico di recupero, ma piuttosto da alcuni grandi interventi di restauro (dal Teatro Carlo Felice al Palazzo Ducale, dalla facoltà di Architettura- che si innesta su alcune preesistenze- all'edificio della Commenda). E' altresì evidente che l'interesse di queste realizzazioni non era legato alla loro incidenza "quantitativa" sulla domanda complessiva di recupero, quanto piuttosto alla capacità che queste operazioni ebbero di imprimere un notevole impulso alla rivalorizzazione del tessuto storico.

A seguito di queste operazioni episodiche di recupero, si vennero a determinare piuttosto rilevanti scompensi nella unitarietà del tessuto e, soprattutto, nella capacità dei valori immobiliari di sollecitare iniziative autonome di riqualificazione. Avvenne così che la promozione di alcuni itinerari o di determinati luoghi significativi si sia realizzata contemporaneamente alla fuoriuscita del mercato di vasti settori della Città Antica, nei quali estesi fenomeni di degrado finirono con l'assumere progressivamente il carattere della irreversibilità.²⁹

²⁵ C.BUSCAGLIA, P. CEVINI, *Un Piano per il centro storico, indice per i beni culturali del territorio ligure*, n.20,1980, N G.BIANCHI, R.STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.80

²⁶ Giancarlo De Carlo ribadisce che il campo di applicazione dell'urbanistica è l'organizzazione spaziale e porta l'accento sul progetto di architettura come suo strumento cardine: per conoscere i luoghi, sondare la domanda sociale, stabilire, stabilire un rapporto diretto e privilegiato con i destinatari, sollecitare l'immaginario collettivo in una prospettiva "di parte". Il ruolo dell'urbanista non è più quello tradizionale di occultare, ma diventa quello di rendere manifeste le contraddizioni. (P. DI BIAGI, GIOVANNI ASTENGO. UN METODO PER DARE RIGORE SCIENTIFICO E MORALE ALL'URBANISTICA, IN URBANISTI ITALIANI. PICCINATO, MARCONI, SAMONÀ, QUARONI, DE CARLO, ASTENGO, CAMPOS VENUTI, POSTFAZIONE DI B. SECCHI, A CURA DI P. DI BIAGI E P. GABELLINI, EDITPRI LATERZA, BARI, 1992, p.14).

²⁷ G.BIANCHI, R.STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.80

²⁸ C. BERTELLI, *Genova*, in *L'Italia da recuperare*, A CURA DI L.BELICINI, CRESME-CREDITO FONDARIO, ROMA, 1988, p.141, IN G.BIANCHI, R.STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.81

²⁹ G.BIANCHI, R.STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.81



3.5.3 L'espansione universitaria nel Centro storico

Il progetto, adottato in forma di Piano Particolareggiato dal Comune nel 1972, muoveva dal presupposto che un'azione di tutela e di salvaguardia del patrimonio storico-artistico sarebbe risultata sterile se non si fosse accompagnata ad un concreto programma di "rivitalizzazione" e di reinserimento.³⁰

Fu nominata una Commissione che doveva studiare un'opportuna localizzazione delle facoltà umanistiche, la cui sede nei pressi del palazzo dell'Università in via Balbi era sin da allora assai insufficiente. Tale Commissione era presieduta dall'ingegnere Luigi Croce, l'ingegnere Cesare Fera, l'Ingegnere Luciano Grossi Bianchi e dall'architetto Bruno Gabrielli. La proposta presentata all'amministrazione universitaria dopo attente indagini e verifiche di fattibilità, si impose subito all'attenzione dell'Ateneo e dell'intera città per la sua grandiosa arditezza, corroborata da perfetta razionalità. Si trattava di destinare alle facoltà umanistiche una vasta zona del centro storico, la più antica fra tutte, l'"acropoli" dove Genova nacque in età pre-romana e dove son custodite le tracce più remote e nobili della millenaria storia urbana. Questa zona era stata devastata dai bombardamenti dell'ultimo conflitto mondiale e si trovava in stato desolante di degrado e di abbandono. La Commissione prevedeva la sua completa acquisizione da parte dell'Università e il suo recupero mediante nuove costruzioni nelle parti distrutte e accurati restauri delle parti monumentali.

Il comune di Genova accolse di buon grado la proposta universitaria e la inserì nel Piano regolatore che in quegli anni era in corso di elaborazione. Fu affidato a uno dei massimi architetti italiani del tempo, il professor Ignazio Gardella, il compito di redigere il Piano Particolareggiato per l'intera area, e il consiglio comunale adottò il progetto predisposto da Gardella nel giugno 1972.³¹

Il progetto (Gardella), esteso alla collina di Castello ed al suo versante orientale, tra Priore e Sarzano, teneva conto della diversa caratterizzazione funzionale in sede storica delle zone comprese nel piano, e ne attuava il recupero ad un disegno unitario pur salvaguardandone l'autonomia formale e funzionale. Con opportune eliminazioni di sopraelevazioni ottocentesche, a volte diradando, spesso limitando le altezze, si intendeva restituire ai monumenti –torre degli Embriaci, i campanili, San Donato, San Silvestro, San Salvatore, la Porta Soprana- l'antico valore di riferimento nella organizzazione della forma urbana, confermandone la funzione connettiva rispetto al tessuto edilizio.³²

Gardella modellò il suo progetto urbanistico secondo un principio di "dialogo nel contesto urbano tra antico e nuovo". Secondo Gardella, un criterio di continuità e di coerenza con il contesto antico doveva guidare l'introduzione del nuovo, al fine di dar senso, memoria e qualità alla stessa architettura moderna che un malinteso funzionalismo ha inaridito.³³

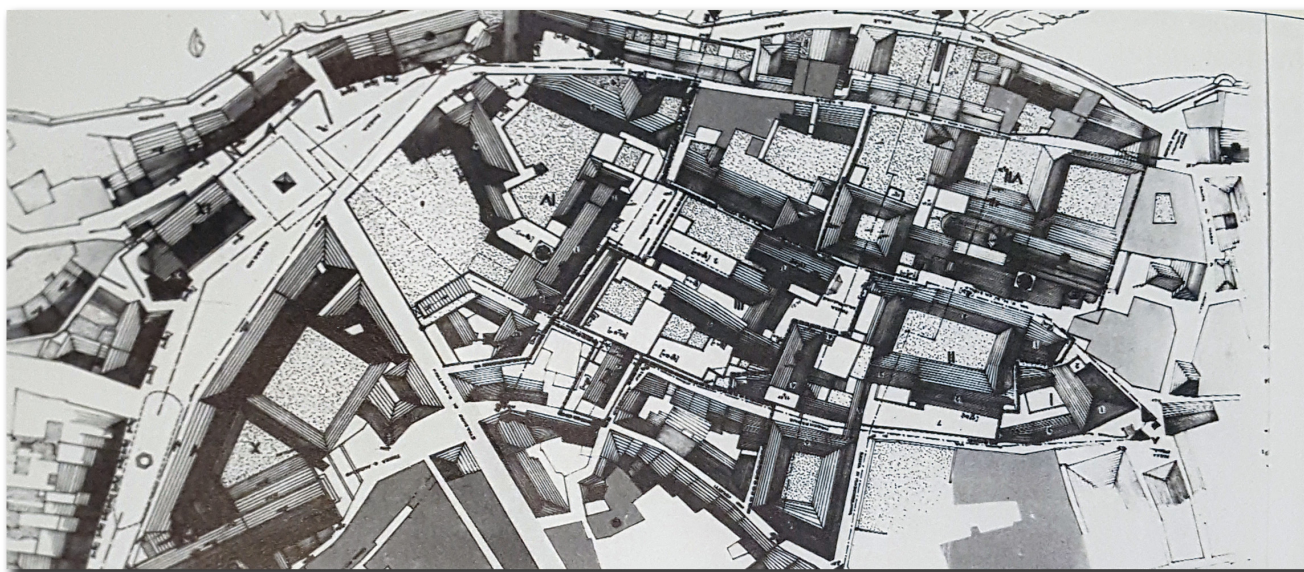
Il lento iter burocratico per l'approvazione definitiva da parte della Regione Liguria si rivelò nefasto per l'integrità e la coerenza del piano: il quale si smozzicò per via, subendo tagli e scorpori. Quasi il 30% degli spazi e dei volumi inizialmente destinati all'uso universitario fu sottratto, compromettendo seriamente la possibilità di trasferire in questa zona del centro storico le quattro facoltà umanistiche. Inoltre quanto più passava il tempo, tanto più si raffreddavano gli entusiasmi dei docenti delusi dell'attesa.

³⁰ G. MONDANI, *Conoscere Genova, il Centro storico*, VOL. VII, EDITORI & ASSOCIATI, GENOVA, 1984, p.12

³¹ E. BENEVOLO, *La nuova università nel centro storico, in Genova verso il 1992, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA*, GENOVA, 1989, p.179

³² G. MONDANI, *Conoscere Genova, il Centro storico*, VOL. VII, EDITORI & ASSOCIATI, GENOVA, 1984, p.12

³³ E. BENEVOLO, *La nuova università nel centro storico, in Genova verso il 1992, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA*, GENOVA, 1989, p.181



Planimetria del progetto per la nuova Università di Ignazio Gardella³⁴

Agli inizi degli anni Ottanta, l'università fu costretta a riconoscere l'inattuabilità del piano secondo la sua originaria formulazione. Le esigenze delle facoltà interessate erano oltremodo cresciute nel decennio 1970-1980, eccedendo di quasi il doppio la capienza del nuovo progettato insediamento.³⁵

Occorreva cominciar tutto daccapo e tentar di reperire in altre zone della città, possibilmente nel centro storico, soluzioni adeguate. Si avviarono studi, sondaggi e nuove verifiche progettuali in varie direzioni, giungendo alla fine ad una diversa ipotesi complessiva di piano edilizio universitario, sulla quale venne stipulato nel 1985 un "protocollo d'intesa" tra il Comune di Genova e l'università. Sempre nel 1985 il Consiglio Comunale adottò una variante al Piano Regolatore della città. Che sanciva formalmente i principi di intesa, e da quell'anno l'università poté operare coerentemente con determinazione.

Il nuovo piano prevedeva per le facoltà di Lettere e Filosofia e di magistero una cospicua crescita nel polo di via Balbi, dove già si trovava gran parte delle facoltà umanistiche; le facoltà Di Giurisprudenza, Scienze Politiche e di Economia e Commercio erano state pensate nell'ex Albergo dei Poveri, un immenso edificio del XVII secolo: ma la realizzazione di questo punto del nuovo piano edilizio universitario fu difficoltosa. Il "Piano Gardella", invece, non fu abbandonato ma fu ridimensionato e finalizzato al trasferimento della facoltà di Architettura.³⁶

L'insediamento della facoltà di Architettura in costruzione si compose di due lotti: il primo investiva i ruderi della chiesa di San Silvestro, il secondo comprendeva il convento delle domenicane di Pisa e quindi l'ex "palazzo del vescovo" interno al castello. Per il primo lotto il progetto fu affidato all'architetto Gardella il quale, operando in conformità al piano urbanistico da lui stesso predisposto, prevedeva un edificio moderno in forma e linguaggio architettonico: il solo richiamo all'antico era dato dalla volumetria che esattamente riprendeva quella della vecchia chiesa lunga e stretta contenente un'unica sequenza di cappelle e cori monacali. Per il secondo lotto, invece, il progetto era stato affidato all'ingegner Grossi Bianchi. In questo caso il Piano Urbanistico prescriveva la ricomposizione edilizia dei diversi edifici che componevano il convento: dove e come erano.³⁷

L'inserimento della facoltà di Architettura nell'area di San Silvestro, fatto che era stato fortemente voluto dall'allora preside della Facoltà di Architettura, Edoardo Benvenuto: tale operazione avrebbe comportato l'accesso di mille, millecinquecento giovani ogni giorno all'interno del Centro storico. I primi anni di insediamento della Facoltà non furono per niente semplici, vennero rubate alcune telecamere di video sorveglianza, vennero trovate siringhe nei

³⁴ *Genova verso il 1992, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, p.180*

³⁵ E.BENEVOLO, *La nuova università nel centro storico*, in *Genova verso il 1992, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, p.183*

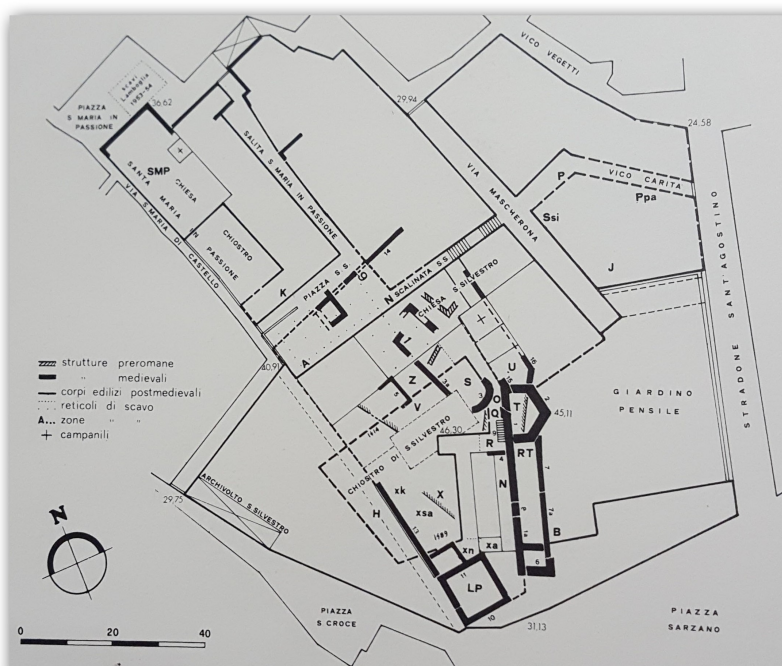
³⁶ E.BENEVOLO, *La nuova università nel centro storico*, in *Genova verso il 1992, A CURA DEL COMUNE DI GENOVA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, GENOVA, 1989, p.184*

³⁷ *IBIDEM, p.188*



bagni e si cercava di formare sempre dei gruppetti per attraversare i vicoli al momento del rientro. Nel giro di pochi anni la zona cambiò completamente: aprirono i bar, i locali per i giovani e poi di conseguenza le librerie, le cartolerie, i negozi di abbigliamento e anche gli appartamenti recuperarono valore.

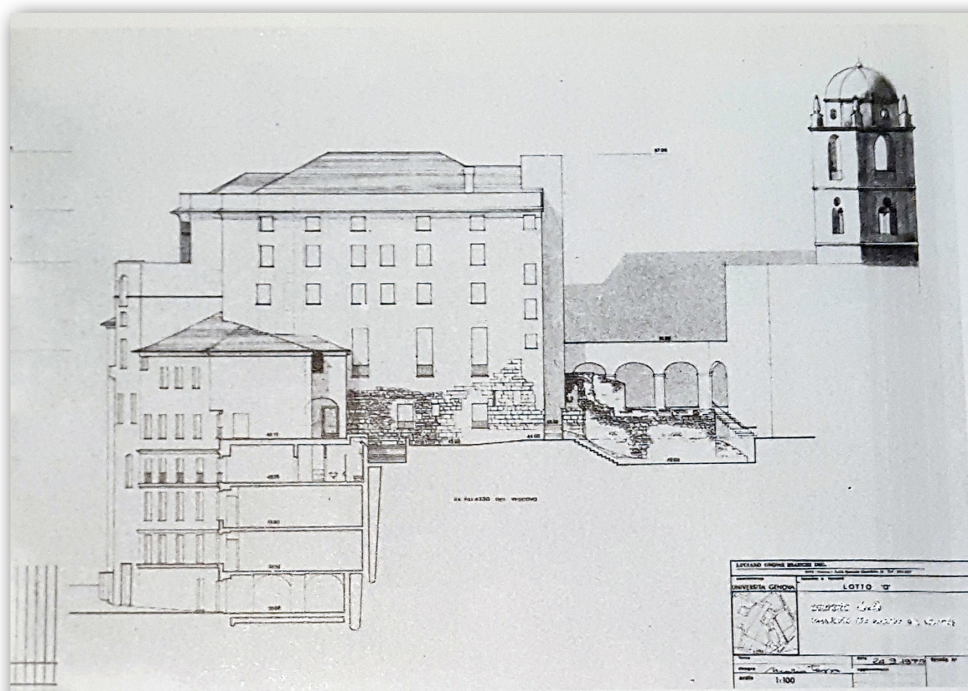
Questa presenza è stata e rimane una decisione non priva di difficoltà e di costi non indifferenti. Basti pensare che in generale il recupero di un manufatto storico, un palazzo per esempio, per un'utenza diversa da quella per cui è nato, incontra già nel suo iter progettuale una serie di ostacoli che ne condizionano spesso l'uso da rendere l'oggetto stesso del tutto inadatto alle nuove funzioni.³⁸



In alto a destra: Planimetria della zona archeologica di San Silvestro con l'area del Castrum primitivo - G. MONDANI, *Conoscere Genova, il Centro storico*, Vol. VII, Editori & Associati, Genova, 1984, p.12

In alto a sinistra: in primo piano la Facoltà di Architettura, in secondo piano il Museo di S. Agostino.

Particolare di Luciano Grossi Bianchi per la Nuova Facoltà di Architettura. – Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p. 186



³⁸ COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, *Buchi neri del centro storico, le nuove etnie e la sicurezza. Il ghetto. atti del convegno*, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.10



3.5.4 Un manuale per il recupero, il contributo di Italia Nostra

Italia Nostra nacque nell'ottobre del 1955 a Roma da un gruppo ristretto di persone, dei quali Giorgio Bassani, fu fondatore e presidente dell'associazione dal 1965 al 1980.³⁹ Il principio di Italia Nostra si fondava sull'idea che: *"i monumenti sono indissolubili dal loro ambiente"* e che venga rispettato dai comuni e dalla schiera degli speculatori".⁴⁰

Per Italia Nostra la tutela del patrimonio artistico e naturale fu uno dei tasselli del contributo "per aiutare in qualche modo lo Stato a esistere",⁴¹ poiché il patrimonio culturale e naturale è un bene di cui la civiltà tecnologica non può fare a meno. Una battaglia dunque necessaria in un paese che simultaneamente affronta ricostruzione postbellica, boom economico e nascita dello stato repubblicano.⁴²

Al pari di Antonio Cederna, archeologo classico per formazione e giornalista d'inchiesta per sensibilità e scelta civica, anche i partecipanti di Italia Nostra, divennero proprio loro, per necessità e "non per vocazione", "urbanisti, programmatori, pianificatori".⁴³

"La conservazione dei centri antichi e del passaggio come problema urbanistico", fu proprio il titolo significativo dell'articolo che Benevolo pubblica per il numero monografico della rivista "Ulisse" dedicato alla difesa del patrimonio artistico,⁴⁴ che uscì nell'autunno del 1957 e che vide come autori, fra gli altri, gli stessi Cederna, Quaroni, Piccinato.⁴⁵

Il primo convegno nazionale, che si tenne a Roma nel novembre 1956 sul tema della *Difesa del Patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione*, impostò le linee di azione, da un lato di contrasto, dall'altro di "promozione" di tutte le iniziative dirette a rafforzare la coscienza dei valori artistici e naturali".⁴⁶ L'associazione portò un contributo diretto agli orientamenti per una politica urbanistica nazionale attraverso l'istituzione di un Ufficio della Programmazione che avviò la redazione di tre documenti che posero le basi per una profonda riforma legislativa: assunse qui rilevanza il progetto di legge-quadro per i centri storici.⁴⁷

Quarant'anni dopo, nella convinzione che "il riscatto della città, anche delle più mortificate periferie, cominci dal recupero dei valori del centro storico"⁴⁸, Italia Nostra chiuse il convegno del 1995 con la "Proposta di una nuova carta dei centri storici", che affermava come il "centro storico (sia) un organismo definito e compiuto, immutabile nella sua struttura", in quanto *opera d'arte, cuore e centro motore della città moderna* e ribadisce il rifiuto degli sventramenti, demolizioni, diradamenti, così come dell'inserimento di nuove architetture che comportino alterazioni e dissonanze.⁴⁹

L'associazione, insistette presso la regione Liguria, perché diventasse promotrice di studi e di indirizzi in tema di recupero dell'architettura tradizionale ligure e genovese, e in particolare propose una "scaletta" che poteva essere utilizzata per la preparazione di una "manualistica per il recupero". Tale scaletta (una specie di indice degli argomenti da trattare) non aveva la pretesa di elencare tutta la problematica legata all'argomento del costruire che caratterizzò l'evolversi del centro storico genovese nel corso dei secoli, ma si limitava a prendere in considerazione soprattutto gli aspetti formali degli edifici da restaurare, ponendo l'accento sulle caratteristiche

³⁹ G. BASSANI, *Italia da salvare*, a cura di C. Spila, Einaudi, Torino, 2005, p. 5-9.

⁴⁰ U. ZANOTTI BIANCO, *Discorso tenuto al primo convegno dell'associazione Italia Nostra*, in "Ulisse", n.27/1957, *Difendiamo il patrimonio artistico*, p.1361.

⁴¹ G. BASSANI, *Italia da salvare*, a cura di C. Spila, Einaudi, Torino, 2005, p. 5.

⁴² A. MAGRIN, *L'integrità dell'ambiente umanizzato*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.46.

⁴³ G. BASSANI, *Italia da salvare*, a cura di C. Spila, Einaudi, Torino, 2005, p. 29.

⁴⁴ "Ulisse", n.27/1957, *Difendiamo il patrimonio artistico*.

⁴⁵ A. MAGRIN, *L'integrità dell'ambiente umanizzato*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.44.

⁴⁶ *Difesa del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione*, atti del I Convegno nazionale (Roma, novembre 1956), a cura di Italia Nostra, Roma, 1956.

⁴⁷ A. ALICI, *Italia Nostra e la tutela del patrimonio storico-artistico in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D.Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.250.

⁴⁸ G. LOSAVIO, *Una politica per i centri storici. Presentazione di un programma d'azione*, in *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e zecca, Roma, 1995, pp. 152-160.

⁴⁹ Italia Nostra, *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, 1995, pp.184-185.



salienti dei particolari costruttivi tuttora rilevabili, che dovevano essere riprodotti con assoluta fedeltà, sia per quanto riguarda i materiali da impiegare, pena lo stravolgimento, in sede di intervento di recupero, di quei valori su cui si incentra una corretta tutela dei vecchi quartieri genovesi. A chi vive quotidianamente la drammatica realtà della città antica, abbandonata alla sporcizia, allo spaccio e al consumo della droga, al degrado architettonico sociale, la preoccupazione che siano salvaguardati anche valori formali.

La proposta era quella di dare al cittadino residente nel centro storico concreti aiuti (anche finanziari) e dare sia a lui che agli operatori del settore quelle precise direttive accennate prima, disposte nella "manualistica per il recupero", per la quale la Regione Liguria, con deliberazione della Giunta del luglio 1989, dispose di un adeguato stanziamento.⁵⁰

⁵⁰ F.GUELF, *un "manuale di recupero"*, IN *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, P.183



- Inquadramento normativo nazionale

Legge n. 1089 del 1939 "Tutela delle cose di interesse storico artistico"

Legge n.1497 del 1939 "Protezione delle bellezze naturali"

La Legge n. 1089 del 1939 (Tutela delle cose di interesse storico artistico) e la Legge n.1497 del 1939 (Protezione delle bellezze naturali) furono il primo intervento organico diretto alla salvaguardia del patrimonio edilizio esistente. Esse si caratterizzavano nel seguente modo:

- l'oggetto di tutela, dalla valutazione individuale, senza alcun collegamento con le altre realtà del territorio, di singole entità isolate (anche composte da una pluralità di immobili, come le bellezze naturali d'insieme) ed eventualmente dei luoghi circostanti, ma intesi solo quali "cornici" di tali entità;
- i criteri di tutela: da valutazioni di carattere essenzialmente estetico con la conseguente individuazione di strumenti puramente vincolistici e conservativi, finalizzati ad isolare quelle entità piuttosto che a coglierne e, tantomeno, valorizzarne il rilievo urbanistico.¹

Legge n.1150 del 1942 "Legge urbanistica"

La legge urbanistica del 1942 non offre alcuna disciplina speciale per i centri storici: l'unica possibilità concessa ai Comuni, anche se di difficilissima attuazione, è prevista dall'art.20, il quale disciplina il cosiddetto comparto coattivo edificatorio, con la previsione di una procedura mediante esproprio nei riguardi di quei privati proprietari che non provvedano, in esito all'ingiunzione del sindaco, non solo alle costruzioni, ma anche alle ricostruzioni o modificazioni da immobili, purché previste da un piano particolareggiato debitamente approvato. Conseguentemente, i problemi delle zone urbane degradate sono stati affrontati con gli strumenti ordinari, in particolare i piani particolareggiati. Anzi, per l'immediata salvaguardia e per la riqualificazione di tali zone i piani regolatori generali spesso hanno rinviato ad appositi piani particolareggiati, la cui mancata attuazione ha finito per aggravare ulteriormente il degrado del patrimonio edilizio esistente.²

Legge n. 765 del 1967, Legge "Ponte", modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n.1150

Modifiche ed integrazioni alla Legge urbanistica n. 1150 detta Legge 'Ponte', è la prima legge urbanistica del dopoguerra; essa introduce l'obbligatorietà degli oneri di urbanizzazione, la perimetrazione dei centri urbani e impone limiti volumetrici all'edificabilità; prevede inoltre la tutela del paesaggio e dei complessi storici, monumentali, ambientali ed artistici anche con la modifica dei piani generali ed attuativi già adottati quando si renda necessaria per la tutela; introduce nella legislazione urbanistica il concetto specifico di centro storico, che non può mai essere ignorato nella redazione di un P.R.G. (5 comma art. 17).

La "legge Ponte" tuttavia mette in luce i limiti dell'esistente Piano Regolatore (quello del 1959): dopo dieci anni sono molti gli ambienti che rivendicano la necessità di procedere ad una sua variante integrale.³

Furono i primi decenni di mutamento di tendenza dovuti alla legge Ponte con le sue circolari illustrative.. L'attività edilizia negli agglomerati urbani rivestenti carattere storico era ancora limitata peraltro, alle sole opere di consolidamento e di restauro (cfr. art.17 L. n. 765/1967), mentre le due circolari sopramenzionate prescrivevano la perimetrazione di centri storici nonché i criteri per provvedere a tale perimetrazione.

La circolare n. 486 del 3 dicembre 1968 del Ministero della Pubblica Istruzione promuoveva la "schedatura dei centri antichi e dei complessi di interesse storico" e prevedeva la compilazione pubblicazione di una planimetria della città con semplice perimetrazione della zona indicata come avente importante interesse storico artistico o ambientale.

Non risulta che tale schedatura sia mai stata fatta e pubblicata, ma anche se ci fosse stata il problema del censimento sarebbe comunque tutt'altro che risolto poiché un "inventario di protezione" dei centri urbani non può esaurirsi nel definire i confini dei centri stessi. Se non si censisce anche ciò che sta dentro i confini, l'operazione potrebbe rivelarsi inutile per la salvaguardia e valorizzazione.

¹ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.166

² *IBIDEM*, p.167

³ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.64.



D'altronde anche il piano regolatore di Genova nel 1980 si è limitato a delimitare i confini del Centro storico senza fornire indicazioni più precise in ordine a ciò che stava "dentro" il Centro storico medesimo.⁴

Tra le innovazioni appattate dalla Legge "Ponte" alla legge urbanistica possono essere elencate la sostanziale equiparazione tra i piani regolatori e programmi di fabbricazione, che si diversificano tra loro prevalentemente per aspetti procedurali e l'istituto della partecipazione popolare, sostanzialmente trascurata nella disciplina urbanistica e quindi sino ad allora ritenuta scarsamente significativa.⁵

Decreto interministeriale n. 1444 del 2 aprile 1968 "limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della Legge n. 765 del 1967"

Il "blocco edilizio", che osteggia la legge, ottiene di slittarne l'applicazione di un anno da cui appunto il D.M. 2.4.1968 n. 1444: Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza di distanza fra i fabbricati (decreti sugli standards urbanistici) definisce le zone territoriali omogenee ed i relativi standards urbanistici, introdotti dalla Legge n.765/1967, da utilizzare in sede di formazione di nuovi strumenti urbanistici o di revisione di quelli esistenti. La zona A comprende le porzioni di territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di pregio ambientale).

Tale definizione rappresenta bene la ricezione legislativa dell'allargamento dell'oggetto della tutela – com'è già avvenuto sul piano culturale – e la sua inclusione in un quadro territoriale di cui diviene, almeno in linea di principio, "parte integrante" e non più "luogo da trattare a parte".⁶

Si tratta di un ampliamento notevole di scala, ripreso anche dai principali documenti prodotti dalle culture della conservazione, come la Carta del Restauro del 1972.⁷

Legge n. 865 del 1971 "Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica – norme sull'espropriazione per pubblica utilità- Modifiche ed integrazioni alle leggi 17 agosto 1942, n.1150; 18 aprile 1962, n.167; 29 settembre 1964, n. 847; - Autorizzazione di spesa per gli interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale agevolata e convenzionata"

Il primo significativo intervento dello stato nel campo del recupero si rinviene nella L. n. 865/71 (art.559 che nello stabilire l'utilizzazione dei fondi GESCAL per il triennio 1971-19773. aveva previsto espressamente la possibilità di utilizzare detti fondi per interventi di ristrutturazione, risanamento e restauro conservativo di interi complessi edilizi compresi nei centri storici per una quota gravante sulle percentuali dei fondi destinati alla generalità dei lavoratori. E' la prima volta che viene introdotta una nozione di recupero nella prospettiva di una riqualificazione funzionale di complessi edilizi interni ai nuclei urbani antichi. Si ricorda, in tal senso, che gli ordinari strumenti urbanistici, consistenti sia nel piano regolatore generale che nei relativi piani particolareggiati, non consentivano un'efficace e soprattutto tempestiva azione di recupero dei nuclei urbani antichi, tanto che fu sempre più diffuso il ricorso alle leggi speciali, connesse alle esigenze peculiari di alcune città (Siena, Urbino, Assisi, Venezia) o collegate ad eventi particolari (ad esempio, terremoto nelle Marche) da cui emersero idee e modelli organizzativi per l'evoluzione della nozione di recupero, quali i convenzionamenti, i piani ad hoc idonei a superare l'ottica del restauro-conservazione, le semplificazioni procedurali e specie nella legge per le Marche, un'accezione di recupero come riqualificazione del patrimonio edilizio esistente nonché delle infrastrutture.⁸

⁴ Genova, *il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.167

⁵ IBIDEM, p.12

⁶ A. BELLINI, *La ricostruzione, frammenti di un dibattito tra teorie e restauro, questione dei centri antichi, economia*, in Guerra. Monumenti. Ricostruzione. Architetture e centri storici italiani nel secondo conflitto mondiale, a cura di L. De Stefani, Marsilio, Venezia, 2011, pp. 14-65.

⁷ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.46.

⁸ Genova, *il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.168



3.6 Il Piano Regolatore Generale della città di Genova 1976 - 1980

Gli anni tra il 1966 ed il 1969 segnano un sostanziale blocco dell'attività di pianificazione, mentre, e non sembra casuale, furono anni di intensa attività edilizia derivante in parte anche dagli effetti dell'anno di moratoria previsto dalla Legge n.765 del 1967.

Furono anche anni in cui si assistette ad un progressivo allargamento della crisi che investì la città. Continuò la chiusura di molti stabilimenti nel Ponente ed in Val Polcevera. Nel 1966 la Esso si trasferì a Roma, mentre la Mira Lanza chiuse l'azienda genovese. Tra il 1960 e il 1970 furono 11.000 i posti di lavoro in meno nell'industria. Solo una violenta ribellione impedì nel 1966 l'allontanamento da Genova dell'Italcantieri.¹

Nell'aprile del 1969 il Consiglio Comunale affida ad un gruppo di consulenti coordinati da Silvano Tintori un complesso di studi preliminari alla revisione del P.R.G.²

La revisione si rendeva necessaria alla luce del nuovo quadro normativo nazionale (legge 765 del 6 agosto 1967 e decreto sugli standard edilizi n. 1444 del 2 aprile 1968).³

In particolare la delibera sottolinea "l'esigenza di una visione dei problemi urbanistici coordinati e proiettati a dimensione metropolitana".

"il dibattito sul futuro di Genova" afferma l'assessore all'urbanistica Ferrari "acquista una dimensione nuova che da comunale diventa metropolitana. Scartando il modulo del decentramento per assumere quello della diffusione del benessere urbano e di ciò che in esso vi è di più qualificato in un ambiente che alla città, come luogo di accentramento e di congestione, sostituisca il territorio nella dimensione di area di gravitazione". E' questo il periodo delle licenze edilizie rilasciate grazie alla moratoria prevista dalla "Legge Ponte". Mentre il dibattito politico si incentra sulla dimensione metropolitana, continua inesorabilmente una crescita collinare della città priva di un adeguato sistema urbanizzativo.⁴

Anche in questo caso non si perviene ad un atto di formale revisione, ma alla approvazione, nel maggio 1970 di un documento, la "Relazione di sintesi" con i relativi allegati. Per molti aspetti il documento del 1970 che doveva definire le scelte qualificanti su cui impostare la Variante, si limita a fornire indicazioni socio-economiche mentre numerose idee sono espresse senza adeguati approfondimenti. La logica che continua a prevalere nella politica urbanistica era quella degli interventi a stralcio mediante i quali si tentava di dare risposte agli interessi più significativi ed ai problemi più urgenti, col risultato di non riuscire spesso a risolvere adeguatamente aspettative e fabbisogni. La drammatica alluvione del 1970 costituì il manifesto più emblematico di ciò che ha prodotto l'urbanistica genovese degli anni Cinquanta e Sessanta.⁵

3.6.1 Il nuovo Piano Regolatore

Nel gennaio 1975 ci fu una crisi politica tra cui l'"impasse urbanistico" ne fu uno degli elementi che ne caratterizzò le difficoltà: non solo con la mancata ultimazione dell'iter di revisione dello strumento urbanistico, ma anche con l'impossibilità pratica di portare a conclusione i molti confronti aperti su temi o proposte che investivano parti o settori dello sviluppo urbano. Non vi era in altri termini la coesione politica per fornire alla città un quadro organico di scelte e in assenza di questo, fu impossibile portare alla discussione una qualsiasi decisione relativa ad un segmento, per quanto limitato, della struttura urbana. In quell'anno si affermò dunque il primato politico delle scelte relative alla pianificazione, un primato che si realizzò proprio a causa della ristrettezza dei tempi, a scapito della qualità tecnica degli strumenti elaborati ed ancor più riducendo i momenti del confronto e della

¹ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1416

² *IBIDEM*, p.1417

³ F. GASTALDI, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*, IN [HTTPS://WWW.ACADEMIA.EDU](https://www.academia.edu)

⁴ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1417

⁵ *IBIDEM*, p.1417



partecipazione a meri atti formali. Giocò a favore di un certo decisionismo pianificatorio un dibattito che, pur con alti e bassi, era durato per più di un decennio e la presunzione che ai diversi schieramenti politici corrispondessero con assoluto rigore differenti contenuti di piano. Il tutto fu permeato, in altri termini, di una sorta di ideologia urbanistica che traeva spunto, tra l'altro, dal confronto dei primi anni Settanta sul ruolo destino di Genova, confronto che aveva contrapposto i fautori di un futuro terziario della città ai difensori dell'assetto economico esistente.⁶

A precedere l'adozione del Nuovo Piano Regolatore Generale ci furono due varianti parziali. Nell'agosto del 1975 il cosiddetto "Piano dei Servizi" con il quale veniva destinate "standards" tutte le aree di risulta all'interno del territorio urbanizzato e vengono definitivamente impedito operazioni altamente speculative quali quelle della Curia, della Shell e dell'Eridania. Nel luglio precedente, sempre a stralcio, venne adottata una variante del piano 167 la cui attuazione ebbe una grande importanza nella definizione dell'immagine della città degli anni Ottanta. La realizzazione del Piano di Zona di Prà-Voltri, di quello di Pegli, il completamento di Granarolo, la costruzione di Begato, di Sant'Eusebio ed infine del P.E.E.P. di Quarto determinarono infatti l'apertura di ampie aree di urbanizzazione nel territorio collinare a cui corrisposero densità edilizie altrettanto consistenti.

Il 12 maggio del 1976 il Consiglio Comunale approvò la nuova versione del Piano regolatore in variante integrale a quello vigente: trascorsero dodici anni dall'avvio delle procedure per la revisione.⁷

3.6.2 I contenuti del piano

La struttura Tecnica del Piano e una parte delle scelte discendevano da un processo di analisi che non si realizzò in pochi mesi; i contenuti del Piano si possono indicare in estrema sintesi attraverso l'esame di alcune scelte relative alla residenza, allo sviluppo produttivo, ai servizi.

Per la residenza il Nuovo Piano Regolatore Generale assunse come dimensionamento aggiuntivo 175.000 nuovi vani/abitanti, contenendo la capacità teorica complessiva della città al di sotto del milione di abitanti.

Le nuove previsioni erano in prevalenza destinate ad interventi di edilizia residenziale pubblica e si concentravano nelle grandi aree del ponente, della Val Polcevera e della Val Bisagno. Per le zone del centro e del levante, pur in presenza di previsioni espansive, prevalsero indirizzi di riqualificazione e di completamento. Lo sviluppo delle attività portuali era previsto nel ponente con il parziale recepimento del progetto del Consorzio Autonomo del Porto relativo al bacino di Pra-Voltri.

Per le attività industriali il piano destinava in complesso 796 ettari dei quali 274 di nuova previsione. Molto fece discutere la norma che fissa coefficienti in termini di addetti/ettaro per l'utilizzo delle aree produttive. Ci fu chi in questo contenuto normativo vide un'inutile rigidità difficile da gestire in fase attrattiva, e chi motivava la scelta con l'esigenza di massimizzare gli effetti occupazionali in un territorio scarsamente dotato di aree idonee all'industria. Altri 260 ettari vennero vincolati a funzioni produttive, si trattava degli ambiti destinati alle attività petrolifere, alla cava di prestito necessaria alla realizzazione del porto di Voltri.

Il destino direzionale della città fu "contenuto" nelle previsioni di San Benigno, Corte Lambruschini e nel completamento di via Madre di Dio.

Per i servizi il piano riconfermò integralmente i contenuti della variante dell'agosto del 1975. la scelta fu quella di un forte recupero nella dotazione di standard/abitante; ai 1559 ettari vincolati corrispondeva infatti una dotazione di 15 mq/residente. A livello territoriale il P.R.G. destinò 1692 ettari a parco e 48 alle nuove sedi universitarie.

Il nuovo Piano regolatore venne definitivamente approvato il 3 aprile 1980. nelle more dell'approvazione regionale la giunta, elaborò, con il supporto di un gruppo di consulenti, un piano-programma per gli anni 1978-1981: il "Progetto Genova". Nella elaborazione del progetto si tentò per la prima volta di fornire un'analisi rigorosa del fabbisogno abitativo della città e si indicò come, accanto all'opzione fondamentale costituita dalla attuazione dei piani di zona, occorreva promuovere iniziative sistematiche nel recupero del patrimonio esistente.⁸

⁶ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1419

⁷ *IBIDEM*, p.1420

⁸ *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1420



- Inquadramento normativo nazionale

Legge n.769 del 1971 e Legge n.10 del 1977 "Norme in materia di edificabilità dei suoli"

È molto importante ricordare anche che nel 1964 il Ministero della Pubblica Istruzione istituì la Commissione Franceschini, che ebbe il compito di definire una proposta di legge-quadro per "la tutela e la valorizzazione delle cose di interesse storico, archeologico, artistico" correlata alla legislazione urbanistica; venne formulata la definizione di bene culturale come "bene che costituisca testimonianza materiale avente valore di civiltà".

Negli anni Settanta si cominciò a pensare di utilizzare i quartieri di edilizia popolare per salvare i centri storici dal degrado. Fu proprio agli inizi di quegli anni, infatti, che si cominciò a considerare il centro storico come risorsa dotata di un valore economico: esso poteva servire a risolvere i problemi che erano alla base di uno sviluppo distorto della città (es. problema dell'edilizia economica popolare, dove prima veniva costruita in periferia, ora si decide di costruire nel centro storico per riqualificare il patrimonio stesso). Si cercò di dare una forma giuridica ai contenuti: il centro storico non poteva essere isolabile dalla città, le azioni dovevano integrare aspetti funzionali, sociali economici, formali del patrimonio storico e di quello più recente.

Decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977 "Attuazione della delega di cui all'art.1 della Legge n.382 del 22 luglio 1975"

Per effetto del D.P.R. N. 616/77 si preannunciava un mutamento: accanto al trasferimento delle competenze in materia urbanistica, si prevedeva altresì la delega alle Regioni delle competenze in materia ambientale, aprendo la via ad un impiego degli strumenti urbanistici anche a scopi di tutela e riqualificazione ambientale.¹

Tra il 1971 e il 1980 si ebbe la riedizione del Piano Regolatore Generale, o meglio dalla trattazione della sua "Variante Integrata" che venne adottata dal Comune nel 1976 e venne approvata quattro anni dopo dalla Regione Liguria: fu la prima volta che un governo regionale si trovò ad affrontare, sotto il profilo urbanistico, un piano delle dimensioni e della complessità come quello di Genova.²

Legge n. 457 del 5 agosto 1978 "Norme per l'edilizia residenziale"

Norma con la quale è approvato il piano decennale della casa. La legge 457/1978 rappresenta il superamento dei limiti temporali congiunturali della Legge n. 865/1971, consentendo all'ente pubblico d'intervenire in maniera più decisiva e programmata nel settore della casa. Gli elementi di principale interesse del piano decennale sono costituiti da una più organica e precisa ripartizione di compiti tra CIPE, Comitato dell'Edilizia Residenziale (CER) e le Regioni, e da una più lunga proiezione temporale dei programmi operativi dell'edilizia residenziale pubblica.³

La legge n.457/1978 si segnala sotto il profilo urbanistico soprattutto per aver elencato la tipologia degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, risanamento e restauro conservativo, ristrutturazione edilizia e urbanistica ed averne dato le relative definizioni, che prevalgono su quelle eventualmente diverse contenute nei regolamenti edilizi e negli strumenti urbanistici. Ha introdotto inoltre un nuovo strumento urbanistico: il piano di recupero del patrimonio edilizio esistente, colmando così un vuoto normativo. La legge prevede che i Comuni individuino delle "zone di recupero" comprendenti quelle aree ove per le condizioni di degrado si renda opportuno il recupero del patrimonio medesimo. Nell'ambito delle zone suddette è prevista, entro il termine di tre anni, la formazione del piano di recupero che può essere sia di iniziativa privata che pubblica. Il piano di recupero ha valore di piano particolareggiato.⁴

¹ Genova, *il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.169

² R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.65.

³ G.GUZZO, *La pianificazione urbanistica. Soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.21

⁴ IBIDEM, p.21



3.7 Il Piano Regolatore Generale della Città Di Genova e il Piano Urbanistico Comunale di Genova P.U.C. (1997- 2000)

Dalla metà degli anni Ottanta lo scenario legislativo urbanistico di riferimento cambiò radicalmente, per quanto attiene alla scala sovracomunale l'emanazione della cosiddetta "Legge Galasso" 431/1985, che articola il concetto di tutela ambientale, amplia la tutela a tutte le qualità dell'ambiente naturale e norma nel dettaglio il Piano Paesistico rendendone obbligatoria l'elaborazione a cura delle regioni; la legge 142/1990, sull'ordinamento degli enti locali, introdusse il principio di sussidiarietà attribuendo nel contempo alle Province la redazione dei Piani Territoriali di Coordinamento.¹

Nel 1992 con la Legge del 17 febbraio, n. 179, al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, venne introdotta la formazione di Programmi Integrati di Intervento e con la Legge n. 493 del 1993 venne proposto il tema della riqualificazione integrata dell'edilizia residenziale pubblica, attraverso i Programmi di Recupero urbano (PRU).

Tra la fine del 1994 e il 1998 il Ministero dei Lavori Pubblici promosse i Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU) per la programmazione di interventi nell'ambito delle grandi aree urbane.²

Con i PRIU si individua, più che un nuovo strumento, una ulteriore articolazione della famiglia dei Programmi Integrati definiti dalla L. n. 179/92. Con il D.M. 21 dicembre 1994 si estendono, semplificandoli, i meccanismi già previsti per i Programmi di Riqualificazione Urbana a tutte le aree di trasformazione. Con la successiva "guida ai Programmi di Riqualificazione Urbana" si individua un percorso comportamentale per le amministrazioni locali in merito alle procedure di programmazione ed approvazione, nonché i criteri di valutazione economica degli interventi, con riferimento, soprattutto, al bilancio pubblico-privato delle rispettive convenienze che, dal punto di vista metodologico, rivestì un indubbio interesse nella elaborazione delle scelte urbanistiche definite "innovative". Tutti strumenti complessi che accostarono le politiche urbanistiche a quelle sociali, fiscali e ambientali, decretando la spaccatura con la precedente pianificazione urbanistica.³

Fu in questo innovato scenario normativo che si sviluppò il Piano Regolatore di Genova del 1997 "che segnò il passaggio dalla cultura dell'espansione urbana alla cultura della trasformazione", con l'obiettivo dichiarato del contenimento dell'espansione, connesso al tema del recupero, sia del centro storico (identificazione di categorie di intervento per ciascuna unità edilizia) che di edifici comunque significativi e delle aree dismesse, che si trovavano in posizione strategica per la città perché ormai circondate dall'edificazione e già dotate delle opere di urbanizzazione.⁴

Più che su nuovi simboli di modernità, si puntò sul miglioramento delle condizioni funzionali ed ambientali di quanto costruito nella fase di massimo sviluppo della città e si puntò a cercare di risolvere i tanti "vuoti urbani", argomento sul quale incentrare una strategia di rilancio di Genova e della sua immagine, l'occasione per attribuire anche alle periferie una migliore qualità insediativa.

Si trattò, quindi, di riconnettere, nella dimensione di una unica realtà urbana, un insieme di episodi che con il tempo frammentarono la città, differenziandone le condizioni di vita. Una riconnessione qualitativa per la cui riuscita era necessaria una capacità di gestire le trasformazioni occorrenti con una chiara strategia di politica amministrativa, con un'idea semplice e condivisa di cosa avrebbe dovuto rappresentare la città, con una serie di valutazioni degli obiettivi in funzione delle risorse disponibili.⁵

Se si pone un confronto tra il piano del 1975-80 e quello del 1997-2000 si può dire che furono piani intesi a gestire la trasformazione interna della città e ad annullare quasi del tutto l'espansione: la città cambiò nel suo interno. Una differenza sostanziale tra il piano del 1980 e quello del 1997-2000 riguardava le aree industriali: mentre il primo confermava la destinazione produttiva industriale per porzioni molto ampie di territorio del Ponente genovese e della Val Polcevera, il secondo affrontava le questioni legate alla riconversione delle aree dismesse, che

¹ [HTTP://WWW.COMUNE.GENOVA.IT/CONTENT/PRG-1997](http://www.comune.genova.it/content/prg-1997)

² IBIDEM

³ IBIDEM

⁴ IBIDEM

⁵ B.GIONTONI, F. BALLETTI, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F.RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1423



a partire dalla fine degli anni Ottanta divennero una opportunità di rigenerazione urbana.⁶

Nella tavola di zonizzazione il Centro storico, classificato come zona AC comprendente il tessuto urbano di impianto medievale e parte dell'urbanizzazione ottocentesca, veniva perimetrato come "zona di recupero" (ai sensi della Legge regionale 25/93); gli interventi sul patrimonio esistente furono finalizzati alla conservazione dell'assetto urbanistico storicamente conformato, dei caratteri architettonici degli edifici e degli spazi liberi, e al miglioramento ambientale.⁷

Nel luglio 1997, l'amministrazione adottò il nuovo Piano Regolatore Generale della città di Genova; dopo pochi mesi, nel settembre 1997 fu approvata la nuova Legge Urbanistica regionale che istituì il P.U.C. (Piano Urbanistico Comunale).

La nuova amministrazione, rinnovata nel dicembre dello stesso anno, adeguò il PRG ai contenuti del P.U.C. La definitiva approvazione regionale fu del marzo 2000.

Il "Piano della città" di Genova, presentato nel gennaio 2002, si configurò come l'esito di un percorso iniziato nel novembre 1998 con l'elaborazione dei primi documenti preparatori e l'organizzazione di workshop, di convegni e di una serie di audizioni pubbliche.

Il Piano, tutt'oggi vigente, ha l'obiettivo di governare il processo di trasformazione della città mettendo a sistema i diversi strumenti e piani di settore. Esso ingloba inoltre il Piano Operativo del Centro storico, presentato al Consiglio comunale nella primavera 2001.

Il Piano Urbanistico Comunale, approvato con Decreto Presidente Giunta Regionale n° 44 in data 10 Marzo 2000, confermato con Deliberazione della Giunta Regionale n° 1304 del 5 Novembre 2010 e successive varianti o aggiornamenti, efficaci ai sensi di legge, disciplina gli usi, il riassetto ecologico-ambientale, la valorizzazione storico-culturale, le trasformazioni compatibili e sostenibili del territorio comunale, adeguandosi agli obiettivi stabiliti dagli accordi internazionali.

Il territorio comunale è stato suddiviso in zone territoriali omogenee e speciali e articolato in organismi territoriali elementari ai fini della disciplina paesistica.

Ciascuna zona è dotata di una disciplina degli interventi, integrata negli assetti insediativo, vegetazionale e geomorfologico. Sono inoltre indicati nella cartografia di P.U.C. perimetri e segnaletiche speciali che individuano aree, infrastrutture ed immobili soggetti a discipline di settore.

Il PUC disciplina gli interventi nel Centro storico urbano sulla base di una classificazione degli edifici in categorie: i modi di intervento attribuiti alle singole categorie: rappresentano le soglie massime di operatività compatibili con le caratteristiche architettoniche di ciascuna unità edilizia, con l'obiettivo di temperare le necessità di trasformazione e di adeguamento con la salvaguardia delle permanenze significative e dell'originalità delle soluzioni architettoniche..

3.7.1 Legge Regionale n.9 del 24 marzo 1999

"Attribuzione agli enti locali e disciplina generale dei compiti e delle funzioni amministrative, conferite alla Regione, nel settore "sviluppo economico e attività produttive" e nelle materie "istruzione scolastica" e "formazione professionale"

Con gli anni '90, il panorama economico-politico presenta un nuovo cambiamento, che vide coinvolte le Regioni con il progressivo decentramento di una parte del potere politico centrale e il conseguente trasferimento di competenze alle Regioni stesse. Tale operazione portò gli amministratori a ritenere che non fosse più indispensabile fare prevalere la necessità di essere tempestivi utilizzatori dei vari finanziamenti proposti dallo Stato, ma che si potessero ora affrontare anche le problematiche relative all'aspetto sociale dell'edilizia, in modo più strutturato.

Gli Istituti Autonomi Case Popolari, cessarono di esistere con la Legge Regionale n.9/99, vennero trasformati in Aziende Regionali Territoriali per l'Edilizia che in Liguria assunsero la nuova denominazione di A.R.T.E.

L'attenzione della Pubblica Amministrazione si dedicò quindi al recupero dell'esistente, anche se il centro storico si presentava allora in uno stato di estremo degrado, dovuto a più di mezzo secolo di totale disinteresse della città

⁶ F. ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.126

⁷ C. GATTORNA, *La bozza del nuovo PRG (1996)*, *Circoscrizione Centro storico*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato". Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.37.



sullo stesso. Fu allora, infatti, che l'antica popolazione genovese si era spostata nelle prime nuove case popolari che presentavano migliori requisiti di modernità e di igiene, lasciando libero il centro storico all'inurbamento dovuto all'emigrazione dal Sud Italia in cerca di lavoro. Negli ultimi decenni anche le famiglie ex-immigrate trovarono posto nelle case popolari costruite nelle colline e vennero sostituite nel centro storico dall'immigrazione extra-comunitaria che dura tutt'ora.

In questo scenario a condizionare il nuovo corso dell'edilizia residenziale pubblica in Italia fu la cancellazione dei fondi GESCAL e a fronte di ciò la Regione Liguria, nel 1998, istituì le quattro Aziende Territoriali per l'Edilizia delle Province Liguri. Tali Aziende, dovendo garantire bilanci in attivo e non potendo più contare su finanziamenti esaustivi per la propria attività, dovettero cercare nuovi criteri operativi.⁸

Il Consiglio Comunale di Genova, con deliberazione n. 264 del 14 dicembre 1995, recante la cosiddetta "variante di salvaguardia", adottò la variante parziale al PRG 1980, per la limitazione quantitativa delle previsioni in zona di espansione residenziale, mediante la quale, tra l'altro, mutò la disciplina urbanistica di vaste aree oggetto di lottizzazione, al fine di salvaguardarne le caratteristiche ambientali.

Tale scelta di escludere l'edificabilità di queste aree fu poi confermata dalla Variante Generale al PRG 1980, adottata nel luglio 1997. Con l'adozione della cosiddetta Variante di Salvaguardia il Comune diede quindi dato avvio, sotto il profilo operativo, ad una diversa politica territoriale, preannunciata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 del 24 febbraio 1992 di accertamento dell'inadeguatezza del P.R.G. del 1976, con la quale si prospettava una fase pianificatoria pienamente rivolta al recupero, alla riqualificazione urbanistica ed alla riconversione delle aree già urbanizzate.⁹

3.7.2 Ruoli di A.R.T.E. e A.R.R.E.D. per il recupero

Negli ultimi decenni si è assistito a un'evoluzione positiva dell'interesse pubblico per ciò che riguarda le condizioni del patrimonio edilizio esistente, con particolare riguardo agli interventi edilizi sul centro storico. Mentre l'amministrazione comunale e le ex I.A.C.P. oggi A.R.T.E. si fecero carico della trasformazione della città, l'Agenzia Regionale per il Recupero Edilizio (A.R.R.E.D.) assunse il ruolo della promozione, redazione e gestione di programmi complessi; nella realizzazione di intervento di recupero e di gestione dei relativi finanziamenti pubblici; in particolare per conto del Comune, con riferimento alle proprietà e alle iniziative comunali; nella promozione e realizzazione di iniziative e interventi di recupero autofinanziati su immobili acquisiti in proprietà o in uso da parte dei soggetti pubblici e privati, in particolare, di enti ecclesiastici.¹⁰

A favorire questa evoluzione positiva furono gli eventi che si sono succeduti nella città dal 1992 ad oggi.

È importante in questa fase tenere conto del contesto che la città stava vivendo tra gli anni Ottanta e gli anni Novanta ossia una profonda crisi legata alla trasformazione della società industriale in società post-industriale, spinta verso una previsione di sviluppo basato sul terziario. Il fulcro della trasformazione si trovava all'interno delle singole attività anche tradizionali, nel loro modo di essere e di modificarsi ed in particolare nel nuovo equilibrio che si realizzava tra funzioni in crescita (per esempio progettazioni e servizi) e funzioni in declino (ad esempio manifattura, produzione). Sull'evolversi di questo equilibrio si investì anche da parte dei soggetti pubblici, ed in particolare la Regione, con nuovi strumenti di intervento: una legge per le aree industriali e lo sviluppo dei servizi alle imprese di minori dimensioni; il consolidamento di società a partecipazione regionale e i Piani Territoriali di Coordinamento per fornire nuovi punti di riferimento nel rapporto tra sviluppo economico e territorio.¹¹

⁸ A. DEL BIANCO, *La qualità degli interventi di ARTE Genova all'interno del centro storico*, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore, Firenze, 2004, p. 25-27.

⁹ [HTTP://WWW.COMUNE.GENOVA.IT/CONTENT/PRG-1997](http://www.comune.genova.it/content/prg-1997)

¹⁰ A. CASARETO, *Il ruolo dell'Agenzia Regionale per il Recupero Edilizio e gli interventi in corso*, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore, Firenze, 2004, p.31.

¹¹ *IBIDEM*, p.32



3.7.3 La crisi delle attività industriali e portuali

L'area metropolitana genovese poté rappresentarsi come un ambito allargato che comprendeva un'unica polarità di riferimento, senza alcun ulteriore polo di secondo ordine rispetto al capoluogo, ed in cui la localizzazione ed il peso delle diverse funzioni discendono in prevalenza da motivazioni logistiche, essendo le loro qualità equipotenti rispetto all'ambito stesso: ambito che risulta funzionale per affrontare i problemi di riassetto urbanistico di Genova, come centro nevralgico dell'area centrale ligure, con particolare rilocalizzazione di alcune attività, per ragioni funzionali e logistiche e per risolvere alcuni dei più rilevanti nodi progettuali ed infrastrutturali delle trasformazioni produttive che si registrarono nel passaggio dalla prevalenza industriale a quella terziaria. Fu in quel momento che il centro storico avvertì la fase di arresto dello sviluppo economico, derivato dagli oggettivi fattori di crisi delle attività industriali e portuali. La perdita di ruolo dei settori industriali trainanti (dal cantieristico al siderurgico, al chimico di base) evidenziò la sostanziale debolezza di un comparto largamente maturo, tributario, in prevalenza, del sistema delle Partecipazioni statali, privo praticamente di aziende a media dimensione, dotato di scarse capacità di diversificazione e di rinnovamento.¹²

Accanto alle trasformazioni dell'apparato industriale, un settore particolarmente nevralgico dell'economia genovese è quello legato alle attività portuali, le quali, dopo un periodo di lunga crisi, durante gli anni Ottanta, prese a rivivere un rinnovato sviluppo e crescita. Negli ultimi anni infatti si è attuato un rilancio della portualità mediterranea in conseguenza allo spostamento degli epicentri del traffico verso l'estremo Oriente, il Sud-Est asiatico e pacifico. In questo contesto, la posizione del porto di Genova fu essenziale per queste correnti di traffico; a tale situazione vantaggiosa, nel corso degli anni Novanta si aggiunse la riforma dell'ordinamento portuale a livello nazionale, la creazione di Autorità portuali, lo sviluppo dell'intermodalità con speciale riguardo ai container e, a livello locale, una profonda ristrutturazione degli organici, la cui privatizzazione di spazi e infrastrutture (porto di Voltri) e il progressivo rientro del porto di Genova sul Mercato.¹³

3.7.4 L'assetto sociale

Parallelamente alla crisi industriale, si ebbe l'ininterrotto ipotetico modello statico dell'assetto socio-economico dell'area fondato sulla illusoria permanenza di condizioni di industrializzazione obsolete, rilanciando in linea di tendenza la costruzione di un nuovo e diverso modello di sviluppo fondato sulla valorizzazione e l'affermazione delle peculiarità del territorio genovese.

In sintesi tre linee di tendenza segnarono il ventennio della grande mutazione. In primo luogo, come già accennato, venne a contrarsi pesantemente il lavoro operaio nella grande industria e nel porto. In secondo luogo, crebbe il peso relativo all'occupazione terziaria con caratteristiche "postindustriali". Crebbero il lavoro impiegatizio, le funzioni intellettuali, il lavoro autonomo e le posizioni medio alte imprenditoriali e libero professionali. Infine invecchiava significativamente la forza lavoro occupata, per effetto delle dinamiche demografiche e delle potenti barriere all'accesso nell'area lavoro.¹⁴

La svolta avvenne nel decennio dopo la metà degli anni Novanta: si affermarono, nuove tendenze che segnarono il superamento delle caratteristiche della precedente formazione economica-sociale. La prima riguardava la centralità del porto, motore di sviluppo e di crescita occupazionale. Centralità del porto e centralità dell'area portuale e del *waterfront* genovese. Il secondo elemento di rottura e d'innovazione fu rappresentato dalla frantumazione dell'occupazione industriale e dall'affermarsi della microimpresa. Un terzo grande elemento di novità riguardò l'arresto della "caduta libera" dell'occupazione. Permasero pesantissime le conseguenze della destrutturazione degli anni Ottanta e dei primi Novanta. La quarta tendenza innovativa fu il forte rilancio di un localismo "interno", con l'affermazione di luoghi, progetti e protagonisti dello sviluppo urbano. Significativa da questo punto di vista fu l'esperienza di riqualificazione produttiva della Val Polcevera, come venne segnalato da una recente ricerca Censis che addirittura parlava di un "caso europeo originale di trasformazione sostenibile delle

¹² G. MORI, *Lo sviluppo dell'area metropolitana genovese*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.9

¹³ *La città e i suoi tempi. Un'indagine a Genova, sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, A CURA DI A.GAZZOLA, F. ANGELI, MILANO, 2007, p.74

¹⁴ *La città e i suoi tempi. Un'indagine a Genova, sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, A CURA DI A.GAZZOLA, F. ANGELI, MILANO, 2007, p.54



aree urbane e industriali".¹⁵

Infine si percepirono fatti e fenomeni nuovi anche per quanto riguarda la struttura demografica della città. Si era parlato di un "caso demografico genovese": dominava incontrastato il modello di una città vecchia e progressivamente depauperata di risorse per il crollo delle nascite e per il crescente sbilancio tra immigrati ed emigrati. Poi ci si accorse che il "caso genovese" in effetti anticipava un caso nazionale e alcune grandi città italiane addirittura perdettero più abitanti e risultarono più vecchie di Genova. Si cominciò allora a parlare di un "caso metropolitano" e poi di un caso nazionale legato alla denatalità.

Oggi si può dire che qualcosa è cambiato, il decremento della popolazione di Genova nel Duemila è il più basso registrato negli ultimi anni e si registra un leggero incremento delle nascite.¹⁶

3.7.5 Il Piano Territoriale di Coordinamento

Facendo parte della cultura di Genova, la sua storia, il suo porto e le sue tradizioni mercantili, lo sviluppo dell'attrezzatura portuale risultava fondamentale per ogni ipotesi di recupero di funzioni storicamente consolidate sull'area genovese. La cultura per lo sviluppo significava anche valorizzazione e tutela del patrimonio di spazi che la trasformazione del sistema industriale rendeva disponibili: da qui lo strumento normativo territoriale, il Piano Territoriale di Coordinamento, istituto specifico ligure.¹⁷

Ci si trovava davanti, quindi, alla risistemazione urbanistica, al rinnovamento e alla valorizzazione del centro storico genovese e alla razionalizzazione delle aree industriali.

Questo momento storico coglieva anche un comportamento "lamentoso" da parte dei genovesi stessi che vedono in particolare due atteggiamenti: da un lato quello di considerare il mutamento dinamico del tessuto economico italiano (crisi dell'industria pesante, crescita del terziario, ecc.) e quindi i traumi che ne sono derivati come una sua sofferenza esclusiva, come un male solo genovese; dall'altro quello di rifiutare, in un atteggiamento che ha profonde motivazioni politiche più che economiche, il mutamento stesso, difendendo in modo rigido una realtà sociale e produttiva che il mercato condanna, e bloccando (con opposizione o con indifferenza) l'avvento dell'economia dei servizi e del terziario.¹⁸

L'entità e la rapidità del processo di trasformazione urbana, sospinto al tempo stesso dai nuovi provvedimenti regionali connessi all'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento per gli insediamenti produttivi, dai provvedimenti maturati nel quadro della situazione di emergenza determinata da "Italia '90" e dalle Celebrazioni Colombiane, e di infine dalla accelerazione procedurale resa possibile dalla istituzione della Conferenza dei Servizi, pare abbia colto l'amministrazione – e più in generale l'intera comunità urbana – colpevolmente impreparate.

Fu in questa situazione di incapacità decisionale che si affamarono sulla città, numerosi progetti di trasformazione urbana, ciascuno dei quali presentava notevoli differenze per quanto concerne il realismo delle premesse, la fattibilità delle condizioni finanziarie e l'entità dell'impatto connesso alla realizzazione e gestione delle opere.¹⁹

3.7.6 Scenario di trasformazione

I processi di trasformazione di maggior rilievo che trovarono realizzazione nell'ultimo ventennio furono l'Expo al Centro Antico di Renzo Piano e la grande manutenzione urbana conseguente ai grandi eventi, dal G8 (nel 2001) alla Capitale Europea (nel 2004). La città cambiò ma non si espanse, migliorò le sue condizioni ambientali, mentre all'orizzonte si profilavano nuovi importanti interventi: Ponte Parodi, il tunnel sottomarino che avrebbe dovuto alla lunga sostituire la sopraelevata, il Polo Tecnologico di Erzelli progettato da Renzo Piano. Infine vennero presentati, sempre dall'architetto Piano, un grande "affresco" per un *waterfront* del futuro che potrebbe trasformare la configurazione costiera della città.²⁰

¹⁵ IBIDEM, p.55

¹⁶ IBIDEM, p.56

¹⁷ G. MORI, *Lo sviluppo dell'area metropolitana genovese*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.10.

¹⁸ IBIDEM, p.10

¹⁹ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.66

²⁰ F.ALCOZER, *La città progettata*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.126



Tutti gli edifici del Porto Antico, un tempo realizzati per ospitare funzioni portuali e relative manipolazioni, vengono recuperati (con l'eccezione del magazzino frigorifero, demolito per ricavarne un parcheggio) e riadattati per essere destinati alla Esposizione Colombiana del 1992, ma anche alla ricreazione di un centro ludico affacciato allo specchio acqueo del porto, seguendo una tendenza che è comune a tutte le antiche città portuali europee. Nel corso dell'anno 2000 giunsero alla città di Genova due importanti candidature nella rappresentanza del Paese in un contesto internazionale: quella per ospitare nel luglio 2001 il vertice dei sette paesi occidentali più industrializzati ai quali si è aggiunta la Russia (e difatti il vertice verrà chiamato "G8", acronimo di "Grand Eight") e successivamente, nel 2004, quello della Capitale Europea della Cultura, insieme a Lille, Francia. Questi due appuntamenti costituirono lo stimolo per una serie di lavori di adattamento ed abbellimento di strutture pubbliche e private che caratterizzarono i primi anni del 2000.²¹

3.7.7 Le linee del governo urbano a Genova

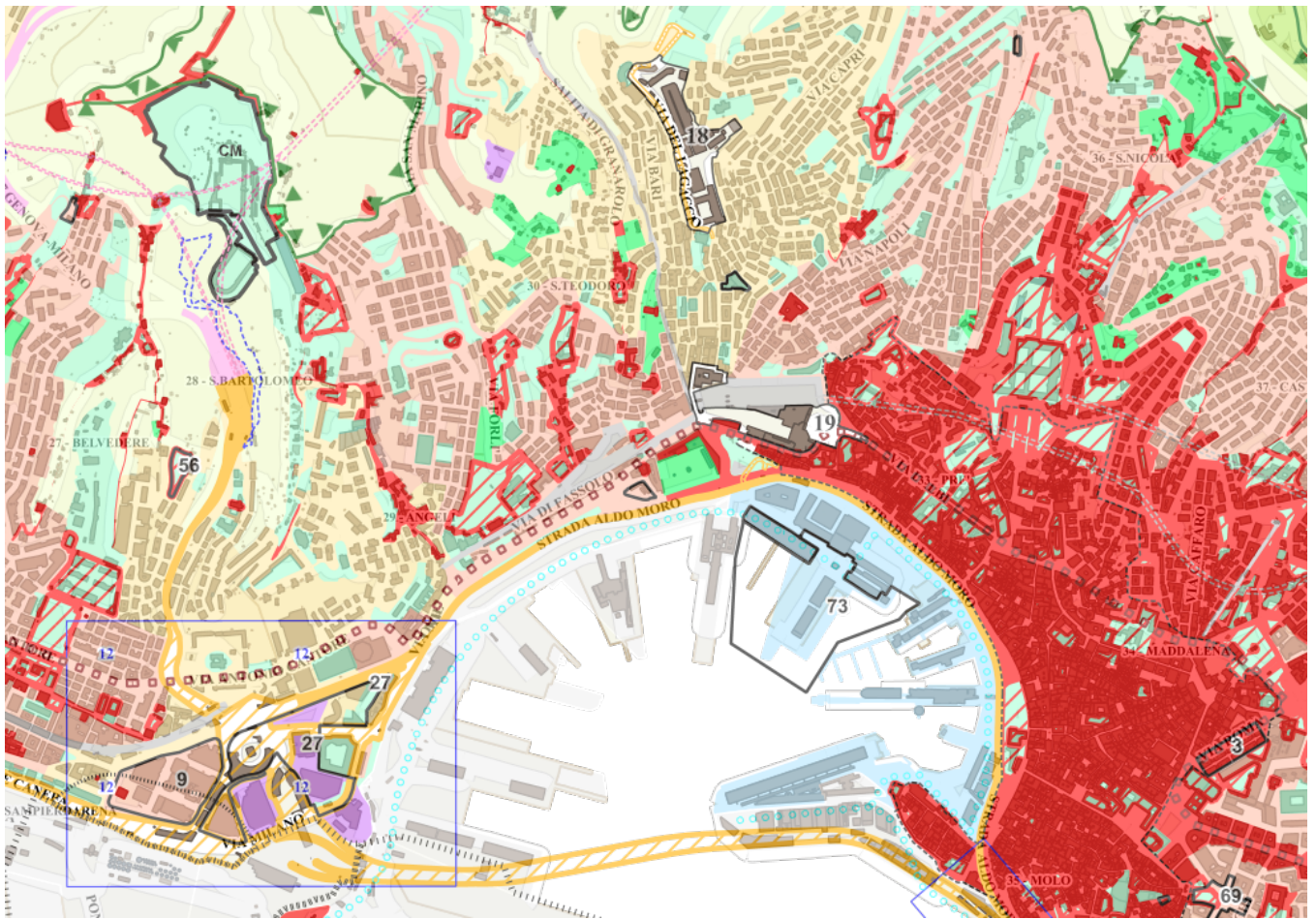
Nelle pratiche di progetto e attuazione di operazioni complesse, in cui si integrano sia fattori fisici che fattori di rivitalizzazione socio economica, gli attori sperimentarono sempre più frequentemente pratiche e comportamenti volti a bilanciare gli interessi pubblici e privati in un nuovo quadro, nel quale i modelli di spesa delle amministrazioni pubbliche sollecitavano un diverso ruolo di regia e una diversa capacità di reinterpretare i segni e le linee del mutamento in corso nella città contemporanea. Così, insieme alla caratterizzazione mediatica di manifestazioni e di eventi a una nuova visibilità della città, a Genova si sperimentò la capacità di sviluppare pragmaticamente progetti che sembrano spingere al di là della ricerca di finanziamenti, per configurare una diversa coerenza delle azioni messe in campo e un processo di sviluppo "condiviso" attraverso nuove forme di politica urbana. La capacità di integrare le risorse pubbliche con quelle private è essenziale per coinvolgere nei processi di trasformazione urbana una pluralità di soggetti e incidere sul mutamento reale dei modi di vita e sulla costruzione di significati dei luoghi e delle risorse esistenti.²²

Furono gli anni in cui si sviluppò a livello europeo e nazionale un diverso modello di programmazione e finanziamento dei progetti di riqualificazione, attraverso nuovi "programmi complessi", per incentivare l'attivazione di partenariati pubblici e privati per massimizzare gli effetti indotti e la capacità di autopromozione di processi di rigenerazione urbana. L'esperienza di Genova mostra una significativa sperimentazione di questi nuovi strumenti, evidenziando un processo di "apprendimento istituzionale" incentrato proprio sul tema dell'integrazione delle risorse rispetto ai "filoni" tematici relativi alla riqualificazione di parti del *waterfront* e della città consolidata.²³

²¹ R. LUCCARDINI, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008, p.67

²² C.GATTORNA, *Attori e Processi: le linee e i progetti di una città in azione*, IN *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.128

²³ IBIDEM, p.132





PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

■ AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

■ CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

PUC Assetto Urbanistico (gruppo). Assetto urbanistico del livello 3 del territorio per i municipi e per il centro storico urbano – *Geoportale*
(www.mappe.comune.genova.it)



3.8 Gli eventi e la riqualificazione della città

Alla fine degli anni Settanta, si trovò maggiore consenso intorno alle politiche di conservazione e di recupero connesso al riconoscimento più esteso dei valori sociali, economici, culturali e simbolici del patrimonio storico, si passò quindi dalla salvaguardia del centro storico al recupero della città esistente, cercando di abbattere il pregiudizio del "luogo da evitare".

Un elemento centrale, nel dibattito degli anni Settanta, fu rappresentato dalla riscoperta della storia, che ha riempito il vuoto lasciato dall'affievolimento delle ambizioni modernizzatrici dei decenni precedenti e la cui affermazione spesso era stata fondata su analoghi atteggiamenti di fiducia e radicalità da parte di una "società delusa dal presente e senza fiducia nel futuro che, attraverso di essa, ha cercato di soddisfare il proprio bisogno di utopia".²⁴ La sovrapposizione della fiducia nella storia alla fede nel futuro non solo ebbe un enorme impatto sull'organismo urbano ma trovò nella città antica una fondamentale fonte d'ispirazione, da cui recuperare e ricombinare immaginari estetici e processi produttivi, strategie di promozione e istanze sociali. In quegli anni la città storica fu persino divenuta un "palinsesto" da cui trarre forme e tipologie per il progetto d'arte e d'architettura.²⁵

Sulla soglia degli anni '80 si iniziò a riflettere sulla degenerazione normativa e burocratica e sull'efficacia degli strumenti urbanistici e disciplinari, si parlò di riqualificazione della città esistente: si arrivò a definire che il centro storico è parte della città e che quindi la ripresa di questi centri storici non dipende solo dal pubblico ma anche dal privato.

Negli anni seguenti l'urbanizzazione continuò, pur sempre finalizzata alla soluzione dei problemi delle classi disagiate, che in quel momento presentavano come emergenza primaria il problema degli sfratti. Per far fronte a ciò, tra il 1970 e il 1990 si assistette alla realizzazione dei Piani di zona di edilizia economico-popolare, che videro la costruzione di nuovi quartieri, come Prà-Voltri, Voltri 2, Pegli 3 e Quarto Alta. L'espansione della città era arrivata al culmine con l'aiuto di questa tipologia di interventi a totale o parziale carico dello Stato; questi interventi facevano parte della così chiamata edilizia sovvenzionata, agevolata e/o convenzionata e videro la compartecipazione di I.A.C.P., Comune, cooperative e imprese come soggetti attuatori.

In quegli anni si verificò, inoltre, un'inversione di rotta: la crescita della popolazione genovese diminuì con una conseguente diminuzione della richiesta di nuove abitazioni.

3.8.1 Celebrazioni Colombiane del 1992

L'evento pioniero a cui attribuire notevole importanza sull'inizio di un processo rivitalizzazione della città fu quello dedicato alle Celebrazioni Colombiane del 1992. Esso segnò il passaggio della città al cosiddetto "post-industriale" in cui la parola d'ordine fu "innovazione", rilancio della città e del suo porto. Tra i punti salienti del rinnovamento si trovano il riutilizzo turistico-commerciale e gli insediamenti scientifici del porto antico e il suo armonico inserimento nel quadro del recupero del centro storico; restituire all'economia italiana il ruolo propulsivo del suo massimo scalo marittimo, l'unico in grado di svolgere attività competitiva su scala internazionale; fare di Genova il porto dell'Europa commerciale proteso sulla emergente dorsale dei traffici verso il Sud Est Asiatico; razionalizzazione delle zone dedicate al traffico passeggero e diversificazione in chiave terziaria; configurazione ed impianto di una rete di comunicazione e trattamento dati a servizio del porto e della città.

Attori e processi

Il progetto di trasformazione della città fu messo a fuoco con l'esperienza della riqualificazione delle aree del Porto Franco, dismesso dalle attività portuali e ceduto dall'allora Consorzio Autonomo del Porto al Comune di Genova, in occasione delle Manifestazioni Colombiane del 1992. In relazione a quell'evento vennero resi disponibili finanziamenti speciali dello Stato che riuscirono a mettere in moto il cambiamento di una città

²⁴ N. HUSE, *Denkmalschutz, in Zukunftsaufgaben der Stadtplanung*, T. Sieverts, Werner, Dusseldorf, 1990, pp. 85-101.

²⁵ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.51.



sorprendentemente rivolta verso il porto storico, dopo anni di separazione anche fisica dal mare. Nello stesso periodo si concretizzarono i primi progetti di recupero delle aree del centro storico cittadino, subito alle spalle dell'arco portuale.²⁶

Il Piano quadro per le Manifestazioni Colombiane del 1992

Il Piano quadro per le Manifestazioni Colombiane del 1992 individuava tre principi che ne caratterizzarono il progetto: l

- a localizzazione delle iniziative in spazi circoscritti, per non avere dispersione degli investimenti;
- assumere il 1992 come pretesto per arricchire la città di spazi e strutture necessarie;
- consapevolezza delle strutture che rimangono alla fine dell'evento.

Nell'elaborazione che l'amministrazione comunale predispose proprio in occasione delle Celebrazioni per il 500° anniversario della scoperta dell'America, le funzioni assegnate al Porto Antico prevedevano una attenta e calibrata compenetrazione di attività commerciali, artigianali, culturali, di servizio pubblico e per il tempo libero, da articolare mediante un uso degli spazi di tipo minuto, e talvolta particellare, tale da risultare ampiamente compatibile con il tessuto antico. Per quanto riguarda le altre scelte qualificanti, potrebbe essere sufficiente ricordare che l'edificio dei Magazzini del cotone era destinato ad accogliere la sede dell'Expo, e che Piazza Caricamento, opportunamente pedonalizzata, era destinata a diventare la piazza sul mare che a Genova mancava per accorgersi che la filosofia generale che ispirava questo intervento si sviluppava in sostanziale continuità con il processo di formazione della città storica.²⁷

Il progetto

Nel 1984 la giunta affidò a Renzo Piano l'incarico di progettare modi e luoghi per l'esposizione del 1992. L'intento fu quello di realizzare opere che anche dopo l'evento potessero essere utilizzate per lo sviluppo della città: le cronache di quel periodo raccontarono di una parte dell'area del Porto Antico chiusa a cui non si poteva accedere, e del destino dell'Acquario, del Centro Congressi, dei Magazzini del cotone e dell'area che sono incerti. La soluzione fu rappresentata dalla costituzione della Società Porto Antico S.p.A. (80% del comune), punto di partenza per il riavvio di una nuova gestione dell'area. L'Acquario diventò privato e Genova acquistò un valore aggiunto impensabile fino a pochi anni prima, ovvero il libero accesso di cittadini e turisti alle aree portuali, l'apertura alla città di zone cruciali ma per secoli rimaste inaccessibili e gestite solo dall'Autorità Portuale.²⁸

L'esposizione Internazionale Specializzata dal tema: "Cristoforo Colombo: la nave e il mare", nasceva nell'ottica di celebrare la figura e l'impresa del grande navigatore genovese cogliendo l'occasione dell'importante ricorrenza per riproporre Genova storica e culturale in una dimensione non eccessiva, ma in una ottica di rilancio e di riuso.

La filosofia vincente che permise a Genova di ottenere un'esposizione consisteva nella proposta di non realizzare strutture effimere ma bensì nel prevedere che l'intero progetto del territorio espositivo coincidesse con un progetto di recupero urbano della zona deputata ad ospitare l'Esposizione: il Porto Antico di Genova, il Porto di Colombo.

La scelta di articolare l'esposizione Specializzata intorno ai temi del mare e della navigazione, in coerenza con il ruolo storico di Genova, fu inserita all'interno del progetto cercando di ritrovare una sorta di identità storico-ambientale tra temi e luoghi dell'esposizione.²⁹

I contenuti

I contenuti dell'incarico del progetto e l'individuazione dell'area espositiva, assumevano due finalità qualificanti:

- fare dell'esposizione non un avvenimento temporaneo, ma una struttura permanente per la città;
- recuperare il rapporto tra la città ed il mare in uno dei punti più affascinanti del porto antico.

²⁶ D. CUTOLO, S. PACE, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.130

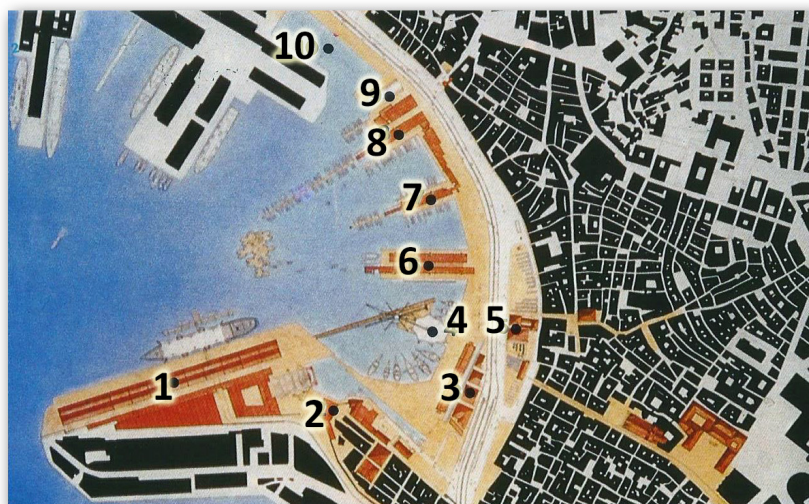
²⁷ G. BIANCHI, R. STRAPPINI, M. TALIA, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, GANGEMI EDITORI, GENOVA, 1981, p.88

²⁸ [HTTP://GENOVA.ERASUPERBA.IT/EXPO-92-COLOMBIANE-G8-CAPITALE-CULTURA-2004](http://genova.erasuperba.it/expo-92-colombiane-g8-capitale-cultura-2004)

²⁹ IBIDEM



L'occasione colombiana lasciò alla città un'importante patrimonio di strutture ed attrezzature che possono costituire una base importante per l'avvio di un processo di riequilibrio della base importante per l'avvio di un processo di riequilibrio della organizzazione economica e sociale della città ed ha fatto riscoprire a molti genovesi l'importanza di un rapporto con quel mare che era progressivamente diventato un elemento della memoria storica, anziché un importante risorsa per il tempo libero. Così anche l'occasione colombiana lasciò una struttura ricettiva sufficiente e funzionale rispetto almeno alle dimensioni ed alle caratteristiche della città.³⁰



Area Espositiva: 1. Magazzini del Cotone; 2. Porta Siberia; 3. Porto Franco; 4. La Grande Vela; 5. Palazzo San Giorgio; 6. Ponte Spinola; 7. Ponte Calvi; 8. Ponte Morosini; 9. Bacino di Carenaggio; 10. Darsena - Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, p.172

3.8.2 Vertice G8 del 2001

L'appuntamento straordinario del G8 nel luglio 2001 costituì per Genova un'ulteriore occasione per sperimentare una speciale convergenza, non solo di fonti di finanziamento, ma anche di intenti da parte dei diversi soggetti coinvolti. Enti e attori privati insieme svilupparono una capacità di cooperazione nuova che rese fattibile in pochi mesi interventi sia di arredo urbano sia di rigenerazione strutturale di parti della città. La città con i genovesi si riscoprì in pieno fermento: grandi interventi di restauro (di palazzi e di chiese) e di manutenzione urbana (di strade e piazze pubbliche da Nervi a Voltri) furono le tracce di un Piano della città, inteso quale "esercizio di riflessione collettiva", capace di organizzare, definire e orientare le coerenze tra pianificazione, sviluppo e progetto.³¹

Gli interventi di riqualificazione permisero l'avanzamento del progetto di integrazione fra centro storico e *waterfront* già avviato nel 1992.³²

In quel contesto nel *waterfront* genovese si completò, infatti, l'opera dell'Architetto Renzo Piano iniziata nel 1992 (Acquario, Magazzini del Cotone, apertura dell'area portuale ai cittadini) con le pavimentazioni, l'illuminazione, la piantumazione delle palme, la sistemazione di piazza Caricamento e limitrofe. A seguire venne concluso anche l'intervento privato per la Marina di Genova, l'hotel, le residenze e il porto turistico.

I finanziamenti di circa 5 milioni di euro in parte permisero la realizzazione della Passeggiata alla Lanterna oltre, ad esempio, al restyling di via delle Palme a Nervi e delle principali strade cittadine come: via San Lorenzo, via San Vincenzo, via Lomellini, via Balbi, via Fontane Marose, via Garibaldi, via del Campo.

³⁰ B. GIONTONI, F. BALLETTI, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, VOLUME SESTO, IN *Storia illustrata di Genova*, A CURA DI L. BORZANI, G. PISTARINO, F. RAGAZZI, ELIO SELLINO EDITORE, MILANO, 1995, p.1423

³¹ C. GATTORNA, *Attori e Processi: le linee e i progetti di una città in azione*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.134

³² [HTTP://GENOVA.ERASUPERBA.IT/EXPO-92-COLOMBIANE-G8-CAPITALE-CULTURA-2004](http://GENOVA.ERASUPERBA.IT/EXPO-92-COLOMBIANE-G8-CAPITALE-CULTURA-2004)

Molto rilevante fu anche il recupero della Darsena con il Museo del Mare cofinanziato dai fondi Urban (Commissione Europea) e Compagnia di San Paolo (oltre 23 milioni di euro) e ancora, i progetti per la viabilità, come la metropolitana che collega la Val Polcevera al centro.³³

3.8.3 Genova Capitale della Cultura Europea, 2004

Nel 1998 i governi dell'Unione Europea designarono Genova "Capitale Europea della Cultura", insieme alla città francese di Lille per il 2004. Il significato della candidatura di Genova, avanzata a metà degli anni Novanta dall'allora Giunta Comunale, risiedeva nell'ambizione di riuscire a trasformare la città, a darne una nuova percezione ponendo il valore della cultura al centro della sua azione, convinti che la riconquista del ruolo di "Capitale" rappresentasse un aspetto fondamentale di riappropriazione dell'orgoglio cittadino:³⁴ un progetto strategico di sviluppo condiviso, in cui porto ed economia, cultura e turismo, ambiente e territorio diventarono i cardini di una città solidale ed educativa.³⁵

Un obiettivo centrato all'indomani del G8 del 2001 e dei suoi disordini ed episodi dai risvolti drammatici, che Genova riuscì a scrollarsi di dosso grazie ad un'immagine identitaria forte, orientata al turismo, all'arte e all'accoglienza.³⁶ Nel gennaio 2002 venne presentato alla cittadinanza il Piano della città per lo sviluppo di Genova al 2004, e al 2010, dopo articolate fasi di audizioni e consultazioni pubbliche, culminate con la prima Conferenza Strategica del maggio 1999. Quale "patto per la città futura", esso era costituito da un insieme di azioni coordinate, coerenti agli obiettivi del nuovo Piano Urbanistico Comunale, approvato nel 2000 secondo i principi innovativi della nuova legge urbanistica regionale.³⁷

Nel fermento degli interventi strutturali e di programmazione per Genova 2004, Capitale Europea della Cultura, tale progetto segnò un momento importante delle nuove dinamiche urbane. Enti pubblici e operatori privati, insieme ad attori internazionali selezionati con il motore del 2002, sottolineano ancora una volta che è possibile attivare risorse multiple per costruire un progetto capace di valorizzare una città policentrica e stratificata. Questa prospettiva, non priva di incognite, obbliga a ripensare gli strumenti del progetto urbano, la costruzione di immagini e scenari e a misurarsi con le forme del governo urbano legate ai nuovi modi di produzione della città.³⁸

Con il 2004, Genova volle esprimere la ricchezza culturale della città nel suo complesso e con le sue contraddizioni, intendendo per "cultura" il risultato dell'evoluzione sociale di una città, quindi, non solo il patrimonio monumentale o le forme dell'espressione artistica, ma anche scienza, tecnologia, solidarietà e qualità della vita, riuscendo in un intento non facile, così come hanno dimostrato le esperienze delle altre due città italiane capitali europee della cultura precedenti: Firenze nel 1986 – ad un anno dall'istituzione delle "Capitali" – e Bologna nell'anno del Giubileo. Il 2004 costituì un'eccezionale occasione per definire l'immagine di una città a più vocazioni, capace di far convivere porto, industria e attività turistiche e culturali, ripensando la propria missione economica e il posizionamento rispetto ad altre aree metropolitane, per costruire anche un settore culturale e turistico forte, integrato e sinergico con le contigue aree liguri tradizionalmente turistiche.³⁹

Gli interventi pensati per Genova Capitale della Cultura Europea ebbero l'obiettivo principale del miglioramento e della riorganizzazione del sistema museale cittadino e del patrimonio architettonico.

Per la manifestazione del 2004 i finanziamenti raggiunsero un totale di circa 160 milioni di euro, fra Comune,



³³ IBIDEM

³⁴ [HTTP://WWW.LARASSEGNA.IT/2013/06/06/CAPITALE-EUROPEA-DELLA-CULTURAPER-GENOVA-STATA-UNA-SVOLTA/](http://www.larassegna.it/2013/06/06/capitale-europea-della-culturaper-genova-stata-una-svolta/)

³⁵ C.GATTORNA, *Attori e Processi: le linee e i progetti di una città in azione*, IN *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, P.134

³⁶ [HTTP://WWW.LARASSEGNA.IT/2013/06/06/CAPITALE-EUROPEA-DELLA-CULTURAPER-GENOVA-STATA-UNA-SVOLTA/](http://www.larassegna.it/2013/06/06/capitale-europea-della-culturaper-genova-stata-una-svolta/)

³⁷ C.GATTORNA, *Attori e Processi: le linee e i progetti di una città in azione*, IN *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, P.134

³⁸ IBIDEM, P.136

³⁹ [HTTP://WWW.LARASSEGNA.IT/2013/06/06/CAPITALE-EUROPEA-DELLA-CULTURAPER-GENOVA-STATA-UNA-SVOLTA/](http://www.larassegna.it/2013/06/06/capitale-europea-della-culturaper-genova-stata-una-svolta/)



Provincia, Regione, fondazione CARIGE, Università di Genova e Comunità Ebraica. Gli interventi si realizzarono sul polo museale di via Garibaldi, su quello della Darsena, su alcune strutture statali e altre per la formazione come ad esempio Abbazia di San Giuliano o Palazzo Belimbau. I fondi vennero spesi per i musei cittadini, per la ristrutturazione o l'abbellimento di chiese, ville e strade cittadine.⁴⁰

Più nello specifico la Pubblica Amministrazione aveva avviato un programma per la riqualificazione degli spazi pubblici, in gran parte traguardando l'evento, attuando per lotti successivi significativi interventi, concentrati o diffusi, che hanno modificato il quadro generale e impegnato rilevanti risorse. La complessa attività di recupero del Centro storico fu analizzata in maniera organica con la predisposizione di un Piano Operativo (presentato al pubblico nel giugno 2001), che illustrava in maniera sistematica tutte le azioni pubbliche e private, di natura urbanistica ed edilizia, culturali, sociali ed economiche, tutte interagenti tra loro e coordinate dal Comune, finalizzate alla rivitalizzazione e valorizzazione dell'area. Il Piano Operativo costituì il documento più completo delle politiche che il Comune di Genova aveva attuato per il recupero del Centro storico⁴¹

Non grandi opere, quindi, ma numerosi e diffusi interventi di base, tali cioè da promuovere il risanamento locale, incentivando la proprietà privata a investire essa stessa. In particolare fu portata a termine una diffusa bonifica del sottosuolo, propedeutica ai lavori di pavimentazione che, unitamente a specifici interventi di adeguamento dei rivi, dei condotti fognari e di tutte le utenze in sottosuolo, nonché talvolta a consolidamenti di tipo strutturale e fondazionale, apportò notevoli benefici sotto il profilo della sicurezza, in primo luogo idraulica, nonché sul piano igienico e ambientale.⁴²

3.8.4 Centri Storici UNESCO - 2006

Nel 1978 il centro storico di Cracovia fu il primo ad essere inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco, istituita nel 1972.

Una caratteristica preliminare che distingue i centri storici UNESCO dagli altri siti di interesse è che essi siano porzioni vive di organismi urbani ancora in evoluzione.

Il concetto di centro storico che informa i criteri UNESCO è legato a doppio filo al dibattito che in Europa si sviluppa tra la fine degli anni Cinquanta e la prima metà degli anni Settanta.

Il centro storico è inteso nella sua interezza come monumento da preservare, secondo un principio che in Italia prendeva forma negli scritti di Giovannoni – per il quale "il patrimonio urbano" si identifica con l'interezza di una struttura fisica ereditata dal passato ma che è contemporaneamente riserva di valori culturali cruciali per il presente e il futuro – e si affermava successivamente con il Convegno di Gubbio nel 1960.⁴³

Nella definizione di patrimonio mondiale e nella scelta di includervi ben selezionati nuclei storici, l'attività UNESCO seguì da vicino questo dibattito.

Le qualità differenti che caratterizzavano città e centri antichi nella WHL furono il risultato di criteri di selezione sostanzialmente inclusivi, che consentirono un'amplia libertà di scelta di tipi, genealogie storico culturali e coordinate geografiche.

Ogni sito inserito era inteso innanzitutto come espressione di tradizioni e valori che si perpetuano nel tempo attraverso testimonianze materiali, architettoniche e urbane. Quasi specchio di un'idea di cultura che si era fatta eccezionalmente complessa e inclusiva, la Lista esemplificava la presa d'atto, da parte di una delle principali e più influenti organizzazioni internazionali, dell'esigenza strategica di tutelare il rapporto tra stratificazioni storiche e valori culturali, all'interno di organismi fisici e sociali ancora vivi, vitali come possono essere le città storiche e i loro centri antichi.⁴⁴

In base alla Convenzione l'UNESCO ha fino ad oggi riconosciuto un totale di 1092 siti (845 siti culturali, 209 naturali e 38 misti) presenti in 167 Paesi del mondo. Attualmente l'Italia è la Nazione che detiene il maggior numero di siti (49 siti culturali, di cui 7 sono paesaggi culturali, e 5 siti naturali) inclusi nella lista dei patrimoni

⁴⁰ [HTTP://GENOVA.ERASUPERBA.IT/EXPO-92-COLOMBIANE-G8-CAPITALE-CULTURA-2004](http://genova.erasuperba.it/expo-92-colombiane-g8-capitale-cultura-2004)

⁴¹ *Il Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell'esistente*, A CURA DI A. BUTI, NARDINI EDITORI, FIRENZE, 2006, p. 69

⁴² *Il Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell'esistente*, A CURA DI A. BUTI, NARDINI EDITORI, FIRENZE, 2006, p. 73

⁴³ [HTTP://WWW.UNESCO.IT/IT/ITALIA/NELL'UNESCO/DETAIL/188](http://www.unesco.it/it/ITALIA/NELL'UNESCO/DETAIL/188)

⁴⁴ C. ZITO, *Centri storici UNESCO. Siti complessi e in continua evoluzione, 1972-2012*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p. 273-281.

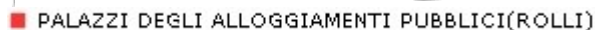


dell'umanità.⁴⁵

Ecco l'elenco dei siti italiani patrimonio mondiale, da cui si può evincere anche la presenza di Genova con le Strade Nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli:

1979 Arte Rupestre della Valle Camonica
1980 (e 1990) Centro storico di Roma, le proprietà extraterritoriali della Santa Sede nella città e San Paolo fuori le Mura
1980 La Chiesa e il convento Domenicano di Santa Maria delle Grazie e il 'Cenacolo' di Leonardo da Vinci
1982 Centro storico di Firenze
1987 Venezia e la sua Laguna
1987 Piazza del Duomo a Pisa
1990 Centro storico di San Gimignano
1993 I Sassi e il Parco delle Chiese Rupestri di Matera
1994 La città di Vicenza e le ville del Palladio in Veneto
1995 Centro storico di Siena
1995 Centro storico di Napoli
1995 Crespi d'Adda
1995 Ferrara, città del Rinascimento, e il Delta del Po
1996 Castel del Monte
1996 Trulli di Alberobello
1996 Monumenti paleocristiani di Ravenna
1996 Centro storico di Pienza
1997 Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata
1997 Il Palazzo reale del XVIII secolo di Caserta con il Parco, l'Acquedotto vanvitelliano e il Complesso di San Leucio
1997 Costiera Amalfitana
1997 Modena: Cattedrale, Torre Civica e Piazza Grande
1997 Portovenere, Cinque Terre e Isole (Palmaria, Tino e Tinetto)
1997 Residenze Sabaude
1997 Su Nuraxi di Barumini
1997 Area Archeologica di Agrigento
1997 Piazza Armerina, villa romana del Casale
1997 L'Orto botanico di Padova
1998 Area archeologica e Basilica Patriarcale di Aquileia
1998 Centro storico di Urbino
1998 Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, con i siti archeologici di Paestum, Velia e la Certosa di Padula
1999 Villa Adriana (Tivoli)
2000 Isole Eolie
2000 Assisi, La Basilica di San Francesco e altri siti Francescani
2000 Città di Verona
2001 Villa d'Este (Tivoli)
2002 Le città tardo barocche del Val di Noto (Sicilia sud-orientale)
2003 Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia
2004 Necropoli Etrusche di Cerveteri e Tarquinia
2004 Val d'Orcia
2005 Siracusa e le necropoli rupestri di Pantalica
2006 Genova, le Strade Nuove e il Sistema dei Palazzi dei Rolli
2008 Mantova e Sabbioneta
2008 La ferrovia retica nel paesaggio dell'Albula e del Bernina
2009 Dolomiti
2010 Monte San Giorgio
2011 I longobardi in Italia. Luoghi di potere
2011 Siti palafitticoli preistorici delle alpi

⁴⁵ [HTTP://WWW.UNESCO.IT/ITALIANELLUNESCO/DETAIL/188](http://www.unesco.it/italianellunesco/detail/188)

46

Centro storico - I Palazzi dei Rolli. Palazzi dei rolli: dimore che tra il 1576 - 1664 vennero ritenute degne di ospitare personaggi illustri in visita ufficiale– Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)



Centro storico-UNESCO area di rispetto. Buffer zona (zona cuscinetto) definita per il riconoscimento UNESCO – Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)



- Inquadramento normativo nazionale

Legge n. 94 del 25 marzo 1982 "Norme per l'edilizia residenziale e provvidenze in materia di sfratti"

La legge n.84 del 1982 introduceva una notevole semplificazione nel procedimento di rilascio della concessione edilizia, con la previsione del silenzio assenso. Tale istituto, già previsto in passato solo per le autorizzazioni, veniva ora esteso anche alle concessioni. Erano previste, inoltre, ulteriori ipotesi di interventi edilizi da eseguire con autorizzazioni gratuite. Ma, soprattutto, per quanto attiene più propriamente agli aspetti urbanistici, i Comuni, con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, erano esonerati dall'obbligo di dotarsi del programma pluriennale d'attuazione. Veniva previsto il rilascio da parte del Comune di un "certificato di destinazione d'uso del suolo", con il quale, il privato era messo in condizione di conoscere, prima di progettare e domandare la concessione, la normativa urbanistica ed edilizia vigente per l'area d'interesse.¹

Legge n. 47 del 28 febbraio 1985 "Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia"

Alla base di questa legge vi era, da un lato, la convinzione di non poter colpire tutti gli abusi edilizi commessi e, dall'altra, l'idea di sfruttare l'abusivismo per introitare somme occorrenti a ridurre il disavanzo pubblico. In sostanza, bastava pagare per ottenere la sanatoria e rendere legale l'immobile abusivo. Il condono si applicava a tutti gli abusi commessi entro il 1° ottobre 1983.

Per gli abusi concernenti interi insediamenti abusivi, la legge n.47 del 1985 prevedeva, inoltre, l'adozione di varianti di recupero aventi contenuti assimilabili a quelli di veri e propri piani di recupero.²

Legge n. 431 dell' 8 agosto 1985 "Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale"

In questa legge sono contenute disposizioni significative per la tutela di zone di particolare interesse ambientale. Viene esteso il vincolo procedurale della Legge n. 1497 del 1939 che richiedeva, per ogni zona ricadente sotto vincolo paesaggistico, la preventiva autorizzazione obbligatoria da parte della competente autorità, limitatamente a tutta una serie di categorie di beni, non più individuati attraverso il puntuale procedimento disciplinato dalla Legge n. 1497/39 ma in via astratta e generalizzata. Le zone legislativamente vincolate andavano sottoposte dalle Regioni a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale mediante piani paesistici o piani urbanistico-territoriali che dessero specifica considerazione ai valori paesistici e ambientali. Nell'ambito delle zone vincolate le Regioni potevano individuare aree nelle quali era vietata, fino all'adozione dei piani suddetti, ogni modificazione dell'assetto del territorio, nonché qualsiasi opera edilizia. Il potere di autorizzazione per le opere da eseguirsi sugli immobili e nelle aree vincolate non era più di esclusiva competenza della Regione ma veniva ripartito tra le Regioni e lo Stato. E' da rilevare, peraltro, che la pianificazione paesistica di area vasta, che era uno degli aspetti qualificanti della legge, trovava del tutto impreparati gli apparati tecnici. Alla fine del 1997 erano poche le Regioni che si erano dotate di piani paesistici. Ciò nonostante, la legge era di grande importanza, anche perché determinava rilevanti connessioni tra tutela ambientale e pianificazione urbanistica, imponendo nella redazione degli strumenti urbanistici un'attenzione particolare agli aspetti ambientali.³

Legge n. 142 dell' 8 giugno 1990 "Ordinamento delle autonomie locali"

Legge n.241 del 7 agosto 1990 "Norme sul procedimento amministrativo"

Pur concernendo le leggi anzidette prevalentemente aspetti istituzionali, non di meno hanno grande importanza anche per il diritto urbanistico.

La Legge n. 241 del 1990 detta nuove norme in materia di procedimento amministrativo, ma vennero a trovare spazio e vigore l'"urbanistica negoziata", l'"urbanistica concertata" e la "privatizzazione dell'urbanistica" con l'introduzione di specifici istituti quali l'"accordo di programma" della Legge n.241 del 1990 o c.d. "progetti complessi di intervento" che, all'insegna di "più progetti, meno piani", ovvero "meno Stato e più mercato",tendevano a superare, ritenendoli non più praticabili, i vecchi strumenti di tipo autoritativo.

¹ G.GUZZO, *La pianificazione urbanistica. Soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.23

² IBIDEM, p.24

³ IBIDEM, p.28



La Legge n. 142 dell' 8 giugno 1990 detta nuovi principi dell'ordinamento dei Comuni e delle Provincie, determinandone anche le funzioni. In questa legge si trova già il principio di sussidiarietà.⁴

Legge n.56 del 7 aprile 2014, , "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni" (c.d. "legge Delrio")

La più grande riorganizzazione a livello di governo locale dell'Italia repubblicana è avvenuta nel 2001 con la costituzione delle città metropolitane, unità amministrative che, di fatto, pongono i piccoli comuni limitrofi ad aree urbane sotto il controllo dei comuni capoluoghi. Si è passati da un modello diffuso (e comunque non particolarmente virtuoso) in cui 9 capoluoghi di provincia sommarono il 63% della popolazione italiana a un accentramento in termini di allocazione delle risorse, fisiche ed economiche, in 14 aree che rappresentano solo il 32% della popolazione totale. L'organizzazione delle città metropolitane configge con quella della rete di 22.621 centri storici, privilegiando una polarizzazione a livello di densità e risorse che nega il significato profondo dell'urbanizzazione italiana e al contempo non costruisce aggregati in grado di competere, né per dimensione né per caratteristiche, sullo scenario globale.⁵

La legge 7 aprile 2014, n.56, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni" (c.d. "legge Delrio") ridisegna confini e competenze dell'amministrazione locale, prevedendo la costituzione delle città metropolitane, ridefinendo il sistema delle province e disciplinando le unioni e fusioni comuni. In particolare, le città metropolitane sono costituite nel nostro ordinamento dall'8 aprile 2014 e il 1° gennaio 2015 si sostituiscono alle preesistenti province, subentrando a esse in tutti i rapporti e in tutte le funzioni.

La Città metropolitana persegue queste finalità istituzionali di carattere generale: cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della Città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le Città e le aree metropolitane europee.⁶

22.621 è il numero dei centri storici presenti nel territorio nazionale. Un numero enorme, che lascia immaginare quanto queste realtà abbiano contribuito a strutturare l'immaginario italiano e – in continuità o in contrapposizione – a guidare i processi di trasformazione. Esso nasconde al suo interno realtà profondamente diverse tra di loro: è un insieme eterogeneo che include gli 11.311 centri storici montani ma anche i 11 centri cittadini dei comuni capoluoghi di provincia, i 1.673 centri storici litoranei delle località industriali e di villeggiatura, e infine ben 1.131 centri storici murati che ci ricordano la difficoltà forse progettata, di concepire questo insieme come una potenzialità unitaria.

Questo gruppo decisionale è tanto più importante oggi alla luce della riforma delle Città Metropolitane. Questi enti, eredi delle vecchie Province, ne svuotano di fatto il significato e i finanziamenti mettendo in crisi il livello intermedio tra la realtà locale e quella regionale.

In questo sistema cangiante di riferimenti istituzionali, i centri storici rappresentano un'entità locale dotata di forte caratterizzazione. Larga parte di essi custodisce quell'architettura minore italiana che tanta attenzione aveva suscitato nel Novecento parallelamente, e talvolta insieme, ai tentativi di modernizzare il patrimonio edilizio italiano. Questo ragionamento trova ideali e forti suggestioni negli studi dell'ambientalismo e dell'architettura minore italiana, che già agli inizi del Novecento cercavano di descrivere il valore di relazione che esiste fra un sistema di architetture e il loro contesto.

I centri storici rappresentano per la loro forma e caratterizzazione, le peculiarità stesse del territorio in cui sono sorti, e che può contribuire a generare una prospettiva rinnovata che tenga conto e capitalizzi il valore simbolico, strategico e strumentale che essi hanno stratificato nei secoli.⁷

⁴ G. GUZZO, *La pianificazione urbanistica. Soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, GIUFFRÈ EDITORE, MILANO, 2012, p.29

⁵ J. GALLI, *Piccole patrie cosmopolite*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, pp.116-117.

⁶ <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/ist/la-citt%C3%A0-metropolitana>

⁷ C. PAVAN, N. PAVAN, C. SEMENZIN, *Osservare per governare un territorio*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, pp.118-119.



4.IL CENTRO STORICO GENOVESE: DINAMICHE E PROSPETTIVE

Il *centro storico* di Genova ha avuto, inoltre, vicende molto contrastate e, a fronte di quanto viene sostenuto spesso dagli architetti, ovvero che sia sufficiente portare grandi progetti nella città storica per rivitalizzarla, a Genova i grandi progetti sono in realtà stati realizzati, ma il loro effetto sulla compagine storica è stato quasi nullo. Il primo che ha dato un effetto bonificatore è stata la facoltà di architettura, che si è insediata proprio nell'accrocco centrale della *città storica antica* e questo ha in effetti determinato un cambiamento dei regimi immobiliari e un miglioramento delle condizioni al contorno ¹

Il centro storico di Genova è un patrimonio straordinario composto anche da duecento palazzi, notificati attraverso il sistema dei "rolli"².

Esso è considerato come un *centro medievale*, ma in realtà è costituito per il 23,5 % da edifici riedificati dopo la guerra, dopo i bombardamenti. Quasi un quarto, dunque, del patrimonio edilizio del centro storico è postbellico.³

Il centro storico è il principio della identità urbana; senza di esso Genova non sarebbe tale; in esso si è formata la matrice delle sue funzioni, da esso sono stati dati gli impulsi per i successivi sviluppi urbani. La forma del centro storico, la sua configurazione fisica, del tutto peculiare e caratteristica, non è un dato "a priori"; esprime, quasi fosse un linguaggio materializzatosi in edifici ed impianti viari, i principi etici, i valori culturali, gli ordinamenti politici, civili ed economici ai quali si sono sottomessi i suoi abitanti e nei quali perciò si sono riconosciuti. La forma, che oggi conosciamo, dei suoi palazzi, delle sue vie, delle sue piazze non è pura immagine, ma manifesta la pregnanza espressiva del suo essere città dotata di storia e di identità proprie. Nel centro storico esisteva, ed esiste tutt'ora, una grande varietà di funzioni. Collegate in un sistema di relazioni strettamente connesse: vi si abita, vi si lavora, vi si commercia, vi sono i luoghi di incontro e di scambio collettivo, vi sono le sedi delle istituzioni e del potere, vi sono importanti sedi culturali e religiose. In altri quartieri le funzioni sono per lo più separate e la possibilità di scambio e di relazione, e quindi di vita associata, sono più ridotte, meno ricche e vitali.⁴

Il centro storico non è stato progettato e realizzato in un solo colpo, da un'unica mano, come ad esempio i tanto discussi quartieri residenziali collinari; si è formato lentamente per stratificazione continua di interventi, grandi e piccoli, con i tempi lunghi dell'assimilazione e della integrazione. Col passare incessante del tempo ha sempre dimostrato una capacità inesauribile di rispondere a nuove esigenze, di accogliere nuove funzioni,

¹ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)

² I "Palazzi dei Rolli" di Genova, sono antichi edifici nelle cui sontuose sale, al tempo della Repubblica Oligarchica, venivano ricevuti ufficialmente i grandi personaggi in visita di Stato che contribuivano a diffondere nella cultura europea la fama della Superba come "Città dei palazzi". Le maggiori dimore, varie per forma e distribuzione, erano sorteggiate in liste ufficiali per ospitare i visitatori (Rolli degli alloggiamenti pubblici) suddivisi in "bussoli" per categorie di qualità. I palazzi ricchi di decorazioni interne esprimevano una singolare identità sociale ed economica che inaugura, l'architettura urbana di età moderna in Europa. L'iscrizione nella lista al patrimonio mondiale dell'umanità UNESCO, conferma l'eccezionale valore universale di un sito culturale che merita di essere protetto e promosso per il bene dell'umanità intera. (in www.palazzideirolli.it/irolli)

³ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)

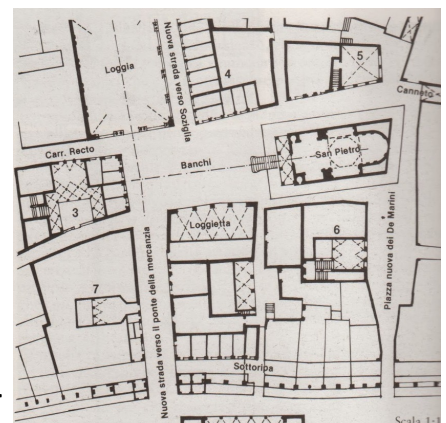
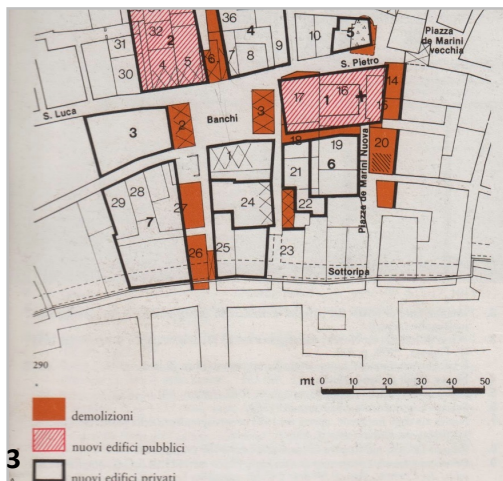
⁴ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.10

di adattarsi ai cambiamenti, di accogliere nuovi abitanti, senza snaturarsi, senza perdere la propria identità.⁵ La capacità di adattamento a esigenze diverse e la flessibilità alle trasformazioni, assieme alla centralità costituiscono i valori urbanistici più rilevanti del centro storico.

Esso è anche la parte nella quale vive una società articolata e complessa, una comunità stratificata, aperta, e solidale, nella quale hanno scarso rilievo le barriere di censo e di cultura. Comunità nella quale sono ugualmente rappresentati sottoproletariato ed alti livelli culturali e nella quale probabilmente l'unica discriminante veramente sentita è posta dalla fedina penale.⁶

La storia di Genova è costellata da episodi progettuali e storici la cui somma offre un approccio al costruire che si traduce in qualcosa di intrinsecamente culturale e radicato alla natura stessa dei luoghi.⁷ Due elementi su tutti gli altri sicuramente hanno concorso al condizionamento dei caratteri evolutivi dell'organismo urbano ed al suo risultato presente: l'essere una città con il proprio porto e l'essersi dovuti confrontare con una forte asperità topografica quale barriera che condiziona la permeabilità e la direzionalità dei tessuti. È evidente come a Genova sia sempre stato un imperativo strategico non solo razionalizzare le limitate risorse ma anche ricercare compromessi di ogni sorta che potessero sottrarre ad una geografia difficile le superfici necessarie per il prosperare dell'insediamento.⁸

Un esempio chiaro è la Chiesa di San Pietro in Banchi (1572), in essa si possono trovare in primo luogo il risultato di una *piazza su due livelli* (un nuovo percorso pubblico, un sagrato sopraelevato, un nuovo prospetto fatto di botteghe e vetrine, un luogo pubblico, nuovi spazi commerciali) e in secondo luogo un vero e proprio *polo strategico*: esso si realizza con una rete molto più ampia basata sui flussi di merci e denaro che si interconnette con quella dell'infrastruttura portuale e del credito. A questo si aggiunge il secondo sistema, quello del culto religioso: una *geografia urbana parallela*.⁹



1. Piazza Banchi sec.XI; 2. Piazza Banchi sec.XVI; 3. Piazza Banchi sec.XVI; 4. Piazza Banchi sec.XVIII - da *Una città portuale del Medioevo* di Grossi Bianchi e E. Poleggi

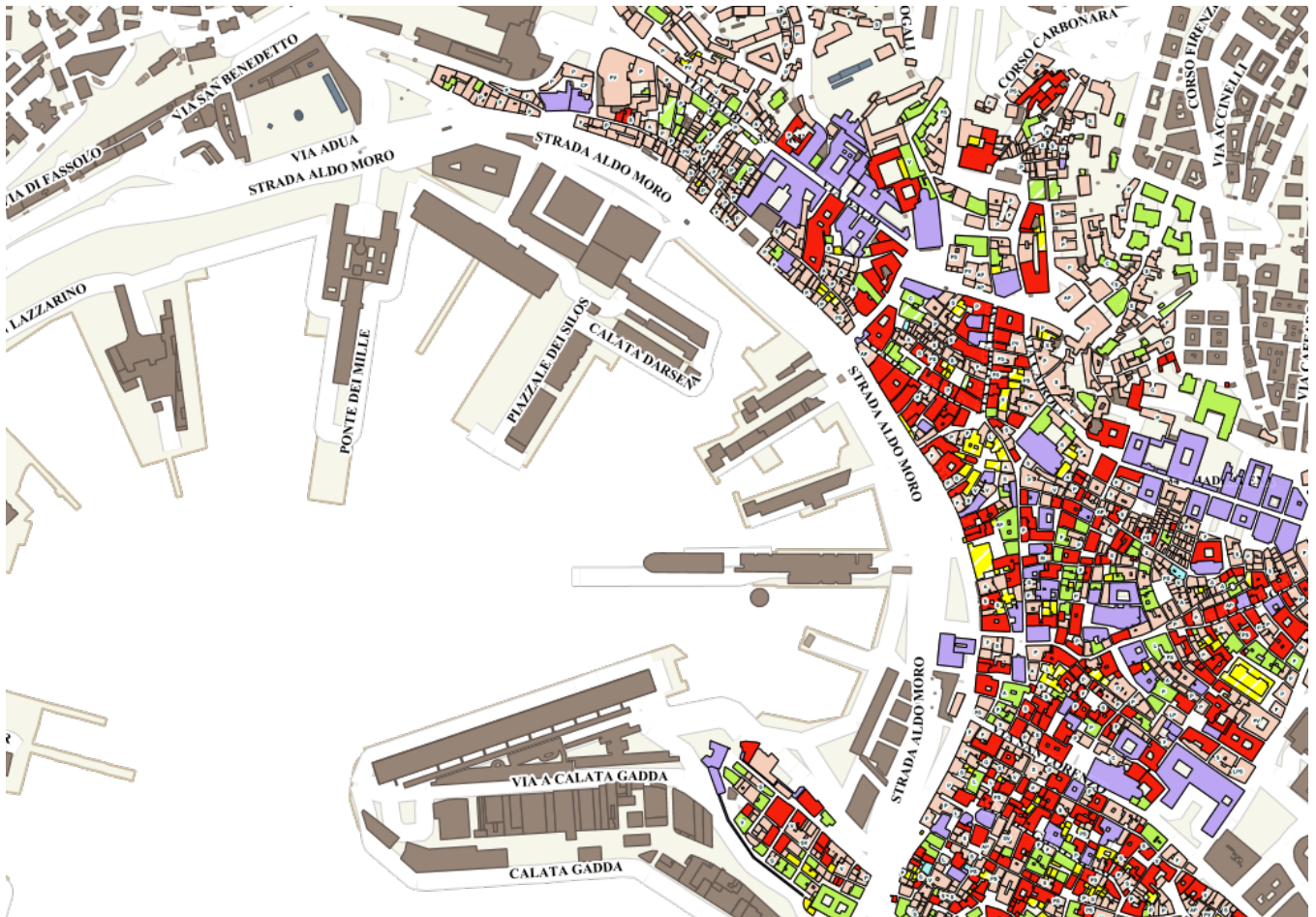
⁵ IBIDEM, p.10

⁶ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.10

⁷ G. DELBENE, M. GIBERTI, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016, p.12.

⁸ IBIDEM, p.12.

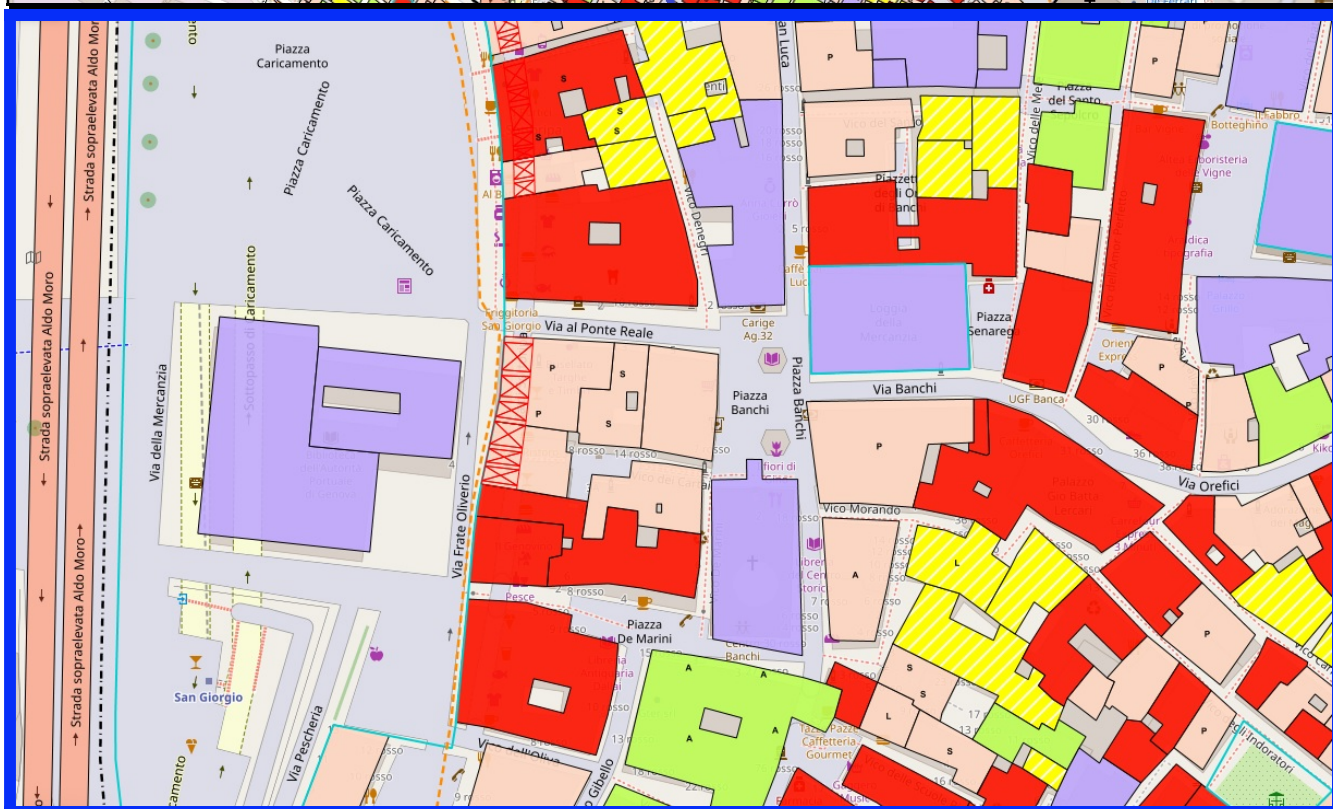
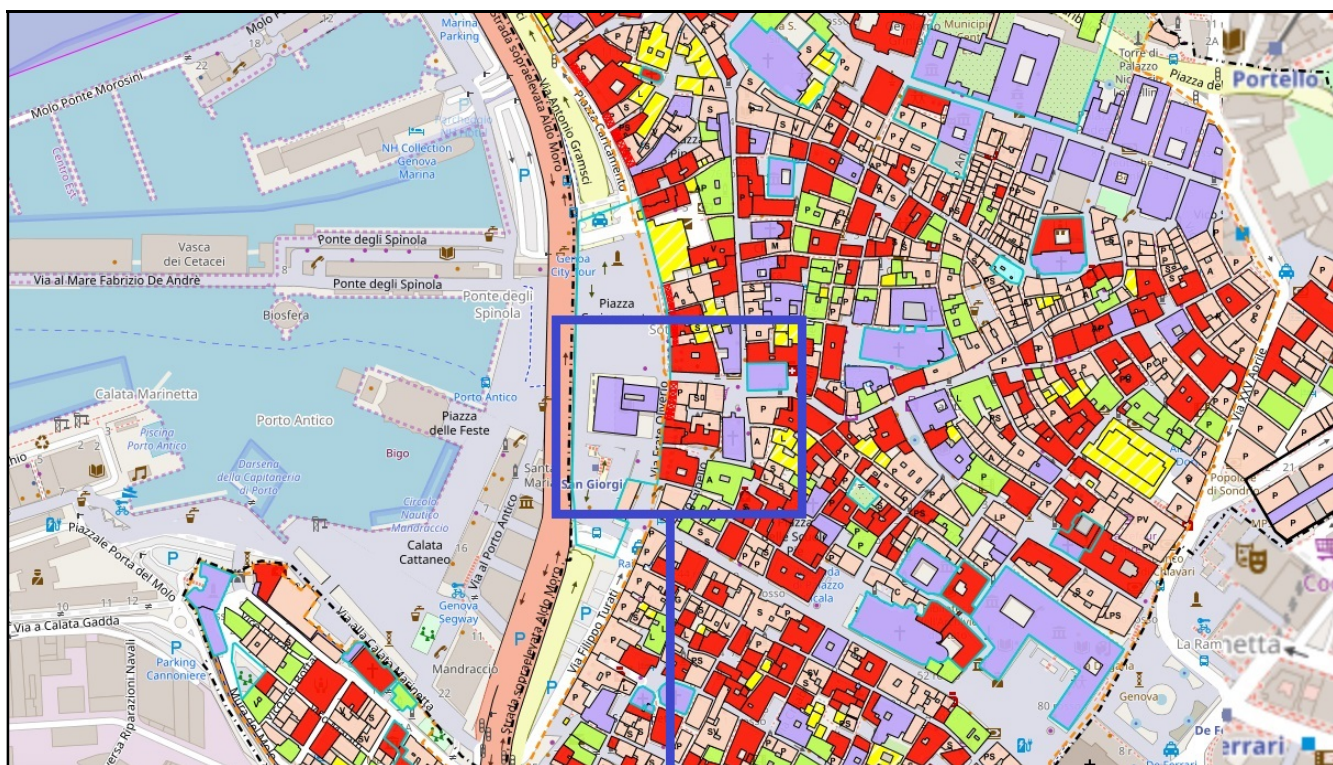
⁹ IBIDEM, p.12.



Centro storico - Categorie Edifici. Categorie degli edifici facenti parte dell'ambito di conservazione del Centro storico (ac-cs) del piano.
– Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)

- EDIFICI MONUMENTALI CHE RIVESTONO RILEVANTE IMPORTANZA PER IL LORO SIGNIFICATO STORICO E PER I CARATTERI ARCHITETTONICI E ARTISTICI DI PARTICOLARE PREGIO
- EDIFICI MONUMENTALI O RAPPRESENTATIVI DEL TESSUTO EDILIZIO STORICO CHE HANNO MANTENUTO SIGNIFICATIVE CARATTERISTICHE SUL PIANO ARCHITETTONICO E DISTRIBUTIVO
- EDIFICI CHE FANNO PARTE INTEGRANTE DEL PATRIMONIO EDILIZIO STORICO, PUR NON PRESENTANDO PARTICOLARI CARATTERI ARCHITETTONICI E ARTISTICI DI PREGIO
- EDIFICI REALIZZATI IN EPOCA RECENTE, SUCCESSIVA A QUELLA DI CONSOLIDAMENTO DEL TESSUTO EDILIZIO STORICO
- EDIFICI REALIZZATI IN ATTUAZIONE DELLA DISCIPLINA DEL P.U.C. 2000
- EDIFICI O PARTI DI EDIFICIO CHE DETERMINANO INTASAMENTO INTERNO AGLI ISOLATI O IN CONTRASTO CON L'AMBIENTE CIRCOSTANTE
- AMBITI DI MODIFICABILITA': AREE COMPROMESSE DA DEMOLIZIONI BELLICHE, RICOSTRUZIONI INCONGRUE, ALTERAZIONI DEL TESSUTO STORICO O SITUAZIONI PROBLEMATICHE SUL PIANO IGIENICO E AMBIENTALE
- SPAZI GIÀ EDIFICATI ORA IN GRAN PARTE DEMOLITI DA RICOSTRUIRE PARZIALMENTE A RICOMPOSIZIONE DEL TESSUTO URBANO TRADIZIONALE

ELEMENTI E CARATTERI STORICI

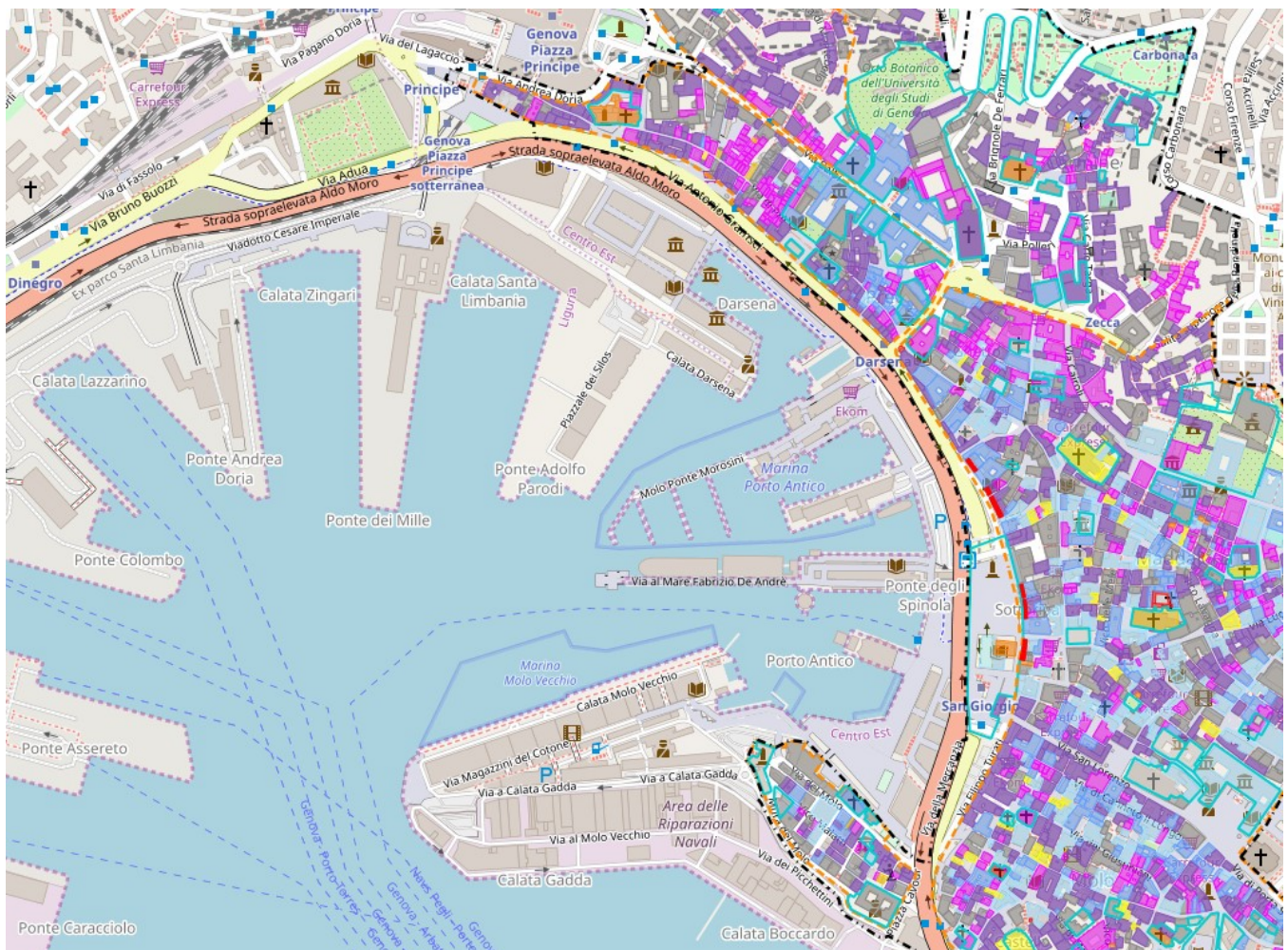


Stralcio cartografico del Piano Urbanistico Comunale di Genova vigente – Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)

Ci si trova a parlare quindi di *multifunzionalità* e di *multiscalarità*: il tutto per l'*esigenza di massimizzare gli spazi*. Non solo quindi edifici polifunzionali ma organismi multiscalarari spesso associati ad una rete infrastrutturale capaci di colonizzare ambiti di pertinenza all'infrastruttura stessa ampliandone i confini.

Sono elementi distintivi tipici delle città portuali mediterranee che, quando caratterizzate da una topografia particolare presentano il ripetuto insorgere di una diversa consuetudine interattiva con l'infrastruttura, di una confidenza ed abitudine che ne va trascendendo la funzione e ne usano gli spazi come risorse utili per la fabbrica urbana, appunto Genova, Napoli, Atene, Marsiglia o Algeri.¹⁰

La capacità di adattamento a esigenze diverse e la flessibilità alle trasformazioni, assieme alla centralità costituiscono i valori urbanistici più rilevanti del centro storico.¹¹

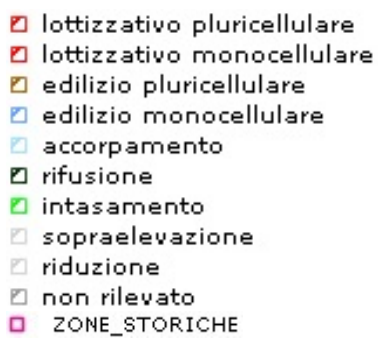


- XII secolo
- XIII secolo
- XIV secolo
- XV secolo
- XVI secolo
- XVII secolo
- XVIII secolo
- XIX secolo
- XX secolo
- Edificio non considerato nel tematismo perchè di tipo specialistico
- Edificio sotto il livello stradale

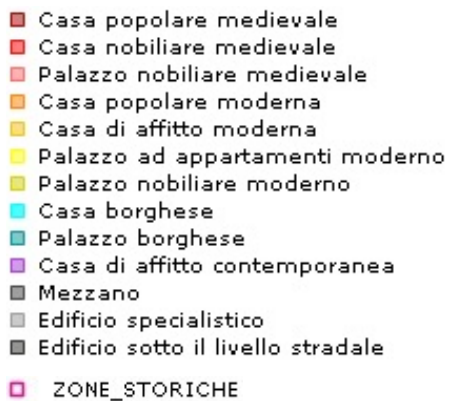
Centro storico-Epoca prevalente. Definizione dell'assetto generale - epoca prevalente, appunto - di ciascun edificio del centro storico dal XII al XX secolo – Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)

¹⁰ G. DELBENE, M. GIBERTI, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016, p.12.

¹¹ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.10



Pagina | 144



Pagina | 145



4.1 Problemi di degrado

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> - Waterfront - porto turistico/commerciale/industriale - eventi (Expo '92, G8, Capitale della Cultura '04) - strategia della multifunzionalità e multiscalarità - presenza dei "Rolli", patrimonio UNESCO - insediamento universitario - pedonalità e vicinanza ai principali nodi di mobilità - rafforzare la sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> - città compressa tra il mare e il monte; - uso marginale di parte del centro storico - scarsa pulizia - diverse zone del centro storico sono inabitabili dal punto di vista sanitario - degrado delle attività economiche - degrado edifici - problemi di carattere gestionale - abitato da popolazione socialmente marginale - carenza vigilanza urbana - mancanza arredo urbano - realtà disomogenee
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> - rafforzamento della centralità del centro storico - conservazione e pulizia - rivitalizzazione - maggiore coesione sociale - gentrifiers - tessuto economico più forte - riqualificazione spazi pubblici, piazze e vicoli - sostegno al recupero - servizi pubblici di quartiere 	<ul style="list-style-type: none"> - deterioramento relazione tra individui e nel tessuto sociale - abbandono di parte del centro storico dai cittadini - criminalità - disgregazione del tessuto economico - degrado ambientale - inadeguatezza servizi di rete

Quando si è parlato di Centro storico nel passato si è inteso e si intende un complesso monumentale e storico fatto da pietre e mattoni, di edifici, di strade e di piazze. Tutti questi elementi sono e sono stati considerati "risorse" ma anche valore tangibile di beni patrimoniali da valorizzare tramite opportune operazioni immobiliari. In entrambi i casi l'attenzione è stata rivolta alla pietra, al costruito, ad un involucro materiale privo di contenuto.

Il centro storico, però, non è una realtà solo materiale neutra ed asettica, è un organismo vitale che ha subito, soprattutto in questi ultimi cinquant'anni, un processo degenerativo progressivo. Il degrado si è annidato negli edifici e nel tessuto urbano, negli individui e nel tessuto sociale, nelle attività economiche e nel sistema di relazioni che le alimentava.¹²

Il degrado si manifesta negli edifici, nei negozi abbandonati, nei piani bassi disabitati, negli intonaci cadenti, negli infissi fatiscenti, negli androni di ingresso e nei vani scala attaccati da muffa ed umidità, nella sovrapposizione e nell'intrico delle canalizzazioni di acqua, gas e luce, spesso non più in uso, talvolta in disservizio; segnali, tutti di abbandono ed incuria da parte dei privati.

Ma vi è anche degrado nella mancanza di pulizia dei vicoli, che talvolta traboccano per l'immondizia non raccolta da giorni, nella carenza della vigilanza urbana, nei selciati dissestanti, nella mancanza della purché minima attenzione all'arredo urbano ed alla regolamentazione di insegne e vetrine.

Segnali questi, invece, che denotano incuria e disattenzione da parte della pubblica amministrazione.¹³

Questo, ad esempio, è un fattore di cui è necessario tenere conto dal momento che una parte sostanziale del Centro storico è da considerare, dal punto di vista sanitario, inabitabile. È una problematica che coinvolge

¹² Genova, *il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.10

¹³ IBIDEM, p.11



non solo i piani terra, ma anche i primi piani, fino al terzo, dal momento che le dimensioni reali degli spazi che separano gli edifici dei vicoli, sono molto ristrette, spesso con una larghezza di due metri, gli edifici presentano fino a sette-otto piani di elevazione.¹⁴

Questa situazione di degrado ha a sua volta determinato, come in molte altre città italiane, regimi immobiliari molto bassi. Da ciò deriva ancora che la popolazione faccia un uso assolutamente marginale del Centro storico: esso in sostanza è abitato da una popolazione socialmente marginale. Tutti i flussi migratori che sono avvenuti nella città hanno avuto come primo punto di riferimento il Centro storico. Ancora oggi vi risiede una popolazione extracomunitaria di circa 10.000 abitanti: relativamente pochi per una città di 600.000 abitanti; il problema è che sono quasi tutti localizzati nel Centro storico. Questa sono le vere questioni con cui si ha a che fare e che comportano problemi di carattere gestionale. Il primo dei quali riguarda certamente il rapporto fra conservazione e rivitalizzazione, un rapporto che abbiamo sempre considerato praticabile e compatibile e che viceversa si sta dimostrando molto conflittuale.¹⁵

La disciplina urbanistica del centro storico deriva da un censimento dettagliato, realizzato con schede per ogni edificio. Tutto questo patrimonio è ormai ben collocato anche all'interno dell'amministrazione pubblica. Il risanamento deve partire da microinterventi. Questa è condizione necessaria per pensare ad una rivitalizzazione del centro storico. Una delle prime attività in questo senso è la pulizia, costituendo la scarsa pulizia uno degli aspetti più negativi e più difficili da risolvere.¹⁶

Il Centro storico di Genova rappresenta anche altre due caratteristiche: la disomogeneità e la complessità: la prima può interpretarsi in senso di "mixité", cioè nel senso positivo della disomogeneità; la "mixité" è una caratteristica che spicca tra le altre dall'epoca della fondazione della città ad oggi. La caratteristica della città è sempre stata quella di ospitare popolazioni eterogenee per diversi motivi, per origine, per classe, per ceto, per disponibilità d'acquisto e per altri motivi di carattere culturale.

La complessità suggerisce che questa "mixité" o disomogeneità, abbia due aspetti, il primo è insito nel fatto che complessità significa interazione fra vari settori della popolazione. Non è pensabile che ogni gruppo, con le differenze che ha rispetto agli altri viva isolato. Tutti i gruppi, con le loro caratteristiche, o meglio, tutti gli attori sociali, tutte le persone, con dietro tutto quel retaggio di storia, di cultura, di appartenenza linguistica, di origini regionali, di origini etniche e così via entrano in relazione con gli altri e in questa relazione si trasformano e trasformano gli altri in un fluire incessante.¹⁷

Più recentemente sono arrivati un numero piccolo ma significativo di *gentrifiers*, cioè le persone che, uscite dal centro città una trentina di anni prima, sono poi ritornate nel momento in cui il Centro storico ha cominciato ad assumere una veste più accogliente e hanno incominciato ad investire nell'acquisto di abitazioni e sono una popolazione culturalmente piuttosto elevata, economicamente benestante, che ha molte richieste da avanzare nel Centro storico, perché si aspetta che il suo investimento sia particolarmente redditizio, produttivo, soddisfacente e che in qualche modo, abbia anche un livello di tolleranza più basso nei confronti della peculiarità al margine della legalità che possono essere presenti nel Centro storico e, quindi, chiedono in modo particolare sicurezza¹⁸

Tra i principali punti di forza, invece si possono trovare:

- una collocazione strategica del quartiere rispetto alle nuove funzioni urbane nelle aree a mare, in corso di riqualificazione e nelle quali verranno realizzati servizi urbani qualificati;
- la presenza di emergenze monumentali di forte richiamo turistico e culturale, tra cui i palazzi monumentali sulle vie Lomellini e del Campo, compresi nel sistema dei grandi palazzi storici di età

¹⁴ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)

¹⁵ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)

¹⁶ IBIDEM

¹⁷ Intervento di Antida Gazzola in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p. 33

(Antida Gazzola docente di sociologia Urbana e di Sociologia dell'Ambiente e del territorio presso la Facoltà di Architettura di Genova, dirigeva il Laboratorio di Comunicazione, Ricerca applicata e Formazione sulle dinamiche territoriali e sociali.)

¹⁸ IBIDEM P. 36

- la presenza di un significativo insediamento di strutture universitarie e l'insediamento in alloggi per studenti, che riqualifica l'area di vivibilità, della sicurezza e della nascita di attività commerciali;
- la pedonalità dell'area e la vicinanza ai principali nodi di mobilità (stazione ferroviaria, metropolitana) e ad un sistema di trasporti urbani articolato ed efficiente.¹⁹



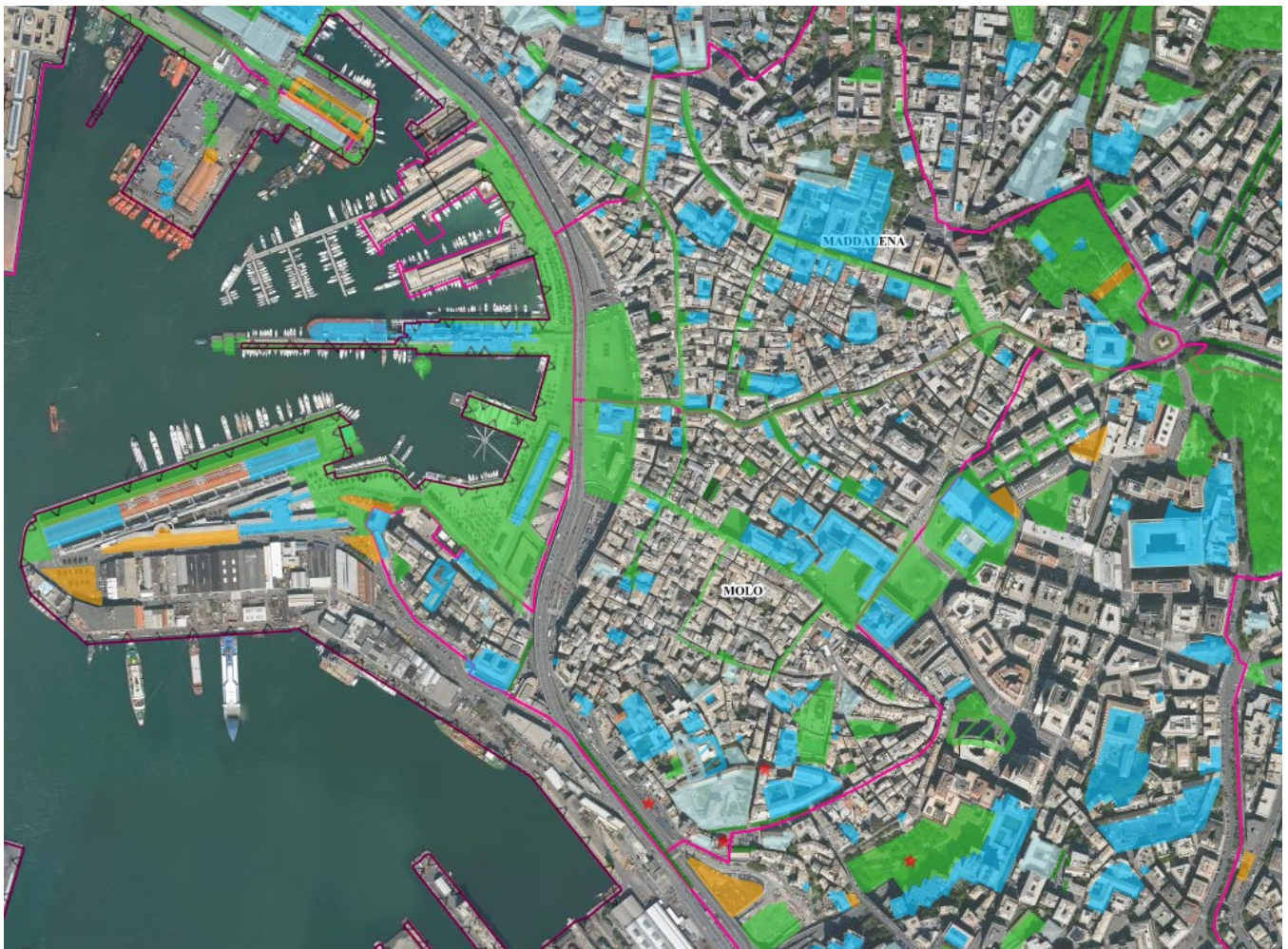
- Centro storico – Ambiti. Elementi e caratteri storici significativi che qualificano l'edificio e ambiti facenti parte dell'ambito di conservazione del centro storico (ac-cs) del Piano Urbanistico Comunale – *Geoportale* (www.mappe.comune.genova.it)

Pagina | 148



- PUC - PUT SISTEMA SERVIZI
- ✓ PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- PUC - SERVIZI LINEARI
- ✓ VIALI Ad ALTA DENSITA
- ✓ VIALI A BASSA DENSITA
- PUC - SISTEMA DEI SERVIZI
- ISTRUZIONE ESISTENTE
- INTERESSE COMUNE ESISTENTE
- VERDE ESISTENTE
- PARCHEGGI ESISTENTI
- SISTEMA SPECIALE SMALTIMENTO RIFIUTI
- ISTRUZIONE DI PREVISIONE
- INTERESSE COMUNE DI PREVISIONE
- VERDE DI PREVISIONE
- PARCHEGGI DI PREVISIONI
- PUC - SERVIZI PUNTUALI
- ★ RETE DI PICCOLI PROGETTI
- PREVISIONI IN ITINERE: PARCHEGGI
- PREVISIONI IN ITINERE: VERDE
- PREVISIONI IN ITINERE: INTERESSE COMUNE
- Vincoli Geomorfologici e Idraulici - CENTRO ABITATO
- ✓ Limite Centro edificato ai sensi dell'art. 18 della L. 865/71 (triangolo verso zona edificata)
- ZONE_STORICHE

Sistema dei servizi pubblici (gruppo). Mosaico di layers che costituiscono il livello del sistema dei servizi pubblici (sis-s)esistenti e di previsione, suddivisi in istruzione, interesse comune, verde pubblico gioco sport e spazi pubblici attrezzati, parcheggi del piano urbanistico comunale– Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)



- PUC - PUT SISTEMA SERVIZI
 / PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
 PUC - SERVIZI LINEARI
 / VIALI Ad ALTA DENSITA'
 / VIALI A BASSA DENSITA'
 PUC - SISTEMA DEI SERVIZI
 ■ ISTRUZIONE ESISTENTE
 ■ INTERESSE COMUNE ESISTENTE
 ■ VERDE ESISTENTE
 ■ PARCHEGGI ESISTENTI
 ■ SISTEMA SPECIALE SMALTIMENTO RIFIUTI
 ■ ISTRUZIONE DI PREVISIONE
 ■ INTERESSE COMUNE DI PREVISIONE
 ■ VERDE DI PREVISIONE
 ■ PARCHEGGI DI PREVISIONI
 PUC - SERVIZI PUNTUALI
 ★ RETE DI PICCOLI PROGETTI
 ● PREVISIONI IN ITINERE: PARCHEGGI
 ● PREVISIONI IN ITINERE: VERDE
 ● PREVISIONI IN ITINERE: INTERESSE COMUNE
 Vincoli Geomorfologici e Idraulici - CENTRO ABITATO
 / Limite Centro edificato ai sensi dell'art. 18 della L. 865/71 (triangolo verso zona edificata)
 ■ ZONE STORICHE

Sistema dei servizi pubblici (gruppo). Mosaico di layers che costituiscono il livello del sistema dei servizi pubblici (sis-s)esistenti e di previsione, suddivisi in istruzione, interesse comune, verde pubblico gioco sport e spazi pubblici attrezzati, parcheggi del piano urbanistico comunale– Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)



4.2 Mappatura culturale della città vecchia o Progetto Civis Ambiente

Ai "Criteri-Priorità atti a migliorare la qualità della vita nel Centro storico" (Criteria to Improve and Vitalize Inner Cities Settlements), la cui individuazione era tra le finalità di un'intesa stipulata nel maggio del 1991, prendono nome i progetti CIVIS Sistema e CIVIS Ambiente realizzati dal Comune di Genova con il contributo dell'Unione Europea.²⁰

La mappatura culturale della città vecchia o "Progetto Civis Ambiente"²¹ ha individuato, negli anni 95-99, delle zone del centro storico particolarmente ricche di problemi o, comunque, bisognose di indagini più accurate.

I limiti di questa mappatura, ai fini statistici soprattutto, risiedono proprio nel fatto che i neo architetti ricercatori, non riuscivano a penetrare nel tessuto abitativo più di un tanto; si arrivò comunque a formulare giudizi globali sugli edifici e a delineare quella che, erroneamente, alcuni denominano "Mappa di Rischio" e che, invece, era e rimane una localizzazione di edifici dove i problemi strutturali e tecnologici sono in primo piano e la cui soluzione è temporalmente prioritaria sugli altri.²²

La "Mappatura Culturale della Città Vecchia di Genova" è il risultato complessivo dei sottoprogetti 2 e 3 del progetto europeo "Civis Ambiente", cofinanziato al 27% dall'Unione Europea e per il restante 73% dal Comune di Genova.

Affidando all'Istituto di Storia dell'Architettura dell'Università degli Studi di Genova il contratto di ricerca per l'attuazione dei due sottoprogetti, il Comune di Genova si è voluto dotare di un originale strumento di supporto alla pianificazione del centro storico urbano. L'attività di ricerca, svolta sotto la responsabilità scientifica del Prof. Ennio Poleggi,²³ ha permesso di fornire al Servizio Urbanistica del Comune di Genova i

²⁰ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)

²¹ Nel dicembre 1990 una prima formulazione della proposta, articolata in 20 sottoprogetti, viene presentata alla Commissione Europea. Le valutazioni critiche e gli incontri con la Commissione vanno affinando gli obiettivi e le priorità, affinamento che porta alla riformulazione della proposta in 13 sottoprogetti, che rappresentano le linee essenziali di approccio alle tematiche di riqualificazione del Centro storico. L'Unione Europea, selezionando il progetto per il finanziamento nell'ambito del programma LIFE (che riguarda i progetti di ricerca a carattere innovativo per la risoluzione dei problemi ambientali), lo approva definitivamente nel dicembre del 1992. Il contributo comunitario viene stabilito nella misura del 27% dell'importo complessivo di 5 milioni di ECU. La Giunta Comunale, con la delibera n° 266 del 9 febbraio 1993, approva il programma di lavoro e lo schema di contratto con la Direzione Generale XI della Commissione Europea. Il contratto, stipulato il 30 dicembre 1992, modificato il 16 marzo 1995 da un accordo aggiuntivo, reso necessario per il ritardo nell'avvio causato da problemi di varia natura. Il progetto, che ha un valore globale di 5 milioni di ECU (il 27% dei quali è finanziato dalla C.E.E.), è costituito da 13 sottoprogetti:

1. Accordo Quadro per la realizzazione di Civis Ambiente;
2. Sistema informativo territoriale ambientale per il Centro storico;
3. Sistema di ricognizione archeologica dei suoli e statica degli edifici;
4. Catalogo dei materiali e tecnologie per interventi di restauro e recupero;
5. Sportello di quartiere;
6. Progetto tecnico-gestionale di miglioramento igiene urbana;
7. Programma di interventi sulle reti idriche e sul sistema idrogeologico del Centro storico;
8. Progettazione del Centro Mercati per il Centro storico;
9. Pedonalizzazione e accessi agevolati;
10. Progetto di innovazione ed integrazione del trasporto pubblico;
11. Progetto Pilota di architettura integrata;
12. Collaborazione con le città europee e diffusione dei risultati;
13. Integrazione ambientale dei sottoprogetti di "Civis Ambiente" e "Civis Sistema".

La scadenza - Il progetto ha terminato le sue attività entro il termine stabilito del 31 gennaio 1997, con l'eccezione del sottoprogetto 11 che, a causa dei consistenti ritardi legati alle procedure di concessione e di appalto degli interventi di recupero edilizio, ha ottenuto una proroga al 31 dicembre 1997. (IN [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm))

²² A. BUTI, *Le campagne diagnostiche nei quartieri di Prè e del Ghetto: risultati e prospettive*, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, Arkos Nardini Editore, Firenze, 2004, p.14.

²³ Ennio Poleggi, studioso della città. L'attività di Ennio Poleggi si intreccia con la riscoperta e con la presa di coscienza della complessa vicenda urbanistica storica della nostra città e dei caratteri artistici e monumentali del manufatto urbano, in particolare a partire dagli anni settanta del Novecento. Erano anni entusiasmanti e ricchi di speranze, in cui si decideva il destino del centro

[illegible]

cittadino con l'adozione da parte del Comune del Piano particolareggiato per l'insediamento dell'Università nel centro storico e con il Piano programma e le delibere per la gestione urbanistica della città antica. In quello stesso periodo il Professor Poleggi fece il suo ingresso in Università, vincitore, nel 1975, di un concorso aperto a figure di studiosi che avessero mostrato particolari doti di ricerca, indipendentemente dalla qualifica di studio; sarà poi professore ordinario di Storia della città e del territorio, direttore dell'Istituto di Storia dell'architettura (1987-1996) e Vicepreside di quella Facoltà (1997- 99). Se la pubblicazione con Fiorella Caraceni del saggio *Genova e Strada nuova*, nella *Storia dell'arte italiana* (Einaudi, 1983), sanciva il riconoscimento del suo metodo e il modello genovese, la sua monumentale ricerca d'archivio aveva svelato il corpo della città e ne aveva descritto la dinamica urbana nella ponderosa opera *Una città portuale del Medioevo*. Genova nei secoli X-XVI, realizzato con Luciano Grossi Bianchi nel 1980. Sono queste straordinarie ricerche a costituire la base per la Mappatura culturale della Città Vecchia di Genova, condotta un decennio dopo con il progetto europeo "Civis Ambiente", finanziato nel 1992 dall'Unione Europea e dal Comune di Genova. I risultati della ricerca affidata, con la direzione di Ennio Poleggi, alla Facoltà di Architettura furono trasferiti nel 1999 nel sistema informativo del Comune di Genova - Ufficio Osservatorio Civis. Proprio questo passaggio diretto degli studi di Ennio Poleggi dalla ricerca accademica al versante progettuale e gestionale della città ha costituito uno dei risultati più significativi della sua ricerca, in un impegno sottolineato anche nella sua esperienza come Assessore al Centro storico nella giunta Comunale tra 1992 e 1993. Così la sequenza di studi condotti da Poleggi sul modello abitativo dell'oligarchia genovese, culminati nella pubblicazione, da parte dello studioso, nel 1998 di *Una reggia repubblicana - Atlante dei palazzi di Genova 1576/1664*, e del volume *Genova, una civiltà di palazzi*, nel 2002, furono la premessa dell'operazione, fortemente motivata dal punto di vista scientifico e, almeno in quel caso, validamente supportata dalla volontà politica, che portò all'inserimento, nel 2006, nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO del sito "Genova: le Strade nuove e il sistema dei palazzi dei Rolli". Si trattava di un risultato condiviso di una larga attività di studi rivolti ai diversi aspetti di quell'abitare, Ancora oggi la convinta partecipazione dell'Ateneo, con il fondamentale ruolo degli studenti, alle iniziative legate alla conoscenza e alla valorizzazione del fenomeno dei Rolli e del patrimonio monumentale segna l'integrazione dell'Università con la vicenda cittadina attraverso l'attività scientifica e didattica nella linea percorsa da Ennio Poleggi. (IN

²⁴ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)



4.3 Rapporti e barriere tra porto e città

La relazione tra porto e città, a Genova, significa individuare tra le pagine del passato recente e remoto, una delle linee conduttrici principali delle sue trasformazioni e leggere, nel complesso quadro della realtà odierna, uno degli aspetti più significativi della sua identità.²⁵

Più che di relazione città-porto forse bisognerebbe parlare del rapporto tra la città e i suoi spazi a mare, poiché a Genova non è soltanto il porto in senso stretto a "occupare" il braccio di mare antistante la città ma una ricca sequenza di spazi, solidi e liquidi, che alternano funzioni urbane, nautiche, industriali, commerciali la cui immagine complessiva si può cogliere al meglio forse solo attraverso una lettura tangenziale e veloce.²⁶

Tale polifunzionalità costituisce uno dei punti di forza dello scalo e di tutta la città, anche sotto il profilo della competitività con gli altri porti italiani ed europei. Esso infatti è cresciuto generando nuovi spazi produttivi e inglobando realtà preesistenti, sia di carattere urbano che industriale e, talvolta, conservandone le specificità.²⁷

Ciò ha dato luogo a un territorio estremamente eterogeneo, segnato dal variare di pratiche e usi, dall'alternarsi di spazi ermetici e permeabili, dal succedersi di realtà produttive autonome o, viceversa, intimamente connesse con il tessuto urbano e che oggi rappresenta uno degli aspetti di unicità e interesse della relazione spaziale tra porto e città.²⁸

Nonostante comunque vi siano stati dei miglioramenti negli ultimi anni, si avverte ancora l'assenza di interconnessione tra il Centro storico e l'ambito territoriale che ospita l'Acquario e le strutture del Porto Antico. Spesso l'afflusso turistico dopo aver visitato l'Acquario e il Porto Antico torna verso casa senza nemmeno sfiorare il Centro storico e, a maggior ragione, per chi arriva con la macchina. Pare soprattutto che la barriera fisica principale sia costituita da via Gramsci.²⁹

Il lungo travaglio del Centro storico di Genova per riprendere la sua autenticità di "unicum"³⁰, restaurato urbanisticamente e socialmente, non è ancora ultimato. I "buchi neri"³¹ e la fusione delle etnie, richiedono uno sforzo comune, gli uni per rigenerarsi e l'altra per raggiungere l'equilibrio di vivibilità e sicurezza.³²

Dal punto di vista sociale la realtà genovese, inoltre, sembra avvicinarsi ad un modello di residenzialità tipico, fatte le debite proporzioni, di numerose città europee (Francia, Germania, Inghilterra) e statunitensi, in cui in una situazione di distanza sociale e/o di diversità etnica si traduce in una separazione nello spazio, anche se non può parlare di segregazione in senso vero e proprio, ossia in una forma istituzionalizzata di ripartizione dei vari gruppi umani nello spazio urbano.³³

Se si dovesse redigere una "mappa" degli insediamenti risulterebbe infatti fortemente frastagliata in una serie successiva di linee di demarcazione che tendono a separare in primo luogo autoctoni e immigrati, ma, a loro volta, le diverse comunità fra loro, in un intrecciarsi di fratture e barriere simboliche che attraversano

²⁵ N. ARTUSO, *Il porto e la città*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.42

²⁶ IBIDEM, p.42

²⁷ IBIDEM, p.42

²⁸ IBIDEM, p.42

²⁹ Intervento del Dott. Aldo Siri in al convegno per il centro storico p.90

³⁰ Il 21 aprile dell'anno 1997, nel primo Convegno organizzato per i Centri Storici, dal titolo, "Interventi di Recupero urbano in Europa", il moderatore, Prof. Ing. Edoardo Benvenuto, rispondendo ad una domanda su come convenisse procedere per il recupero del Centro storico, si esprime con questi termini: "non demolizioni, non trasformazioni, il Centro storico è un *unicum* la cui validità è rappresentata da se stesso, con ordine e chiarezza si potrà recuperare". (Intervento di Ezio Rizzo in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.17).

³¹ Termine utilizzato da Ezio Rizzo nell' Intervento d al convegno per il centro storico per indicare quelle aree degradate che si contrastano con le zone completamente rinate del Centro storico (Intervento di Ezio Rizzo in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.88)

³² Intervento di Ezio Rizzo in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.88

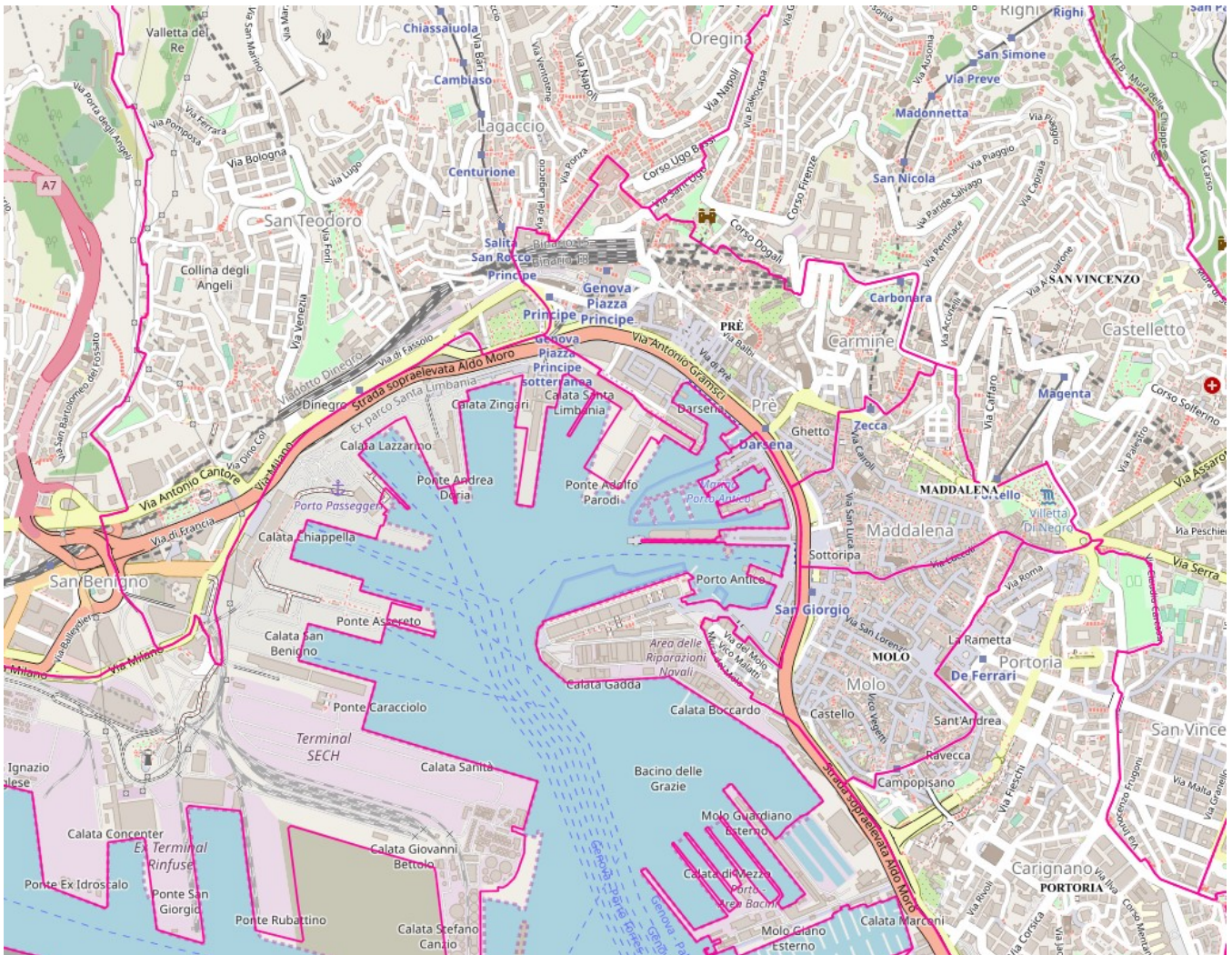
Ezio Rizzo, Presidente della Commissione Centro storico di Genova tra il 1999 e il 2003

³³ S. CAPRA, *Frontiere etniche nel centro storico*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato". Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.31.

zona e zona, ma più spesso vicolo e vicolo o casa e casa.³⁴



³⁴ S. CAPRA, *Frontiere etniche nel centro storico*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato". Dossier/materiali didattici*, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.31.



Zone storiche. I confini delle "zone storiche" ricalcano i limiti dei comuni e dei sestieri di Genova esistenti prima della realizzazione della grande Genova, risultante dalle annessioni del 1874 e del 1926. Tuttavia sono stati "ridisegnati" come aggregazione di sezioni di censimento, pertanto potrebbero esistere delle lievi differenze rispetto ai reali confini dei comuni precedenti. – *Geoportale* (www.mappe.comune.genova.it)

4.3.1 Il Quartiere di Piazza Sarzano

Il Centro storico è meglio conosciuto per le vie commerciali che lo percorrono; la localizzazione del commercio non è però del tutto significativa per connotare le diverse parti. Vi sono zone del Centro storico composte da una mappa ricca di caratteristiche, ma al tempo stesso disomogenee e socialmente diseguale. Un esempio è chiaro quello di Piazza Sarzano, che è l'epicentro di un'area rimasta tramortita dalla devastazione bellica e che solo agli inizi degli anni Novanta rinasce con una pluralità di funzioni e vi gravitano tre grandi istituzioni pubbliche, il Museo di Sant'Agostino, la Facoltà di Architettura, il Teatro della Tosse., il tutto coadiuvato da un'importante stazione della metropolitana urbana e dalla struttura del parcheggio della Marina che costituisce un'attrezzatura non di poco conto per l'intera zona di gravitazione della piazza.³⁵ Se ci sofferma a parlare di "vitalità" è sufficiente spostarsi verso il mare, in direzione Santa Maria di Castello per trovare il "vuoto": è un "vuoto" esclusivamente residenziale, con alloggi discreti, ma perseguitati dal forte rumore che arriva dai cantieri navali, dalla sopraelevata e dalla grande viabilità urbana. Percorrendo invece Piazza Sarzana in direzione Porta Soprana, attraverso Via Ravecca, si incontra una strada

³⁵ Intervento di B. Gabrielli in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p. 22

più popolata, con abitazioni più povere ma con un grande sviluppo di attività di ristorazione.³⁶

La parte del quartiere che comprende lo Stradone Sant'Agostino, la zona di San Donato, Erbe, Pollaioli sono soprattutto le aree della movida, le abitazioni sono di livello medio, ma le funzioni residenziali sono danneggiate dal fenomeno che causa notevole congestione e rumori notturni.

Le strade parallele invece, San Bernardo, Giustiniani, Canneto il Lungo, hanno livelli differenti di vitalità che lo spaccio di droga ha marcato in modo puntuale, con lievi ma significativi spostamenti verso il mare. In questa zona le abitazioni hanno caratteristiche differenti e puntuali e non è semplice individuare i livelli qualitativi.

L'affaccio a mare di questa porzione di Centro storico, di cui via San Lorenzo rappresenta lo spartiacque, è Piazza Cavour con i suoi portici che sono commerciali, ma specialistici.

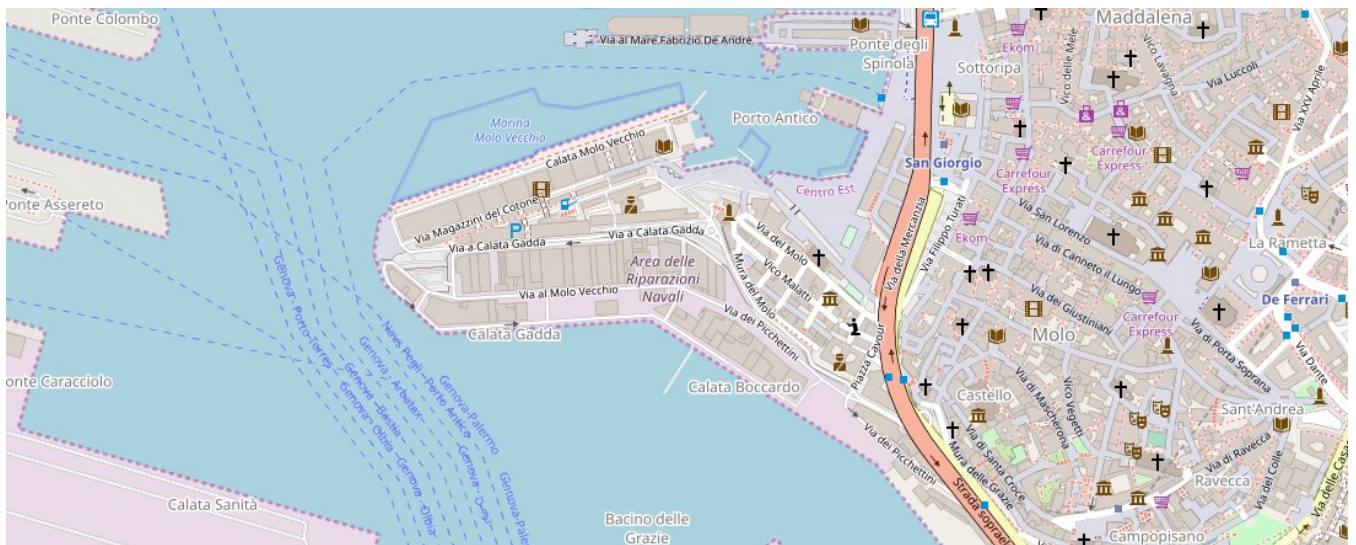
In generale questa zona è ricordata come pericolosa, degradata e ancora invasa da rovine fino agli anni Novanta ma che oggi è forse quella che vive in condizioni di minore sofferenza.³⁷

4.3.2 Il Quartiere del Molo

Una realtà a sé stante nello stesso quartiere, essa è una parte isolata dal Centro storico, ma risorta in una nuova vitalità per la presenza dell'adiacente Porto Antico, l'affaccio sul Porto Antico è diventato prezioso, mentre le vie interne hanno mantenuto il loro tradizionale carattere artigianale residenziale di livello inferiore.

³⁸

Nelle vie adiacenti a San Lorenzo, fino a Porta dei Vacca, ci si trova a distinguere nel fitto tessuto diverse realtà disomogenee, anche se vi è un'indubbia tendenza riequilibratrice di funzioni, almeno per quanto concerne una pur debole ma maggiore diffusione dei locali commerciali, pur tenendo ben conto delle caratteristiche del tessuto.³⁹

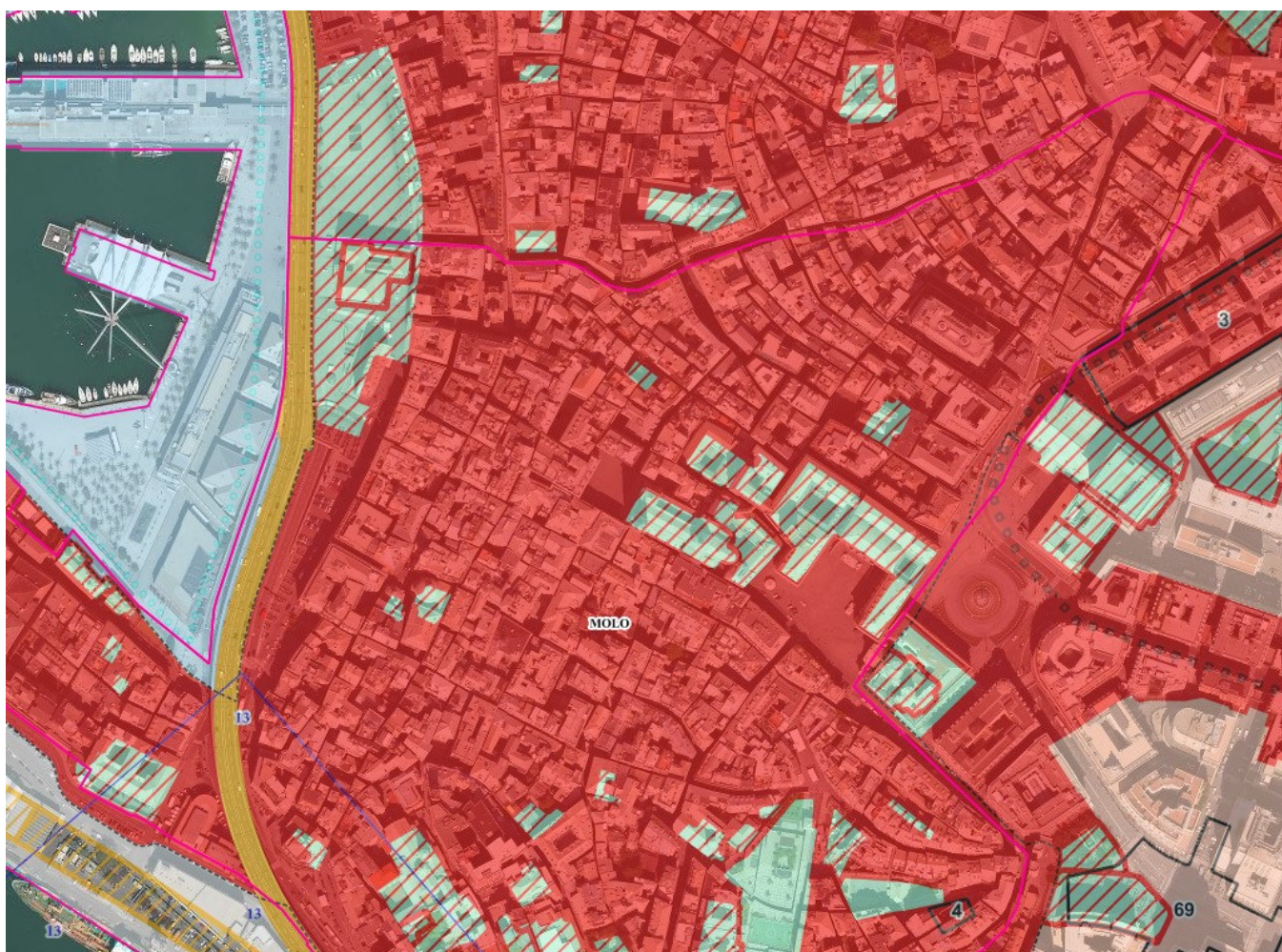


³⁶ Intervento di B. Gabrielli in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009 p. 22

³⁷ *IBIDEM*, p. 22

³⁸ Intervento di B. Gabrielli in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009 p. 26

³⁹ *IBIDEM*, p. 26





PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

- AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

- CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

4.3.3 Il Quartiere di Prè

Il Quartiere di Prè, compreso fra via Gramsci e via Balbi, è quello che ha subito maggiori cambiamenti: prima di tutto la sua natura “suburbana” di quartiere medievale fuori porta che ne pone in luce i caratteri di una edilizia più povera lungo l’asse interno. E’ stato oggetto di un Piano di Recupero a tutto campo, era caduto in una situazione di degrado notevole dalla quale continua a fare fatica a riemergere. Era un quartiere vitalissimo ai tempi di un porto viaggiatori in piena efficienza, soprattutto quando vi era l’arrivo di navi della flotta statunitense, vero angioporto con numerosi possibili confronti con altri porti europei, oggi è in piena decadenza.⁴⁰

Il quartiere di Prè risulta vincolato dalla presenza di due assi di scorrimento veicolare nella direzione levante-ponente via Balbi e via Gramsci, che lo hanno limitato fortemente nelle relazioni con la città, devitalizzando il tessuto medioevale più minuto. La presenza al suo contorno di tre nodi a livello urbano, piazza della Nunziata, piazza Acquaverde e la Darsena, ha aggravato l’isolamento di questo quartiere. L’asse di via Prè, configurandosi come asse commerciale a scala urbana, costituisce elemento catalizzante contribuendo allo svuotamento delle zone di margine, ormai estremamente degradate.⁴¹

La zona di Prè è una delle zone maggiormente degradate della città e contemporaneamente di più sicura acquisizione al patrimonio pubblico rispetto ad altre zone del Centro storico, a causa della presenza di consistenti concentrazioni di patrimoni immobiliari spesso unitari la cui proprietà si è dichiarata disponibile alla cessione al Comune.⁴²

Il risanamento del Quartiere di Prè risultava condizionato dal ruolo di “supporto” che possono assumere i tre nodi urbani e il programma aveva assunto la linea di modificare il tipo edilizio al fine di adeguarlo alle esigenze di abilità contemporanee, salvaguardando maggiormente la morfologia urbano architettonica.⁴³



⁴⁰ Intervento di B. Gabrielli in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p. 27

⁴¹ G. TERRAGNA, *Programma di Recupero dell’area compresa tra vico Macellari, piazza dei Truogoli di s. Brigida, vico Piuma e via Prè nel Sestiere di Prè*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano “integrato”*. Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.41.

⁴² IBIDEM, p.41.

⁴³ IBIDEM, p.41.





PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

- AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

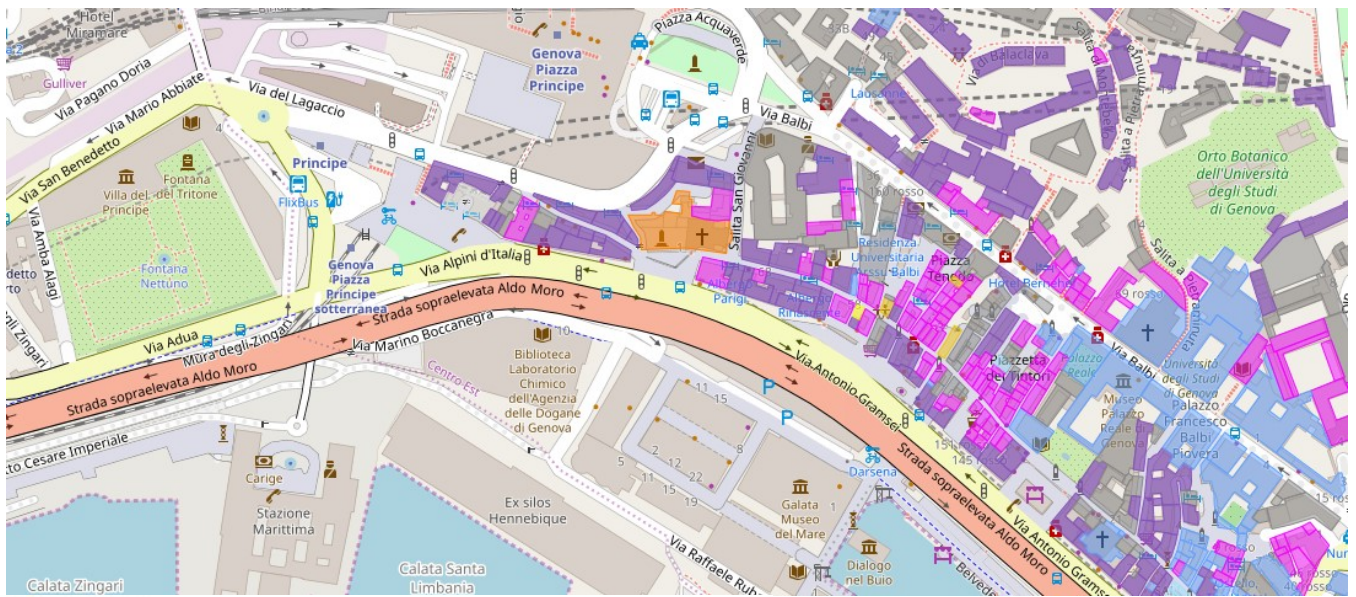
- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

- CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione



- XII secolo
- XIII secolo
- XIV secolo
- XV secolo
- XVI secolo
- XVII secolo
- XVIII secolo
- XIX secolo
- XX secolo
- Edificio non considerato nel tematismo perchè di tipo specialistico
- Edificio sotto il livello stradale

Centro storico-epoca prevalente. Definizione dell'assetto generale - epoca prevalente, appunto - di ciascun edificio del centro storico dal XII al XX secolo – *Geoportale* (www.mappe.comune.genova.it)



4.3.4 Il Quatiere del “Ghetto”

Un'esempio di prima iniziativa dell'Amministrazione per il risanamento integrale di una zona critica del Centro storico, è quello del quartiere del “Ghetto”, area delimitata da via Lomellini, via Bensa, via delle Fontane, via del Campo.⁴⁴

Questo quartiere è stata una delle zone più degradate del Centro storico, da sempre defilata rispetto alle zone più forti e destinata alla residenza delle fasce più deboli ed emarginate della città, che ha subito nel tempo processi di dequalificazione sia del patrimonio edilizio che del tessuto sociale (spaccio di droga, prostituzione).⁴⁵ L'area, quindi, possedeva tutte le caratteristiche necessarie alla localizzazione della proposta di Contratto di Quartiere secondo i criteri previsti dal bando regionale, sia per il diffuso degrado edilizio e urbano, che per le carenze sul piano dei servizi e delle infrastrutture, che per le condizioni di scarsa coesione sociale e di marcato disagio abitativo.⁴⁶

La proposta di Contratto di quartiere per l'ambito del Ghetto discendeva dalle precisioni del Piano Urbanistico Comunale e ne costituiva il livello operativo concreto e puntuale. In connessione con la difficile esperienza di Prè che si è configurata in un massiccio esproprio di edifici e in un intervento di recupero che, ha dato luogo a occupazioni abusive e all'abbandono dell'intera area, con la chiusura di esercizi commerciali dei piani terra e la diffusione di attività illegali, nel caso del Ghetto si è deciso di operare in modo più articolato.⁴⁷

In una situazione urbana così critica è stato necessario che la Pubblica Amministrazione mantenesse il governo della trasformazione cercando formule operativamente vantaggiose ed economicamente sostenibili, che associassero e coinvolgessero nell'iniziativa enti pubblici e soggetti privati, al fine di attuare una ricomposizione dell'assetto urbano non meramente fisica, ma attenta alla valorizzazione delle potenzialità esistenti anche sul piano economico e sociale.⁴⁸

Il criterio guida alla definizione del programma è stata l'integrazione tra diverse funzioni e attività, con una valutazione complessiva delle iniziative già avviate e in connessione con ulteriori finanziamenti pubblici e privati attivabili nell'area.⁴⁹

Dal punto di vista dell'integrazione funzionale del programma viene confermata la vocazione residenziale dell'ambito. L'intervento mirava a sostenere le fasce sociali più deboli, a dotare l'ambito di servizi di quartiere e ad aumentare il senso di appartenenza territoriale dei residenti. Obiettivo più generale era infatti l'aumento della coesione sociale con la valorizzazione del tessuto residenziale attuale e la riduzione della situazione d'illegalità.⁵⁰

Con il Contratto di Quartiere, il Ghetto è stato completamente restaurato, valorizzando anche gli edifici di carattere artistico. Oltre alla porzione consistente dell'intervento destinata agli abitanti del quartiere, è stato oggetto di riqualificazione anche l'Hotel San Filippo per la realizzazione di un nuovo asilo nido e della scuola materna.⁵¹

Le opere sono state realizzate nel rispetto dell'identità storica dei luoghi, con un recupero attento al contesto e con attenzione all'adeguamento ai parametri di una residenzialità più consona in termini di standard abitativi.⁵²

⁴⁴ Intervento di Ezio Rizzo in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.90

⁴⁵ *Il Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell'esistente*, A CURA DI A.BUTI, NARDINI EDITORI, FIRENZE, 2006, p.68

⁴⁶ *IBIDEM*, p.69

⁴⁷ *IBIDEM*, p.73

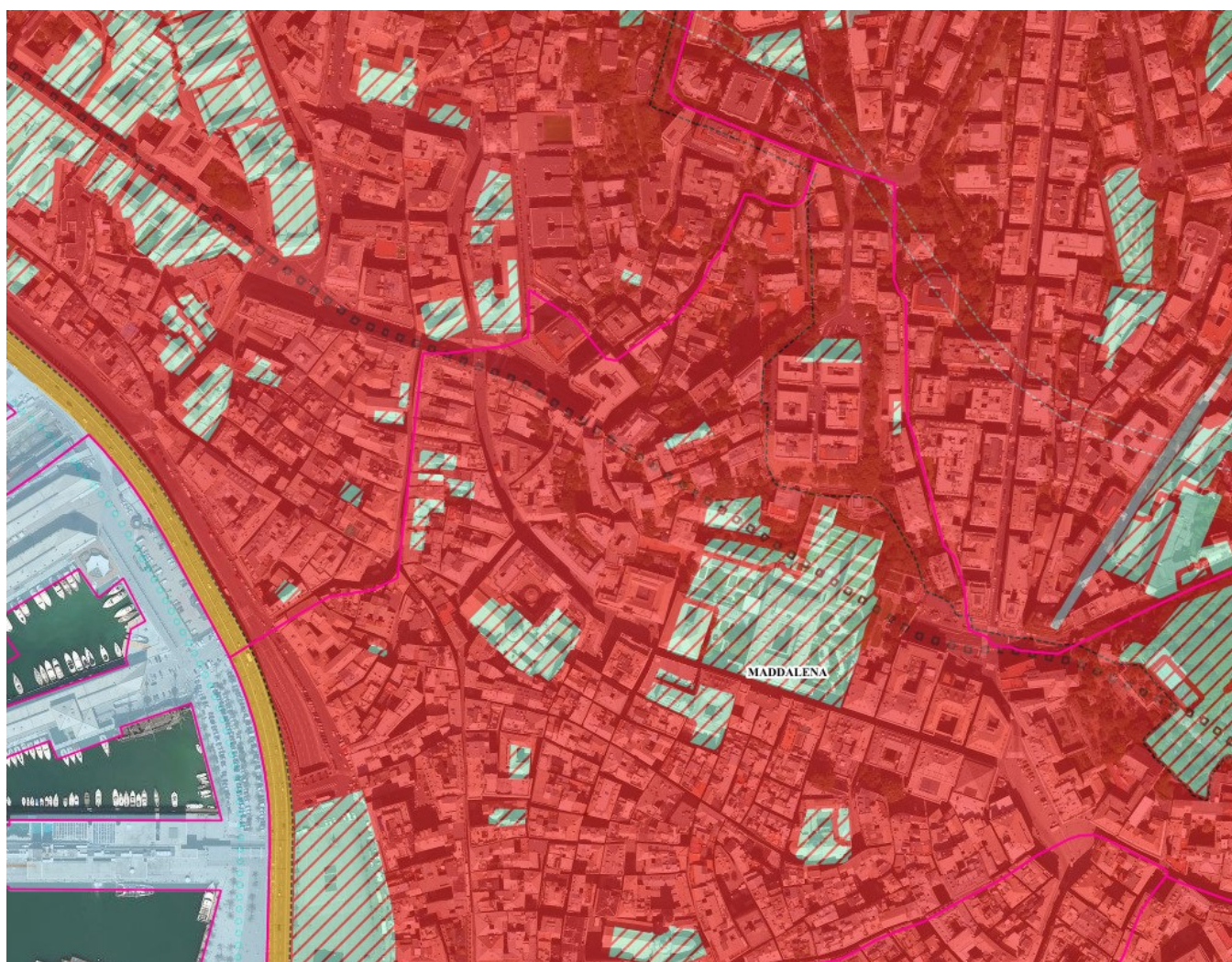
⁴⁸ *IBIDEM*, p.73

⁴⁹ *IBIDEM*, p.74

⁵⁰ *IBIDEM*, p.75

⁵¹ Intervento di Ezio Rizzo in *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.90

⁵² *Il Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell'esistente*, A CURA DI A.BUTI, NARDINI EDITORI, FIRENZE, 2006, p.73





PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

■ AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

■ CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

4.3.5 Il Waterfront

Non vi è dubbio che il Waterfront ha rappresentato l’innesto, a favore del Centro storico, di una straordinaria area per la *loisir*, di un vero e proprio “parco” che ha colmato la grave lacuna di spazi pubblici di cui soffriva in età contemporanea il Centro storico di Genova.⁵³



Fra gli interventi di rigenerazione urbana, il grande progetto per il fronte a mare è certamente quello di maggiore impatto per l’immaginario collettivo, non solo genovese. Un progetto che ha, fin qui, riguardato la trasformazione del porto storico di Genova da area a uso portuale a zona urbana a tutti gli effetti e che ha portato alla creazione di un vero e proprio “parco urbano portuale”, volto a spostare verso mare il baricentro della città, con ricadute positive sul processo di recupero del confinante centro storico. Il recupero del vecchio bacino, sotto-utilizzato a seguito del trasferimento a ponente del porto commerciale e delle attività ad esso collegate, ha avuto inizio a ridosso delle celebrazioni colombiane del 1992.⁵⁴

Le principali azioni sul fronte del porto storico hanno riguardato:

- 1987-90: restauro delle facciate di Palazzo San Giorgio, sede dell’Autorità Portuale;
- 1989-91: recupero del complesso del Baluardo di Porta Siberia;

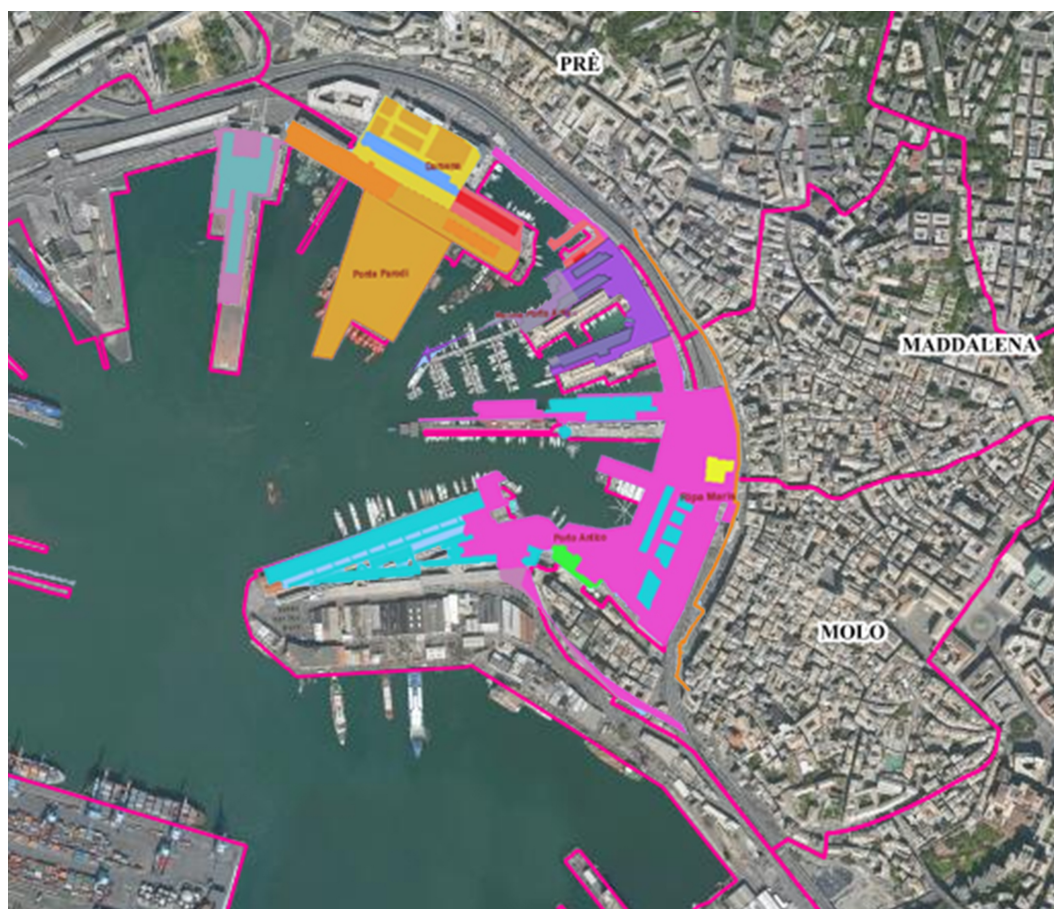
⁵³ *Il Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell’esistente*, A CURA DI A.BUTI, NARDINI EDITORI, FIRENZE, 2006P. 28

⁵⁴ www.urbancenter.comune.genova.it



- 1990-92: su progetto di Renzo Piano, trasformazione dell'area compresa fra il Molo Vecchio e Ponte Spinola nella zona per l'esposizione internazionale specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare" e costruzione di un sottopasso veicolare al fine di pedonalizzare piazza Caricamento;
- 1991-92: trasformazione della Stazione Marittima nel nuovo Terminal Crociere;
- 1991-95: recupero del Quartiere Scio, nell'area della Darsena, come nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio;
- 1992-00: recupero dell'area compresa fra Ponte Calvi e Ponte Morosini per un complesso turistico-ricettivo, con approdo per nautica da diporto e parcheggi;
- dal 1994: costituzione della Porto Antico di Genova S.p.A. che, con la direzione artistica di Renzo Piano sull'area dell'Expo '92, via via, realizzerà: la pista di pattinaggio su ghiaccio, la piscina/teatro galleggiante, la Marina Molo Vecchio, la Città dei Bambini, il Cineplex, la Nave Blu a prolungamento dell'Acquario, la Biblioteca per ragazzi De Amicis, l'Arena del Mare, il Museo di Porta Siberia, parcheggi pubblici a servizio dell'area, e tanto altro ancora;
- 2000-01: in occasione del Vertice G8, realizzazione della nuova passeggiata della Darsena e vari interventi nel Porto Antico con nuove pavimentazioni, arredi e sistemazioni a verde;
- 2001-05: attuazione del Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena;
- 2001-10: su progetto di UN Studio Van Berkel & Bos, riconversione di Ponte Parodi per attività di servizi qualificati a forte attrattività turistica e una grande piazza sul mare;
- 2003: inaugurazione delle stazioni della metropolitana di Darsena e San Giorgio;
- 2003-04: su progetto di Guillermo Vasquez Consuegra, ristrutturazione del Quartiere Galata per il nuovo Museo del Mare e della Navigazione e recupero degli altri quartieri della Darsena, riqualificazione della Ripa Maris, il fronte a mare del centro storico, e di via Gramsci;
- 2005-08: recupero dei magazzini di Calata Darsena per la nuova sede dell'Istituto Nautico.⁵⁵

⁵⁵ www.urbancenter.comune.genova.it



Centro storico.
Totale Interventi.
In verde gli
interventi delle
Colombiane 1992, in
rosso gli interventi
del G8, in blu gli
interventi di
GeNova 04



PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

■ AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

■ CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

4.4 Reintegrazione Porto-Città

Con il progetto di riuso di una vasta area del waterfront e gli interventi di manutenzione urbana per l'Expo del 1992, i soggetti prevalentemente istituzionali e pubblici rivestirono un ruolo operativo e posero di fatto all'attenzione pubblica la possibilità di ripensare il rapporto tra città e porto. Si trattava di un'esigenza che emergeva con forza nella situazione di effettiva carenza di spazi di una città stretta che emerge tra i monti e il mare, investita come altre da significativi processi di mutamento economico e di dismissione della grande industria. Ma solo quasi cinque anni più tardi, tale prospettiva sembrò misurarsi con l'ipotesi dell'amministrazione di ridisegnare il cambiamento come occasione per definire un'entità urbana attraverso un progetto capace di un risultato duraturo e un sistema di gestione e di governo capace di mobilitare una strategia complessiva.

La connessione diretta tra vitalità del porto di Genova e floridezza economico/culturale della città è un dato di Genova costante e consolidato¹

¹ C.GATTORNA, *Attori e Processi: le linee e i progetti di una città in azione*, in *Genova, architettura e paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI,



Tra gli anni Settanta e Novanta Genova attraversò una crisi produttiva ed occupazionale: pagando il prezzo di essere stata città industriale "ad una dimensione", cioè quasi esclusivamente quella della grande fabbrica tradizionale, che si esemplifica nella siderurgia e nella metalmeccanica, con capitale prevalentemente pubblico ed avente altrove i propri centri decisionali.

Contemporaneamente, allo stesso modo il porto rischiò fino a poco tempo fa di rimanere confinato alla dimensione produttiva ed organizzativa precedente alla containerizzazione, dominata cioè dal rapporto alta quantità di mano d'opera/basso livello di investimenti in attrezzature ed innovazione.

Nella fase post-industriale, la parola d'ordine fu innovazione e a Genova venne innescata proprio dal rilancio e nel rilancio del porto.

Il vecchio bacino portuale, infatti, è stato interamente investito da trasformazioni che diedero rilevanti riflessi urbani.

Il Progetto per il nuovo Terminal Traghetti, la trasformazione della Stazione Marittima di Ponte dei Mille in un moderno Terminal croceristico e, infine il riutilizzo del porto antico, toccano aree e specchi acquei situati in piena città, in prossimità del centro storico, in un territorio di valenze culturali ed ambientali molto ricche ed in prossimità di un patrimonio urbano tra i più preziosi d'Europa.

In particolare, per quel tratto di porto storico non utilizzabile per il traffico commerciale è stato approntato un progetto di riqualificazione che prevedeva, oltre a rilevanti miglioramenti nella circolazione cittadina e nella fruibilità degli spazi portuali ed angioportuali, insediamenti altamente prestigiosi di carattere espositivo, scientifico, turistico, commerciale.

Si venne così a formare, sull'esempio, dei positivi risultati delle riconversioni nei porti storici inglesi e americani, un suggestivo "waterfront" genovese che si snoda su tutto il centro cittadino. Peculiare risalto ebbe poi, in questo quadro, il progetto di realizzazione di uno scalo da diporto per 800 posti barca.

Un porto turistico d'avanguardia, situato nel più vasto centro storico d'Europa, in un porto commerciale di riconquistata competitività internazionale è un elemento di altissima attrattività.

Il fatto che poi questo si trovi ad un'ora di autostrada dalla pianura padana fece intravedervi non solo una struttura di servizio dei genovesi ma l'ideale porto turistico di Milano.

Si trattò di un vero e proprio arricchimento dell'intera città nel suo complesso ed in tutti i sensi.

Per la città il porto è un elemento trainante potentissimo, un enorme vantaggio da utilizzare con cura estrema.

L'obiettivo strategico di Genova città portuale non può che essere quello di attorno al porto un grande centro polifunzionale capace di esprimere una forte energia autopropulsiva derivante dalla valenza sistemica delle relazioni attivabili tra le varie componenti settoriali e fattoriali, cioè nel campo del commercio, della finanza, della ricerca e della comunicazione e del trattamento dei dati.

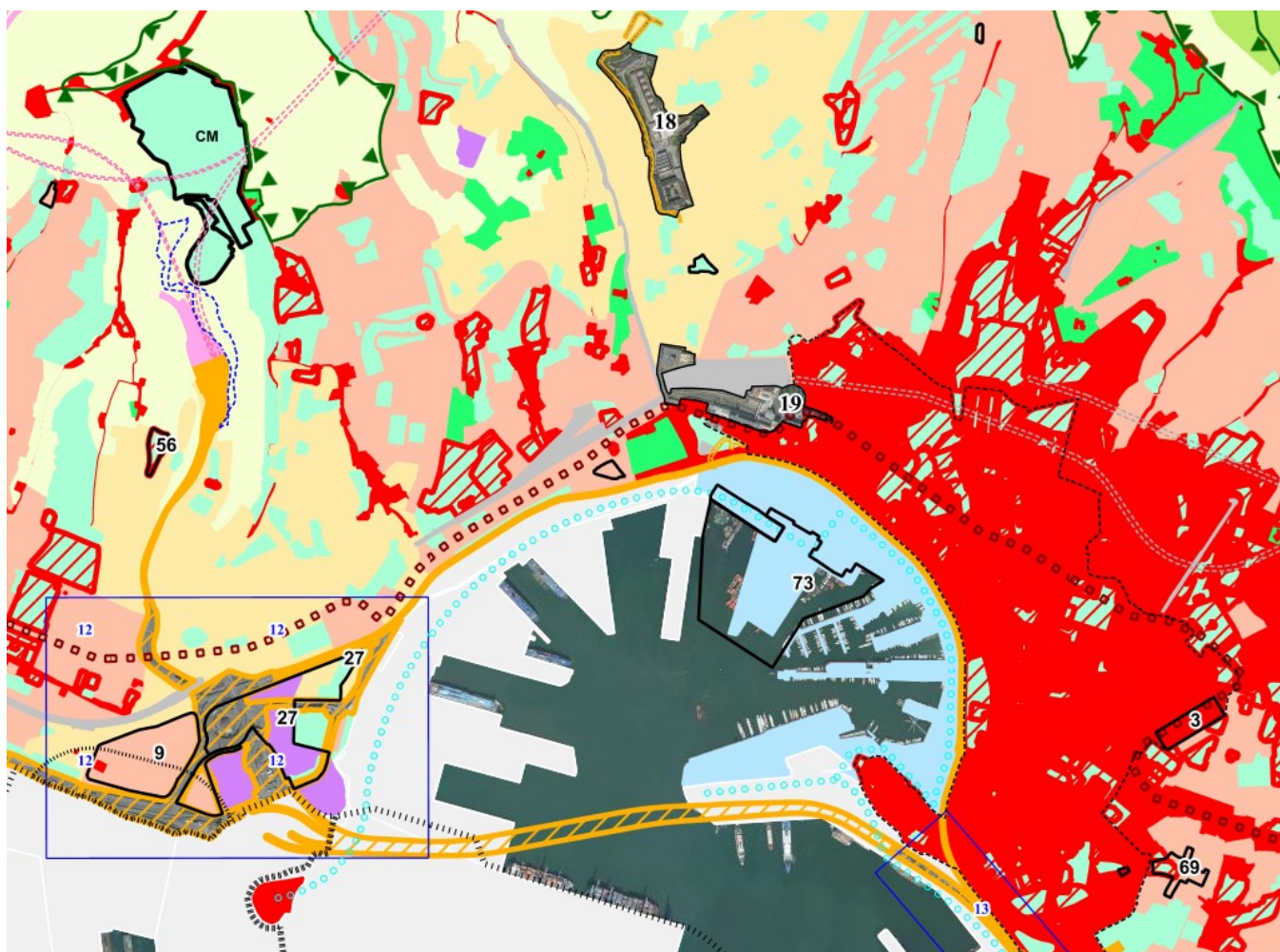
È soprattutto in questa luce che il porto, oggi più che mai, ha per Genova, una funzione pilota.²

Il dibattito è ancora aperto e vivo e si pone di fronte a questioni fondamentali che riguardano il tema del governo del territorio; una strategia di intervento che superi la pratica della rimozione e della delocalizzazione, ma che, al contrario ricerchi nella valorizzazione della potenzialità che si generano proprio dall'integrazione della realtà produttiva con quella urbana la logica per uno sviluppo sostenibile a valere per la crescita complessiva.³

MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.132

² DR. D'ALESSANDRO R., *Il ruolo del porto nella ripresa di Genova*, in Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989, pp.19-22

³ N. ARTUSO, *Il porto e la città*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, A CURA DI S. GABRIELLI, MANCOSU EDITORE, ROMA, 2005, p.48





PUC Assetto Urbanistico (gruppo). Assetto urbanistico del livello 3 del territorio per i municipi e per il centro storico urbano –
Geoportale (www.mappe.comune.genova.it)

PUC - AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

PUC - AMBITO PORTUALE

- AMBITO PORTUALE

PUC - INFRASTRUTTURE

- SIS-I autostrada esistente
- SIS-I ferrovia esistente
- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale previsione
- SIS-I Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-I autostrada di previsione
- SIS-I ferrovia di previsione

PUC - ELEMENTI LINEARI

- Assi di relazione città-porto da concertare con intesa l.84/94
- Assi di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

PUC - AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITÀ INSEDIATIVA DI IDENTITÀ PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

PUC - CENTRO STORICO

- CENTRO STORICO URBANO

PUC - DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

- Inquadramento nazionale

A seguito delle linee guida generali e delle macropriorità definite dalla Commissione europea, ogni stato elabora il proprio Quadro Strategico Nazionale (QSN) che rappresenta il documento strategico nazionale sulle indicazioni della Commissione.

I Programmi Operativi Nazionali (PON) sono i documenti per l'attuazione nello stato membro della programmazione comunitaria¹

- Programmazione 2007-2013

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 sono stati definiti 66 PO (Piani Operativi) "monofondo" ovvero cofinanziati da un solo Fondo strutturale. In particolare 42 PO sono stati cofinanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e 24 PO sono stati finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE).

- POR FESR 2007 - 2013

La Regione Liguria ha predisposto il documento di programmazione per l'utilizzo del Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) per il periodo 2007-2013 al fine di sostenere la competitività dell'economia regionale e di consolidare la coesione economica, sociale e territoriale.

Il Por-Fesr è articolato su cinque priorità strategiche di intervento, chiamate assi:

asse 1 - Innovazione e competitività.

Nell'ambito della programmazione regionale 2007-2013 - ASSE 1 Innovazione e competitività - Azione 1.3 Diffusione delle T.I.C., la Provincia di Genova, oggi Città Metropolitana di Genova, ha risposto all'"avviso per la manifestazione di interesse da parte delle amministrazioni provinciali liguri per l'elaborazione e l'attuazione del relativo piano operativo del polo provinciale del CST Liguria" con il progetto "Polo Provinciale della Provincia di Genova del CST Liguria".

asse 2 – Energia

asse 3 – Sviluppo

asse 4 - Valorizzazione delle risorse naturali e culturali

Inoltre nell'ambito della stessa programmazione 2007-2013 relativamente all' - ASSE 4 Valorizzazione delle risorse Naturali e Culturali – Azione 4.1 Promozione del Patrimonio Culturale e Naturale, la Provincia di Genova ha predisposto e gestito i progetti integrati:

- Terre di castelli e dimore difensive in Provincia di Genova;
- Musei in rete: il lavoro dell'uomo e le trasformazioni del territorio;
- Ville e giardini storici della Provincia di Genova;
- Dimore e parchi storici della Grande Genova;

Nel contesto più ampio del progetto regionale Liguria Heritage.²

asse 5 - Assistenza tecnica

- Programmazione 2014-2020

La Programmazione comunitaria 2014-2020 prevede in Italia la realizzazione di 75 Programmi Operativi cofinanziati a valere sui 4 Fondi Strutturali e di Investimento europei:

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);

Fondo sociale europeo (FSE);

Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR);

Fondo per la politica marittima e della pesca (FEAMP).

La politica di Coesione rappresenta una delle 13 politiche settoriali dell'Unione europea. All'interno della politica di coesione, i piani operativi nazionali rappresentano le concrete priorità di investimento.

¹ <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/content/programmazione-nazionale>

² <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/content/programmazione-2007-2013>



PON METRO - Pon Città Metropolitane

La Commissione Europea con propria decisione del 14 luglio 2015 ha approvato il programma operativo "PON Città Metropolitane 2014-2020" (acronimo PON Metro) con il sostegno del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e del Fondo Sociale Europeo (FSE) nell'ambito degli "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" in Italia, atto che costituisce una decisione di finanziamento ai sensi dell'articolo 84 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento Europeo.

Le Città metropolitane interessate dal Programma PON Metro sono 14, tra cui la #GenovaMetropoli.

Il PON Metro è un programma plurifondo e si inserisce nel quadro dell'Agenda urbana nazionale e delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato per la programmazione 2014-2020, in linea con gli obiettivi e le strategie della costituenda Agenda urbana europea che identifica le aree urbane come territori chiave per cogliere le sfide di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile proprie della Strategia Europa 2020.

Gli assi prioritari sostenuti dal programma sono:

Asse prioritario 1 "Agenda digitale metropolitana" del FESR;

Asse prioritario 2 "Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana" del FESR;

Asse prioritario 3 "Servizi per l'inclusione sociale" del FSE;

Asse prioritario 4 "Infrastrutture per l'inclusione sociale" del FESR;

Asse prioritario 5 "Assistenza Tecnica" del FESR.

Il 09 giugno 2016, con deliberazione 110/2016, la Giunta del Comune di Genova ha approvato il Piano operativo dei progetti nell'ambito del programma operativo nazionale per le città metropolitane (PON Metro 2014-2020), per un budget totale di oltre 40 Milioni di Euro.

Con determinazione del Sindaco Metropolitano n. 50 / 2017 del 06/04/2017 la Città Metropolitana di Genova ha approvato il protocollo operativo con il Comune di Genova per la collaborazione istituzionale sul programma nazionale "PON Città Metropolitane 2014-2020".

PON Governance e Capacità Istituzionale

Con Decisione C (2015) 1343 del 23 febbraio la Commissione Europea ha adottato il Programma Operativo Nazionale Governance e Capacità Istituzionale.

Il PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2020 concorre al raggiungimento degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva definiti da Europa 2020 con una strategia di rafforzamento della capacità istituzionale e amministrativa della Pubblica Amministrazione che offre uno strumento di supporto ai processi nazionali di riforma della PA.

Il Programma finanzia interventi per la modernizzazione del sistema amministrativo con riferimento agli aspetti gestionali, organizzativi, di semplificazione e digitalizzazione di processi e servizi verso cittadini e imprese (e-government) e rafforzando la trasparenza e la partecipazione civica attraverso lo sviluppo e la diffusione dei dati pubblici (open government).

La strategia del Programma prevede anche – attraverso l'Asse 3 - il sostegno alla ridefinizione del sistema di governance multilivello delle politiche di investimento pubblico, capace di superare l'attuale frammentazione ed eccessiva articolazione delle competenze amministrative e di consentire, in questo modo, una migliore qualità nell'azione della PA. Una governance che funzioni in modo organico, mettendo a sistema tutti gli attori a tutti i livelli, coinvolti nell'attuazione dei programmi di investimento pubblico, per agire in modo coordinato, più efficiente, più efficace, per una migliore capacità di realizzare gli interventi e di raggiungere i risultati attesi.

Il PON Governance finanzia attività di accompagnamento agli enti locali per l'attuazione della riforma delle autonomie.



L'Autorità di gestione del PON GOVERNANCE è l'Agenzia per la Coesione Territoriale.³

- *Riqualificazione urbana e sicurezza*

Con il DPCM 25 maggio 2016 è stato approvato il bando con il quale sono definiti le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia e della città di Aosta.

Obiettivo del bando è la riduzione delle situazioni di disagio e degrado sociale delle aree periferiche dei sistemi urbani.

La Città metropolitana di Genova ha risposto al "Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia", individuando, in coerenza con il Comune Capoluogo, i territori in cui sono evidenti situazioni di marginalità e disagio, ma anche potenzialità di innescare processi di sviluppo sociale ed economico. Con D.P.C.M. 6 dicembre 2016, Il progetto Periferie di Genova Metropolitana è stato selezionato ed ammesso a finanziamento per un importo totale di Euro 39.998.616.⁴

³ <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/content/programmazione-2014-2020>

⁴ <https://www.cittametropolitana.genova.it/it/content/riqualificazione-urbana-sicurezza>



5. RIFLESSIONI SU PRINCIPI E LINEE GUIDA PER IL CENTRO STORICO

Nel modo di guardare alla rinascita del centro storico e di intervenire per il suo recupero è importante tracciare percorsi articolati e coerenti tra motivazioni, finalità generali, principi ed idee guida, metodi e procedure in grado di tradursi in progetti, strumenti, azioni concretamente realizzabili. Per individuare questa traccia è utile riflettere sugli errori commessi nel passato.

Negli interventi e negli investimenti che volevano dare una risposta a problemi di tutta la città, il centro storico fu sempre il risultato “perdente” perché nessuno ha mai pensato di controllare e valutare quale potesse essere il loro impatto sulla città antica: il centro storico non è solo una parte funzionale della città, ma è anche il suo cuore: ogni azione sulle altre parti, nel bene e nel male si trasmette al centro. Il sovradimensionamento del fabbisogno residenziale, tutto proiettato nei quartieri dormitorio realizzati sulle colline, assumeva evidenti responsabilità nei confronti delle “non scelte” sul centro storico e del suo primo abbandono residenziale. Uguali evidenti responsabilità si trovavano nell’abbattimento degli antichi quartieri di Piccapietra e di via Madre di Dio. La demolizione delle due parti di contorno non si era limitata a diminuire la consistenza del patrimonio culturale ed a privare la città di contesti ambientali qualificati per valore storico, di immagine e di tessuto umano. I danni erano stati molto più rilevanti perché gli spazi commerciali, realizzati nei quartieri ricostruiti, ne hanno drenato risorse e attività.¹

Su questo fronte i nuovi quartieri direzionali di Corte Lambruschini e di San Benigno contribuirono al drenaggio delle attività produttive, perché molti studi professionali e molte ditte legate all’indotto portuale vi si trasferirono. Sulla base delle esperienze passate anche i nuovi quartieri espositivi, realizzati nelle aree e negli edifici del Porto Antico ed i progetti prefigurati per l’intera riconversione a funzioni urbane dell’arco portuale storico, suscitarono molte perplessità. Ancora una volta non era stato adeguatamente considerato l’impatto di attività e flussi sul centro storico.

Dal dopoguerra ad oggi vennero realizzati interventi nel tessuto edilizio ed urbanistico che comportarono demolizioni e/o trasformazioni, tutti in varia misura insensibili e non attenti agli abitanti ed al tessuto sociale insediato.² Inutile parlare delle zone di Piccapietra e di via Madre di Dio, quartieri irrimediabilmente distrutti, i cui abitanti furono allontanati senza alcuna possibilità di ritorno.

I Piani di Recupero, per esempio, di via del Colle e di Salita Prione, pur mantenendo l’uso residenziale ed abitativo del patrimonio edilizio recuperato, comportarono, a loro volta, una sostituzione quasi completa dei vecchi abitanti. Tale prezzo non fu neppure ripagato da un processo diffuso e rilevante di recupero spontaneo all’intorno. Un altro esempio sono i due Piani di Recupero più recenti di Prè e di Porta Soprana: redatti a tavolino non è stato tenuto conto di eventuali processi di partecipazione e di coinvolgimento dell’utenza nel primo caso (un piano di edilizia pubblica), e della struttura proprietaria nel secondo (un piano a partecipazione mista pubblico e privato)

¹ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL’ ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.17

² *IBIDEM*, p.18



I modelli dei Piani di Recupero, seguiti nel passato, furono caratterizzati da un disegno forte (profonde modificazioni nei volumi, nelle strutture, nelle unità abitative, nel linguaggio e nell'espressione architettonica), da un'organizzazione accentrata e da una rigida gestione amministrativa, da procedure contrattualmente molto complesse sopportabili da parte di livelli aziendali elevati e da soggetti contrattualmente forti nei confronti delle pubbliche amministrazioni.³

In tali modelli, ovviamente non trovarono spazio le microeconomie degli investimenti delle famiglie e dei condomini, l'attività e la dimensione aziendale delle piccole e medie imprese, la struttura e la consistenza del tessuto proprietario diffuso e frammentato.⁴

Progetti e piani ebbero effetti traumatici non soltanto sul tessuto sociale, che venne sradicato, ma anche sull'immagine ed il tessuto urbano nel loro complesso.

Ad un processo di progettazione lento e continuo, spesso spontaneo, espressione di un'intenzione collettiva in grado di assimilare ed assorbire ogni nuovo inserimento, si sostituiva un procedimento di sostituzione rapida che tendeva ad "omologare" la nuova immagine ed il nuovo tessuto, non al contesto, ma allo stile, od agli stili, propri dei progettisti alla continua ricerca di autoaffermazione. Maggiore era la dimensione dell'intervento, maggiore era la ferita e la dissonanza nei confronti dell'immagine e dell'aggregazione sociale.

E' importante tenere presente che i progetti che venivano realizzati nel centro storico non riguardavano soltanto un'area, od un comparto o anche un semplice lotto, tantomeno si parlava di progetti settoriali e/o funzionali; essi costituivano sempre le tessere di un mosaico denso, articolato e stratificato.

E' altrettanto importante sottolineare che i progetti che riguardavano il centro storico venivano realizzati in un'area urbana densamente abitata da persone con profonde radici con un'intensa vita di comunità che coinvolgeva non solo gli abitanti, ma anche gli operatori economici.⁵

Ogni centro storico ha le proprie problematiche. Il recupero non si può quindi avere se non in modo fortemente rapportato al luogo in cui l'intervento si inserisce; la diversità di ogni contesto va rispettata, pone necessità ed obiettivi assai diversi, ma costituisce anche un patrimonio in termini di potenzialità.

Si può però dire con certezza che ogni intervento di recupero non può prescindere dalla necessità di una maggiore integrazione nella realizzazione di attivare rapporti di collaborazione fra soggetti pubblici e soggetti privati e all'esigenza di coniugare insieme la dimensione fisica economica e sociale dei progetti.⁶

I problemi legati agli interventi dei centri storici sono di diversa natura. Ci sono due questioni di metodo che appaiono fondamentali: esiste un problema di conoscenza e un problema della valutazione degli interventi.

Molto spesso gran parte degli interventi non hanno una sufficiente base scientifica di conoscenze sul patrimonio storico, in particolare ai processi delle logiche di stratificazione storica della città e ai mutamenti che la città ha svolto nel tempo. Una conoscenza approfondita delle peculiarità del luogo ci permette di identificare meglio il tema della "memoria".⁷

Vi è poi un problema di valutazione degli interventi: una volta che si sia stabilito un progetto, occorre stabilire delle regole attraverso cui valutarne la possibile efficacia rispetto al contesto in cui si prefigge di agire. Il problema sta nel fatto che le amministrazioni pubbliche non dispongono di valutatori che possono dare un giudizio di comparto dei progetti su cui l'ente deve decidere.⁸

Il Centro storico di Genova è stato visto anche con due punti di vista che appaiono non conciliabili: il primo riguarda un'idea di Centro storico come realtà unica di riferimento, da valutare nei suoi termini globali e presupponendo, pertanto, che la ragion d'essere delle diverse parti che lo compongono possa comunque assimilarsi, essere intesa come un insieme riconducibile ad omogeneità.

Il secondo punto di vista riguarda un'idea di Centro storico come insieme di parti separate, fra loro

³ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.19

⁴ F.GORIO, *Pensieri elementari sull'urbanistica*, in *Parametro n.186*, 1991, in *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p. 19

⁵ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.19

⁶ *Genova, il libro verde sul centro storico*, A CURA DELL' ASSOCIAZIONE PER LA RINASCITA DEL CENTRO ANTICO, SAGEP, GENOVA, 1992, p.10

⁷ *IBIDEM*, p.10

⁸ *IBIDEM*, p.10



disomogenee, ben caratterizzate, non riconducibili ad un *unicum*, e respingendo la possibilità di attribuire al cosiddetto Centro storico un qualsivoglia connotato di insieme.⁹

Nella situazione fin qui rappresentata, che peraltro ha riflessi e connotazioni che possono essere riferite anche ad altre situazioni italiane, il problema è quello di agire su due fronti. Uno è quello del microintervento risanatore con cui cercare soprattutto di determinare delle vere e proprie possibilità manutentive, cosa che oggi non è, nel senso che gli odierni problemi di manutenzione non possono essere risolti se non si fanno interventi propedeutici. L'altro è invece quello di puntare su alcuni grandi interventi che possono in qualche modo dare vita a un sistema. In altri termini, se il Porto Antico non ha ancora avuto delle ricadute sul Centro storico, il completamento dell'intero arco portuale, andando a costituire massa, data la consistenza dell'intervento, dovrebbe consentire il rispiegarsi di effetti positivi forti, sia in termini di generale utilizzo, sia in termini di modifica dei regimi immobiliari, in modo da poter effettivamente contare su un diverso titolo di appartenenza al Centro storico da parte dei suoi cittadini.¹⁰

⁹ INTERVENTO DI B. GABRIELLI IN *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. COMITATO DISTRETTUALE CENTRO STORICO DI GENOVA, LOG EDITRICE, GENOVA, 2009, p.18

¹⁰ [HTTP://CIVIS.COMUNE.GENOVA.IT/GABRIELLI.HTM](http://civis.comune.genova.it/gabrielli.htm)



6. INDICE

1. INTRODUZIONE: IL CONCETTO DI “CENTRO STORICO” E LE SUE APPLICAZIONI NELL’URBANISTICA	4
2.CITTÀ E PORTO NELLA STORIA DI GENOVA: BREVE TRACCIATO DI PERIODIZZAZIONE	11
2.1 TOPOGRAFIA DI GENOVA ANTICA	19
2.2 IL CINQUECENTO: IL ‘SECOLO DEI GENOVESI	22
2.3 L’INURBAMENTO DI MASSE E LA PENURIA DI ALLOGGI DELLA CITTÀ NEL SETTECENTO.	26
2.4 LA FORMAZIONE DELLA CITTÀ CONTEMPORANEE	30
3.PIANI, PROGETTI ED EVENTI NEL CENTRO STORICO E NEL PORTO	39
3.1. IL PIANO DI AMPLIAMENTO DELLE ABITAZIONI DI CARLO BARABINO	47
3.1.1 <i>Il contesto</i>	47
3.1.2 <i>Il Piano</i>	50
3.1.3 <i>Gli interventi proposti dal Piano</i>	52
3.1.4 <i>Il Piano dal 1836</i>	54
3.1.5 <i>L’ Ampliamento dal 1865</i>	56
3.1.6 <i>Il ruolo del porto e il suo ampliamento tra fine Ottocento e inizi del Novecento.</i>	62
- <i>Inquadramento normativo Nazionale</i>	67
3.2 IL PIANO REGOLATORE DEL CENTRO CITTÀ (1932)	70
3.2.1 <i>Il contesto</i>	70
3.2.2 <i>Studio di un Piano Organico e tracciato per un Piano Regolatore Generale</i>	71
3.2.3 <i>Il concorso</i>	72
3.2.4 <i>Il Piano</i>	74
3.2.5 <i>I progetti del Piano</i>	75
3.2.6 <i>Il Piano Particolareggiato di Esecuzione di Piazza Dante</i>	76
3.2.7 <i>I Piani Particolareggiati per la zona di Piccapietra, via Madre di Dio e via San Vincenzo</i>	77
3.2.8 <i>Il Progetto di Diradamento della Genova Medievale</i>	80
3.2.9 <i>Il Piano Regolatore Portuale</i>	81
3.3 IL CONTESTO DEL DECENNIO DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE	86
3.3.1. <i>L’assetto sociale</i>	87
3.3.2 <i>Le imprese</i>	87
3.3.4 <i>Il Porto e l’Aeroporto</i>	87
3.3.5 <i>Le infrastrutture</i>	89
<i>In rosso la strada Pedemontana; in blu la “camionale” Genova-Serravalle; in rosso scuro il Ponte Morandi</i>	91
- <i>Inquadramento normativo nazionale</i>	92
3.4 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL 1959	93
3.4.1. <i>I contenuti del Piano</i>	94
3.4.2 <i>Valutazione del Piano Regolatore e nomina della Commissione Astengo</i>	96
3.4.3 <i>L’impostazione metodologica di Astengo</i>	98
3.4.4. <i>L’attuazione del Piano</i>	99
- <i>Inquadramento normativo nazionale</i>	101
3.5 STUDI PER IL CENTRO STORICO	106
3.5.1 <i>Il gruppo di studio per il centro storico</i>	106
3.5.2 <i>Delibera quadro per il Centro storico</i>	109
3.5.3 <i>L’espansione universitaria nel Centro storico</i>	111
<i>Particolare di Luciano Grossi Bianchi per la Nuova Facoltà di Architettura. – Genova verso il 1992, a cura del Comune di Genova Assessorato all’Urbanistica, Genova, 1989, p. 186</i>	113
3.5.4 <i>Un manuale per il recupero, il contributo di Italia Nostra</i>	114
- <i>Inquadramento normativo nazionale</i>	116
3.6 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GENOVA 1976 - 1980	118



3.6.1 Il nuovo Piano Regolatore	118
3.6.2 I contenuti del piano	119
- Inquadramento normativo nazionale	120
3.7 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GENOVA E IL PIANO URBANISTICO COMUNALE DI GENOVA P.U.C. (1997- 2000)	121
3.7.1 Legge Regionale n.9 del 24 marzo 1999	122
3.7.2 Ruoli di A.R.T.E. e A.R.R.E.D. per il recupero	123
3.7.3 La crisi delle attività industriali e portuali	124
3.7.4 L'assetto sociale	124
3.7.5 Il Piano Territoriale di Coordinamento	125
3.7.6 Scenario di trasformazione	125
3.7.7 Le linee del governo urbano a Genova	126
3.8 GLI EVENTI E LA RIQUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ	129
3.8.1 Celebrazioni Colombiane del 1992	129
3.8.2 Vertice G8 del 2001	131
3.8.3 Genova Capitale della Cultura Europea, 2004	132
3.8.4 Centri Storici UNESCO - 2006	133
- Inquadramento normativo nazionale	137
4.IL CENTRO STORICO GENOVESE: DINAMICHE E PROSPETTIVE	139
4.1 PROBLEMI DI DEGRADO	146
4.2 MAPPATURA CULTURALE DELLA CITTÀ VECCHIA O PROGETTO CIVIS AMBIENTE	151
4.3 RAPPORTI E BARRIERE TRA PORTO E CITTÀ	153
4.3.1 Il Quartiere di Piazza Sarzano	155
4.3.2 Il Quartiere del Molo	156
4.3.3 Il Quartiere di Prè	159
4.3.4 Il Quartiere del “Ghetto”	163
4.3.5 Il Waterfront	166
4.4 REINTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ	169
- Inquadramento nazionale	173
5. RIFLESSIONI SU PRINCIPI E LINEE GUIDA PER IL CENTRO STORICO	176
6. INDICE	179
7. BIBLIOGRAFIA	182
8. SITOGRAFIA	191
9. ALLEGATI	192
Allegato I - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena	193
Tavola generale	193
Allegato II - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena	194
Tav. 1	194
Allegato III - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena	195
Tav. 2	195
Allegato IV - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena	196
Tav. 3	196
Allegato VI - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	197
Planimetria generale – Quadro di unione	197
Allegato VII - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	198
Tav. 17	198
Allegato VIII - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	199
Tav. 18	199
Allegato IX - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	200
Tav. 21	200
Allegato X - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	201




Tav. 22	201
Allegato XI- Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959	202
Legenda	202
Allegato XII - Planimetria del Piano Regolatore delle zone centrali della città	203
Tav. 1 203	
Allegato XIII - Planimetria del Piano Regolatore delle zone centrali della città	204
Tav. 2 204	
Allegato XIV - Planimetria del Piano Regolatore Generale	205
Edizione 1980	205
Tav. 28	205
Allegato XV - Planimetria del Piano Regolatore Generale	206
Edizione 1980	206
Tav. 29	206
Allegato XVI - Planimetria del Piano Regolatore Generale	207
Edizione 1980	207
Tav. 33	207
Allegato XVII - Planimetria del Piano Regolatore Generale	208
Edizione 1980	208
Tav. 34	208
Allegato XVIII - Planimetria del Piano Regolatore Generale	209
Edizione 1980	209
Legenda	209
Allegato XIX - Planimetria del Piano Regolatore Generale	210
Adottato con D.C.C. n. °74 del 16/07/1997	210
Tav. 37	210
Allegato XX - Planimetria del Piano Regolatore Generale	211
Adottato con D.C.C. n. °74 del 16/07/1997	211
Tav. 38	211
Allegato XXI - Planimetria del Piano Regolatore Generale	212
Adottato con D.C.C. n. °74 del 16/07/1997	212
Tav. 43	212
Allegato XXV – Piano Urbanistico Comunale	213
Tav. 37	213
Allegato XXVI – Piano Urbanistico Comunale	214
Zonizzazione e suscettività d’uso del territorio	214
Tav. 38	214
Allegato XXV – Piano Urbanistico Comunale	215
Zonizzazione e suscettività d’uso del territorio	215
Tav. 43	215



7. BIBLIOGRAFIA

- F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990
- Ing. E. Broccardi. L'unificazione del Comune di Genova. Relazione del Commissario Straordinario, Genova, 1926, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990 p.165
- G. Di Benedetto, *Introduzione all'urbanistica*, Firenze, 1977, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.59
- E. Fuselli, *Concorso per il Piano Regolatore della città di Genova*, in *Architettura*, gennaio 1932, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990, p.97
- A. Mioni, *Le città italiane tra le due guerre (1920-1940)*, in A.A.V.V., *La città*, Milano, 1978, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990 p.156
- L. Patetta, *Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo*, Milano 1976, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990 p.38
- *Il Piano Regolatore del Centro*, in *Genova-Rivista Municipale*, agosto 1931, in F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra due guerre*, De Ferrari Editore S.r.l., Genova, 1990 p. 101
- G. Bianchi, R. Strappini, M. Talia, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, Gangemi Editori, Genova, 1981
- C. Bertelli, *Genova*, in *L'Italia da recuperare*, a cura di L. Bellicini, Cresme-Credito Fondiario, Roma, 1988, in G. Bianchi, R. Strappini, M. Talia, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, Gangemi Editori, Genova, 1981, p.138
- B. Gabrielli, *Giovanni Astengo, urbanista da Genova (1963) a Bergamo (1969)*, in *La ragione del Piano: Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, a cura di F. Indovina, Franco Angeli Editori, Milano, 1991, in G. Bianchi, R. Strappini, M. Talia, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, Gangemi Editori, Genova, 1981 pp.88
- C. Buscaglia, P. Cevini, *Un Piano per il centro storico, indice per i beni culturali del territorio ligure*, n.20, 1980, in G. Bianchi, R. Strappini, M. Talia, *Innovazione in urbanistica a Genova e a Milano, gli esiti contraddittori della sperimentazione nell'ultimo decennio*, Gangemi Editori, Genova, 1981 p.80
- G. Bigatti, A. Giuntini, A. Mantegazza, C. Rotondi, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete, dalle aziende pubbliche e della Feder gas acqua*, Angeli, Milano, 1997
- G. Bigatti, *La conquista dell'acqua, Urbanizzazione e approvvigionamento idrico*, in G. Bigatti, A. Giuntini, A. Mantegazza, C. Rotondi, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete, dalle aziende pubbliche e della Feder gas acqua*, Angeli, Milano, 1997 pp. 35 – 83
- D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
- T. W. Adorno, M. Horkheimer, *Dialettica dell'Illuminismo*, Einaudi, Torino, 1966, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
- G. Ashworth, J. Tunbridge, *The Tourist-Historic City. Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*, Pergamon, Amsterdam-New York, 2000, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
- Cederna, *I vandali in casa*, Laterza, Roma-Bari, 1956, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
- P.L. Cervellati, R. Scannavini, C. De Angelis, *La nuova cultura della città: la salvaguardia dei centri storici, la riappropriazione sociale degli organismi urbani e l'analisi dello sviluppo territoriale nell'esperienza di Bologna*, Edizioni scientifiche e tecniche Mondadori, Milano 1977, in D. Cutolo, S.



- Pace, La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 p.28
- D. Cutolo, S. Pace, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in  D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016p.54
 - F. De Pieri, *Un paese di centri storici: urbanistica e identità locali negli anni Cinquanta e Sessanta*, in "Rassegna di architettura e urbanistica", XLVI, 136,2012, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 In D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, pp. 92-100
 - F. De Pieri, *La legge 167 e i ceti medi*, in "Territorio", 17,64, 2013,in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 pp. 75-81
 - Bellini, *La ricostruzione, frammenti di un dibattito tra teorie e restauro, questione dei centri antichi, economia*, in Guerra. Monumenti. Ricostruzione. Architetture e centri storici italiani nel secondo conflitto mondiale, a cura di L. De Stefani, Marsilio, Venezia, 2011, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, pp 14-65
 - H. David, *Urban Places in the "Global Village". Reflections on the Urban Condition in the Late Twentieth Century Capitalism*, in *World Cities and Future of the Metropolises*, Catalogo della mostra (Palazzo dell'Arte, Milano, 21 Settembre – 18 dicembre 1988), a cura di L.Mazza, Electa, Milano, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016,pp. 21-32
 - - Dobby, *Conservation and Planning*, Hutchinson, London, 1978, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
 - N.Huse, *Denkmalschutz*, in *Zukunftsauaufgaben der Stadtplanung*, T. Sieverts, Werner, Dusseldorf, 1990, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, pp. 85-101
 - G. Losavio, *Una politica per i centri storici. Presentazione di un programma d'azione*, in *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e zecca, roma,1995, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 pp. 152-160
 - G. Samonà, *Problemi urbanistici ai margini del Convegno di Lucca*, in *Urbanistica*, XXVII, 23,1958, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016,pp.4-6
 - G. Sjoberg, *The Preindustrial City: Past and Present*, The Free Press, Glencoe, Illinois, 1960, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
 - Vancouver 76: *Conferenza delle Nazioni unite sugli insediamenti umani. Habitat Italia: rapporto nazionale*, Edigraf, Roma, 1976,in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p.276
 - Zito, *Centri storici UNESCO. Siti complessi e in continua evoluzione, 1972-2012*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, in D. Cutolo, S. Pace, *La scoperta della città antica,*



- Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016, p. 273-281
- *Difesa del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione*, atti del I Convegno Nazionale (Roma, novembre 1956), a cura di Italia Nostra, Roma, 1956, in D. Cutolo, S. Pace, La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
 - Italia Nostra, *I centri storici nella città contemporanea, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995)*, istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, 1995, in D. Cutolo, S. Pace, La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 pp.184-185
 - G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - Abalos, U. Grau, *Verticalism, the future of*, in A. ernandez, J. Mozas, J. Arpa Ed. *"This is Hybrid"*. At Ediciones, Victoria 2011, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - R. Banham, *Megastructure. Urban future of the recent past*, Thames and Hudson, London 1976, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - M. Berengo, *L'Europa delle città*, Torino 1999, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - Conforti, P. Avello, R. Segoni, *Picasso urbanista*, in *"Casabella"*, 402, 1975, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - F. De Miranda, *La sopraelevata di Genova e le sue caratteristiche di progetto*, in *"Costruzioni metalliche"*, 5, anno XVII, 1965, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - F. De Miranda, *Strada sopraelevata a Genova*, in *"Casabella"*, 308, 1966, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - J. Fenton, *Hybrid buildings*, Princeton architectural press, New York 1985, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - Flint, *This Land: The Battle over sprawl and the future of America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 2006, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - B. Gabrielli, *Difficoltà politiche e difficoltà tecniche. I tempi della riqualificazione urbana e i tempi dell'Amministrazione*, in *"Archivio Studi Urbani e regionali"*, 70, 2000, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - F. Gastaldi, *La strada sopraelevata di Genova. Tra storia e attualità*, in *"Trasporti & Cultura"*, 5, 2003, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - F. Gastaldi, *Genova: verso il completamento del waterfront redevelopment*, in *"Urbanistica informazioni"*, 178, 2001, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016
 - F. Maki, *Investigations in Collective forms*, Washington University, Washington 1964, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - J. Mesqui, *La città e il ponte nell'Europa del Medioevo*, in *"Rassegna"*, 48, 1991, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - M. Ricci, *Con Quelle strade un po' così*, in *"PPC"*, 19, 2001, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - Rosa, *I dono della sopraelevata*, Paper presentato alla giornata studi *"La città che cambia, dal G8 al 2004. Genova tra grande manutenzione urbana e innovazione"*. INU-Liguria 15 Marzo 2001, in G. Delbene, M. Giberti, *Made in Goa guida alla città ibrida*, Sagep editori, 2016.
 - E. De Negri, *Ottocento e Rinnovamento urbano. Carlo Barabino*, Sagep editrice, Genova, 1977
 - Dobby, *Conservation and Planning*, Hutchinson, London, 1978.



- F. Donaver, *Storia di Genova*, Tolozzi Editore, Genova, 1967
- G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino, 1961
- B. Gabrielli, *Sulla questione del recupero del Centro storico di Genova*, in *Il Centro storico di Genova: per un Piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
- F. Gastaldi, *La "Commissione Astengo" per la revisione del PRG di Genova nel quadro economico e sociale della città negli anni '60*
- F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- G. Dardano, *Epidemie, contesto urbano ed interventi di risanamento a Genova, 1830 – 1880*, *Storia Urbana*, n.3, luglio 1977, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- S. Balbi, F. Balletti, B. Giontoni, *Contributi per la storia dell'urbanistica genovese*, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001
- *I nuovi lavori di prosecuzione della via Dante*, Genova, settembre 1928, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001
- *La strada galleria fra via Dante e via A.M. Maragliano*, Genova, luglio 1929, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- *Un concorso per il piano regolatore di alcune zone della città*, Genova, maggio 1930, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- C. Marchisio, *Il traforo del colle di Carignano*, Genova, maggio 1930, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001
- *La riunione della consulta municipale (21 luglio)*, Genova, agosto 1931, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- *Il piano regolatore del centro*, Genova, agosto 1931, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- *Il concorso per un piano regolatore di alcune zone del centro della città. Relazione della commissione giudicatrice*, Genova 1931, in F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova piani 1866 – 1980*, Collana Preprint, RAPu, Milano 2001.
- B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- F. Alizeri, *Notizie sui professori del disegno in Liguria*, vol. III Genova 1866, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- G. Assereto, *Repubblica democratica e periodo napoleonico* in A.A.V.V. *Storia illustrata di Genova* o.p. cit., in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002
- A.S.C.G., *Amministrazione decurionale*, filza 1125, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002
- T.O. De Negri, *Storia di Genova*, Milano 1974, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- G. Doria, *Nobiltà e Investimenti a Genova in Età Moderna*, Genova 1995, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- G. Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, vol. I, Milano 1926, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002
- G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *In una città portuale del medioevo, Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.
- G. Marcenaro, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Genova 1990, in B. Giontoni, F. Balletti, *Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna*, Genova: De Ferrari, 2002.



- E. Poleggi P. Cevini, *La città nella storia d'Italia*, Genova, Bari 1981, in B. Giontoni, F. Balletti, Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna, Genova: De Ferrari, 2002.
- Ronco, *Storia della Repubblica Ligure 1797 – 1799*, Genova 1992, in B. Giontoni, F. Balletti, Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna, Genova: De Ferrari, 2002.
- M. Qualin, *Per la geografia storica dell'Appennino genovese: le strade e gli insediamenti, in studi geografici sul genovesato*, Genova 1970, in B. Giontoni, F. Balletti, Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna, Genova: De Ferrari, 2002.
- Gazzetta di Genova, n.4 del 6 luglio 1805, cit. in A. Ronco, *Luigia Pallavicini e Genova Napoleonica*, vol. 3, in B. Giontoni, F. Balletti, Genova: territorio e società tra antico regime ed età moderna, Genova: De Ferrari, 2002.
- G.Guzzo, *La pianificazione urbanistica: soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, Giuffrè editore, Milano, 2012
- Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Laterza, Milano, 1967, in G.Guzzo, *La pianificazione urbanistica: soggetti, contenuti e ambiti applicativi*, Giuffrè editore, Milano, 2012p.6
- E. Howard, *Breve Storia di Genova*, Sagep Editrice, Genova 1985
- P.M. Hohemberg – L.H. Lees, *La città europea dal medioevo a oggi*, Laterza, Roma – Bari, 1990.
- P. Lingua, *Breve storia dei Genovesi*, Editori Laterza, Bari 2001
- R. Luccardini, *Circonvallazione a monte, Genova storia dell'espansione urbana dell'Ottocento*, Sagep editori, Savignone (GE), 2012
- R. Luccardini, *Genova e il suo Urban Sprawl*, Sagep Editori, Genova, 2008
- U. Marchese, *La vicenda dell'economia genovese lungo l'800 e il '900, in Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova, 1989
- G. Mondani, *Conoscere Genova, il Centro storico*, Vol. VII, Editori & Associati, Genova, 1984
- G. Poggi, *Genova XXVI secoli di storia*, Fratelli Frilli Editori, Genova, 2006
- F. Volpe, A. Padovano, *La grande storia di Genova, Genova nel XX secolo*, Artlibri, Genova, 2008
- ANCSA, *Convegno sulla salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici, Dichiarazione finale del Convegno sulla salvaguardia e il risanamento dei centri storico-artistici*, in *Urbanistica*, XXIX, 32, 1960
- *Architettura Civile per Genova*, a cura di S. Fera e M. Spesso, Università degli Studi di Genova, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Coedit Edizioni S.r.l., 2010
- Autorità Portuale, *Archivio Storico, Il Consorzio Autonomo del Porto di Genova. La storia*, vol. quinto, parte prima, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano, 2003
- *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, a cura di S. Fera e M. Spesso, Università degli Studi di Genova, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Coedit Edizioni S.r.l., 2010
- *Idea della Magnificenza Civile, Architettura a Milano 1770-1848*, Catalogo della Mostra a cura di L. Patetta, Milano, 1978, in - *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, a cura di S. Fera e M. Spesso, Università degli Studi di Genova, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Coedit Edizioni S.r.l., 2010, p.17
- M. Vitruvio Pollione, *Dell'Architettura*, interpretazione a cura di G. Florian, Pisa, 1978, in *Carlo Francesco Barabino (1768-1835). Architettura Civile per Genova*, a cura di S. Fera e M. Spesso, Università degli Studi di Genova, Dipartimento Polis, Facoltà di Architettura, Coedit Edizioni S.r.l., 2010, p.15
- *Cento anni di Architettura a Genova, 1890-2004*, Fondazione Labò, a cura di L. Lagomarsino, De Ferrari, Genova, 2004
- G. Pigafetta, *1960-1980, in Cento anni di Architettura a Genova, 1890-2004, Fondazione Labò, a cura di L. Lagomarsino, De Ferrari, Genova, 2004*, p.115-119
- *La città e i suoi tempi. Un'indagine sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, a cura di A. Gazzola, FrancoAngeli, Milano, 2007
- P. Arvati, S. Capra, *I mille volti di Genova: la città in numeri*, in *La città e i suoi tempi. Un'indagine*



- sugli stili di vita e le dimensioni temporali, a cura di A. Gazzola, FrancoAngeli, Milano, 2007
- *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016
 - A. Alici, *Italia Nostra e la tutela del patrimonio storico-artistico in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 p.250.
 - D. Cutolo, S. Pace, *Esperienza e conoscenza del centro storico nell' Europa del Novecento*, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 p.46
 - C. Zito, *Centri storici UNESCO. Siti complessi e in continua evoluzione, 1972-2012*, 2016, in *La scoperta della città antica, Esperienza e conoscenza del centro storico nell'Europa del Novecento*, a cura di D. Cutolo, S. Pace, Quodlibet studio, Macerata, 2016 p. 273-281.
 - *I buchi neri del Centro storico. Le nuove etnie e la Sicurezza. Il Ghetto. Atti del Convegno*. Comitato Distrettuale Centro storico di Genova, Log Editrice, Genova, 2009
 - *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017
 - G. Bassani, *Italia da salvare*, a cura di C. Spila, Einaudi, Torino, 2005, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p. 5
 - L. Benevolo, *Centri Storici: l'attività delle Amministrazioni locali italiane nei centri storici*, in *"Parametro"*, n. 45/1976, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.41
 - L. Benevolo, *Che cosa fare per salvarli*, in *"La Repubblica"*, intervista di F. Erban, 5 aprile 2008, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.54
 - L. Benevolo, *Il Piano regolatore*, in *Atti del VI Convegno Nazionale di Urbanistica*, Lucca 9-11 novembre 1957, La difesa del paesaggio urbano e rurale, Istituto Nazionale di Urbanistica 1958. Pubblicato anche in *Architettura, cronache e storia*, n.21/1957, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017.
 - L. Benevolo, *Urbanistica di ieri e di oggi*. Ciclo di conversazioni trasmesse dal III programma Rai, 6 marzo 17 aprile 1958, Universitaria degli Studi di Roma, inventario 3029, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.46
 - L. Benevolo, P.L. Cervellati, I. Insolera, *Comune di Palermo, Assessorato all'Urbanistica e Centro storico, PPE Centro storico, Piano Particolareggiato esecutivo, Relazione Generale*, luglio 1989, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p. 14
 - Ferlenga, *Ritorno al futuro. Borghi e centri storici come materiale per le città di domani*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017 p.14
 - J. Galli, *Piccole patrie cosmopolite*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017pp.116-117
 - Mendo, *Il principe perfetto e ministri adottati documenti politici e morali corredati d'emblemi* de P. Andrea Mendo della Compagnia di Gesù voltati dall'idioma castigliano, Vincenzo Poggioli stampatore della R.C.A., Roma 1816, Documento LV, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017p.315
 - "Ulisse", n.27/1957, *Difendiamo il patrimonio artistico.*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017
 - A. Magrin, *L'integrità dell'ambiente umanizzato* Mannelli (CZ), 2017, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017, p.44
 - C. Pavan, N. Pavan, C. Semenzin, *Osservare per governare un territorio*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017 ,pp.118-119
 - U. Zanotti Bianco, *discorso tenuto al primo convegno dell'associazione Italia Nostra*, in "Ulisse", n.27/1957, *Difendiamo il patrimonio artistico*, in *Il Bel Paese*, a cura di B. Albrecht, A. Magrin, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), 2017p.1361.
 - *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia



Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e zecca, Roma, 1995

- G. Losavio, *Una politica per i centri storici. Presentazione di un programma d'azione*, in *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e zecca, Roma, 1995 pp. 152-160.
 - Italia Nostra, *I centri storici nella città contemporanea*, in *I centri storici nella città contemporanea*, Atti del convegno per i 40 anni dalla fondazione di Italia Nostra (Napoli, dicembre 1995), Istituto Poligrafico e zecca, Roma, 1995 pp. 184-185.
- *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
- S. Capra, *Frontiere etniche nel centro storico*, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996, p.31.
 - F. Cesare Rossi, B. Gabrielli, M. Fazio, *Itinerari n.69/72. La scoperta di Genova*, 1963, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
 - B. Gabrielli, *Sulla questione del recupero del Centro storico di Genova*, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
 - F. Gastaldi, *Il Centro storico di Genova: dibattito, studi, progetti 1930-1970*. In *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996 p.29
 - C. Gattorna, *La bozza del nuovo PRG (1996)*, Circoscrizione Centro storico, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
 - L. Seassaro, *Idee di centro storico, ovvero dalla città vecchia alla città esistente, cento anni di teorie e dibattiti, proposte interrotte e interventi attuali*, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
 - G. Terragna, *Programma di Recupero dell'area compresa tra vico Macellari, piazza dei Truogoli di s. Brigida, vico Piuma e via Prè nel Sestiere di Prè*, in *Il Centro storico di Genova: per un piano "integrato"*, Dossier/materiali didattici, a cura di G. Cinà, Genova, 1996
 - *Genova, il libro verde sul centro storico*, a cura dell'Associazione per la Rinascita del Centro Antico, Sagep, Genova, 1992
 - F. Guelfi, *un "manuale di recupero"*, in *Genova, il libro verde sul centro storico, a cura dell'Associazione per la Rinascita del Centro Antico*, Sagep, Genova, 1992, p.183
 - F. Gorio, *Pensieri elementari sull'urbanistica*, in *Parametro n.186*, 1991, in *Genova, il libro verde sul centro storico, a cura dell'Associazione per la Rinascita del Centro Antico*, Sagep, Genova, 1992, p. 19
 - *Genova, architettura, città, paesaggio*, a cura di s. Gabrielli, Mancosu Editore, Roma, 2005
 - F. Alcozer, *La città progettata*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, a cura di s. Gabrielli, Mancosu Editore, Roma, 2005, p.114
 - N. Artuso, *Il porto e la città*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, a cura di s. Gabrielli, Mancosu Editore, Roma, 2005, p. 42
 - F. Gastaldi, *Scenari di trasformazione e di futuro per Genova tra economia e territorio*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, a cura di s. Gabrielli, Mancosu Editore, Roma, 2005 p.138
 - C. Gattorna, *Attori e processi: le linee e i progetti di una città in azione*, in *Genova, architettura, città, paesaggio*, a cura di s. Gabrielli, Mancosu Editore, Roma, 2005, p.136
 - *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova 1989.
 - E. Benevolo, *La nuova università nel centro storico*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova 1989., p. 179
 - G. Mori, *Lo sviluppo dell'area metropolitana genovese*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova 1989. p.9
 - E. Poleggi, *Formazione e caratteri del Centro storico e del Porto Vecchio*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova 1989.



- Dr. D'Alessandro R., *Il ruolo del porto nella ripresa di Genova*, in *Genova verso il 1992*, a cura del Comune di Genova Assessorato all'Urbanistica, Genova 1989. pp.19-22
- *Genova. 60 schede sulla storia e lo sviluppo urbano di Genova*, a cura di A. Ciruzzi, M. Fadda, C.L. Forti, E. Gavazza, G. Giubbini, F.R. Pesenti, M. Quaini, G. Rebora, R. Semino, Edizioni P.C.I. Federazione di Genova, 1978
- *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, a cura di M. Paternostro, F. Manzitti, De Ferrari, Genova, 2016
- F.Manzitti, *Gli anni Sessanta a Genova*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, a cura di M. Paternostro, F. Manzitti, De Ferrari, Genova, 2016, p.10
- F. Manzitti, *Le imprese*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, a cura di M. Paternostro, F. Manzitti, De Ferrari, Genova, 2016, p.63
- M. Paternostro, *Porto e Aeroporto*, in *Genova, gli anni del boom (1960-1970)*, a cura di M. Paternostro, F. Manzitti, De Ferrari, Genova, 2016, p. 37
- *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, Volume sesto, in *Storia illustrata di Genova*, a cura di L. Borzani, G. Pistarino, F. Ragazzi, Elio Sellino Editore, Milano, 1995
- P. Arvati, *La "città divisa": anni Cinquanta e Sessanta a Genova*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, Volume sesto, in *Storia illustrata di Genova*, a cura di L. Borzani, G. Pistarino, F. Ragazzi, Elio Sellino Editore, Milano, 1995 P.1397
- B.Giontoni, F. Balletti, *Il paesaggio metropolitano*, in *Genova nell'età contemporanea, economia, culture e società nel '900*, Volume sesto, in *Storia illustrata di Genova*, a cura di L. Borzani, G. Pistarino, F. Ragazzi, Elio Sellino Editore, Milano, 1995 p. 1409
- *Guerra. Monumenti. Ricostruzione. Architetture e centri storici italiani nel secondo conflitto mondiale*, a cura di L. De Stefani, Marsilio, Venezia, 2011
- Bellini, *La ricostruzione, frammenti di un dibattito tra teorie e restauro, questione dei centri antichi, economia*, in *Guerra. Monumenti. Ricostruzione. Architetture e centri storici italiani nel secondo conflitto mondiale*, a cura di L. De Stefani, Marsilio, Venezia, 2011, pp. 14-65.
- *I Quartiere del Ghetto di Genova. Studi e proposte per il recupero dell'esistente*, a cura di A. BUTI, Nardini Editori, Firenze, 2006
- *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore Firenze 2004.
- G. Bigatti, *La città operosa: Milano nell'ottocento*, Franco Angeli, Milano, 2007, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore Firenze 2004
- A. Casareto, *Il ruolo dell'Agenzia Regionale per il Recupero Edilizio e gli interventi in corso*, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore Firenze 2004, p.31
- A. Del Bianco, *La qualità degli interventi di ARTE Genova all'interno del centro storico*, in *Il recupero del centro storico di Genova: il punto sui programmi di recupero edilizio e socioeconomico del centro storico: igiene, sicurezza urbana e abitativa*, a cura di Arkos Nardini Editore Firenze 2004 p. 25-27
- *Nove Opere del Porto Vecchio, La costruzione del Porto di Genova tra Otto e Novecento*, Catalogo della mostra di Genova, Palazzo San Giorgio, 23 novembre – 13 dicembre 1987, Facoltà di Architettura / Istituto di Storia dell'Architettura, Sagep editrice, Genova, 1987
- *Novecento Genovese, Genova attraverso i censimenti 1951 – 2001*, a cura dell'unità organizzativa statistica del Comune di Genova, 2007
- P. Arvati, *Mezzo secolo di censimenti*, in *Novecento Genovese, Genova attraverso i censimenti 1951 – 2001*, a cura dell'unità organizzativa statistica del Comune di Genova, 2007
- *Storia illustrata di Genova*, a cura di L. Borzani, G. Pistarino, F. Ragazzi, Elio sellino Editore, Milano, 1995
- P. Arvati, *La "Città Divisa": anni Cinquanta e Sessanta a Genova*, in *Genova nell'età Contemporanea*,



economia, culture e società nel Novecento, Volume Sesto, in Storia illustrata di Genova, a cura di L. Borzani, G. Pistarino, F. Ragazzi, Elio Sellino Editore, Milano, 1995

- *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, postfazione di B. Secchi, a cura di P. Di Biagi e P. Gabellini, Editprie Laterza, Bari, 1992
- P. Di Biagi, *Giovanni Astengo. Un metodo per dare rigore scientifico e morale all'urbanistica*, in *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, postfazione di B. Secchi, a cura di P. Di Biagi e P. Gabellini, Editprie Laterza, Bari, 1992
- *World Cities and Future of the Metropoles, Catalogo della mostra (Palazzo dell'Arte, Milano, 21 settembre – 18 dicembre 1988)*, a cura di L. Mazza, Electa, Milano
- H. David, *Urban Places in the “Global Village”. Reflections on the Urban Condition in the Late Twentieth Century Capitalism*, in *World Cities and Future of the Metropoles, Catalogo della mostra (Palazzo dell'Arte, Milano, 21 settembre – 18 dicembre 1988)*, a cura di L. Mazza, Electa, Milano, pp. 21-32



8. SITOGRAFIA

- www.ancsa.org
- www.unesco.it
- www.genova.erasuperba.it
- www.larassegna.it
- www.visitgenoa.it
- www.cittametropolitana.genova.it
- www.asgenova.beniculturali.it
- www.archiviodistatodigenova.it
- www.academia.edu
- www.civis.comune.genova.it
- www.comune.genova.it
- www.unige.it
- www.palazzideirolli.it
- www.gloriadroghi.com
- www.dircost.di.unito.it



9. ALLEGATI



Allegato I - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e Sampierdarena
Tavola generale



Allegato II - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e
Sampierdarena

Tav. 1



Allegato III - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e
Sampierdarena

Tav. 2



Allegato IV - Planimetria Piano di Ricostruzione di Genova Centro e
Sampierdarena

Tav. 3



Allegato VI - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959

Planimetria generale – Quadro di unione



Allegato VII - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959

Tav. 17



Allegato VIII - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959

Tav. 18



Allegato IX - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959

Tav. 21

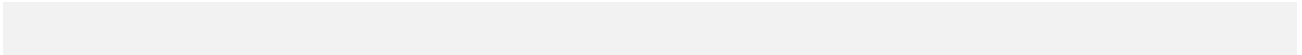


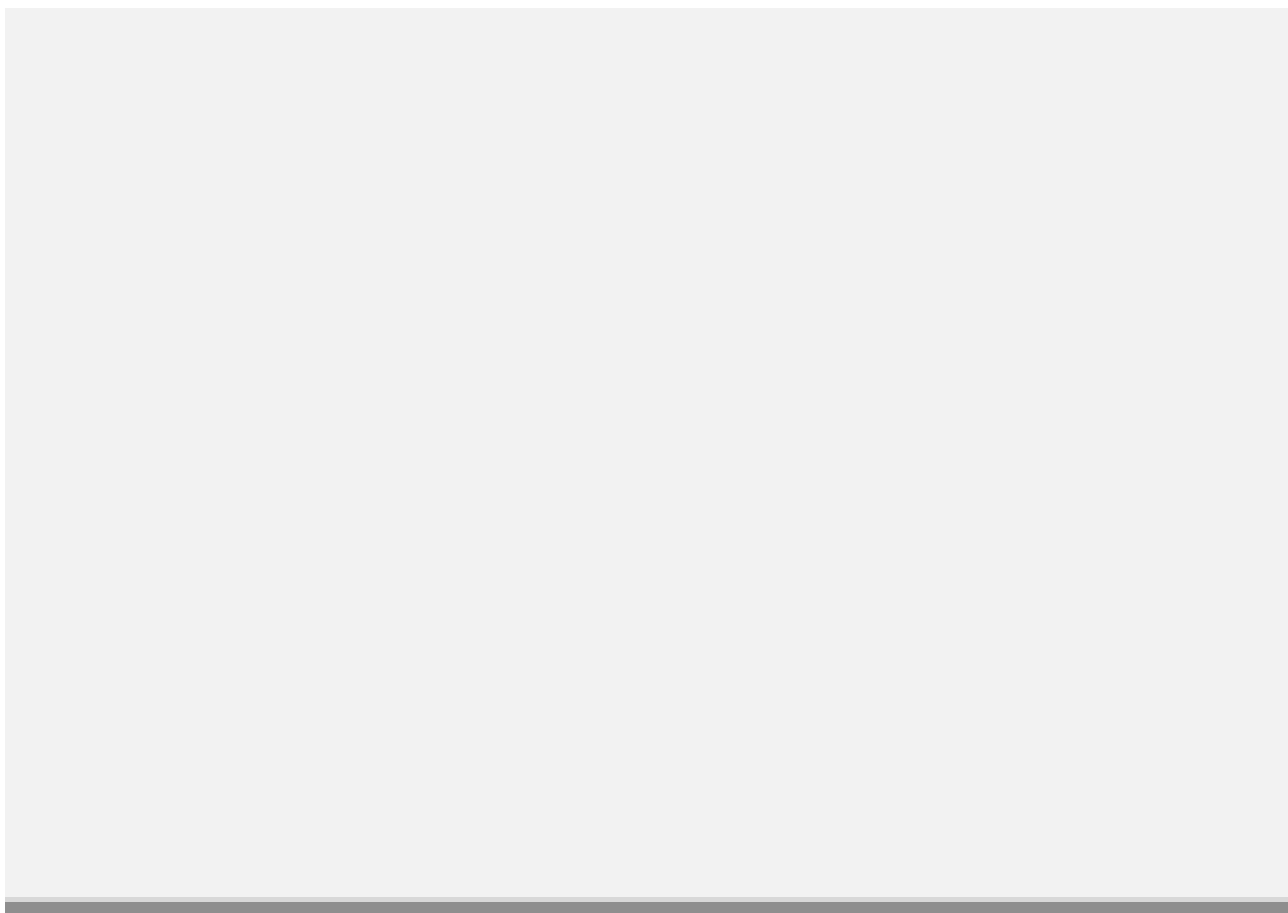
Allegato X - Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959
Tav. 22



Allegato XI- Il Piano Regolatore Generale della Città di Genova - 1959

Legenda





Allegato XII - Planimetria del Piano Regolatore delle zone centrali della città
Tav. 1



Allegato XIII - Planimetria del Piano Regolatore delle zone centrali della città
Tav. 2



Allegato XIV - Planimetria del Piano Regolatore Generale
Edizione 1980
Tav. 28



Allegato XV - Planimetria del Piano Regolatore Generale

Edizione 1980

Tav. 29



Allegato XVI - Planimetria del Piano Regolatore Generale
Edizione 1980
Tav. 33



Allegato XVII - Planimetria del Piano Regolatore Generale
Edizione 1980
Tav. 34



Allegato XVIII - Planimetria del Piano Regolatore Generale

Edizione 1980

Legenda



Allegato XIX - Planimetria del Piano Regolatore Generale
Adottato con D.C.C. n.°74 del 16/07/1997
Tav. 37



Allegato XX - Planimetria del Piano Regolatore Generale

Adottato con D.C.C. n.°74 del 16/07/1997

Tav. 38



Allegato XXI - Planimetria del Piano Regolatore Generale

Adottato con D.C.C. n.°74 del 16/07/1997

Tav. 43



Allegato XXV – Piano Urbanistico Comunale
Zonizzazione e suscettività d’uso del territorio
Tav. 37



Allegato XXVI – Piano Urbanistico Comunale
Zonizzazione e suscettività d’uso del territorio
Tav. 38



Allegato XXV – Piano Urbanistico Comunale
Zonizzazione e suscettività d’uso del territorio
Tav. 43