



Ora però ripensiamo la gestione dell'ecosistema umano

Ora però ripensiamo la gestione dell'ecosistema umano

Diego Zoppi, membro del Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori e coordinatore del Dipartimento Politiche Urbane e Territoriali, riflette sul futuro di Genova, auspicando un percorso per la rigenerazione della Valpolcevera

[Leggi tutti gli articoli dell'inchiesta "Genova e il fantasma del ponte Morandi"](#)

Ci fu un'epoca in cui Genova declinò la frenetica, fiduciosa e furbesca corsa alla ricostruzione del dopoguerra, sperimentando **nuovi modelli infrastrutturali ed urbani**: li accolse e li sfruttò nella sua perenne lotta contro la penuria di aree usabili e la variegata orografia. Tra fine anni '50 e inizio '60 nacquero i 5 km della "Sopraelevata", si svilupparono gli studi urbani di Giovanni Astengo, si applicarono le nuove utopie lecorbusieriane al Quartiere INA CASA per i 5.000 abitanti di Forte Quezzi (il cosiddetto "Biscione"). In quel clima fu accolto anche il viadotto Polcevera, per sovrappassare una vallata piena di fabbriche, case e ferrovie. L'ambizioso ponte, con pochi punti di appoggio per non interferire con il fondovalle, doveva essere realizzato senza

centine per non interrompere le produzioni e i trasporti sottostanti, ma, soprattutto, doveva utilizzare quella tipologia costruttiva a buon mercato alla quale era stata affidata la ricostruzione: il calcestruzzo armato. Avrebbe sovrappassato il mondo sottostante e le vite che lo popolavano per far parte del Ponente Genovese, dove, da sempre, si costruiscono navi immense a contatto con palazzi, gli aerei di linea atterrano sfiorando le gru portuali, container e industrie stanno a fianco di scuole e parchi e dove tutto convive nelle tre, costipate, dimensioni in cui Genova è nata e cresciuta.

Riccardo Morandi, ingegnere di genio, seppe assolvere in modo magistrale al compito assegnato, disegnando una nuova tipologia di ponte, fiero nella propria leggera e nuova eleganza. Difficile sapere quanto la mancanza di ridondanza strutturale, per mantenere quella leggiadria, fu atto di fiducia nella modernità e nella tecnologia da lui brevettata, o frutto di inevitabili vincoli di "ottimizzazione economica". Il ponte assurse a simbolo di fiducia nel progresso, ma già dopo pochi anni quel ruolo fu offuscato dall'insorgenza di problematiche strutturali, atipiche, allora, per un'opera ancora giovane. Poi, comunque inatteso, lo schianto. Il trauma collettivo che ne è derivato non riguarda solo Genova, ci pone, infatti, interrogativi come architetti e come persone di questo nuovo millennio.

Le macerie e i tronconi, oggi in fase di smontaggio, i fenomeni catastrofici indotti dal clima, i dissesti ambientali e le nuove povertà **obbligano a interrogarci sulla gestione dell'ecosistema umano** e su quale sviluppo richieda questo nostro tempo nel quale produzione, mobilità, comunicazione, modi di vita cambiano a velocità che non dominiamo. **La tecnologia sembra illimitata, ma non ci dà risposta su urgenze e gerarchie degli interventi:** c'è urgenza di manutenzione, ma c'è altrettanta urgenza di adeguare città e territori ai nuovi modelli di compatibilità sociale, economica ed ambientale. La competizione tra territori chiede maggiori efficienze e migliore qualità della vita. In questo scenario, la professione di architetto, codificata per "costruire", deve assorbire l'attitudine al confronto sociale, all'esperimento, alla concreta simbiosi con l'ambiente, alla prova del tempo. In questo frangente, **Genova** si è mantenuta pragmatica (e la sua Amministrazione ne è interprete) e coesa, ha cercato subito il rimedio alla tragedia, **ha rifiutato le dotte discussioni sulle alternative alla sostituzione e ha deciso per la pronta ricostruzione di un ponte diverso, più sobrio e tranquillizzante**, che possa diventare uno dei tanti livelli altimetrici di cui si compone la città. La presenza cittadina di **Renzo Piano** ha, da un lato ridotto il confronto (anche se non sempre necessario, sempre proficuo), dall'altro ha contribuito

a elevare la discussione sulla necessità di contrastare la tragedia con una trasformazione strutturale di quella parte di città. Una parte di città forse "*lovable, but not liveble*" in cui, prima della cicatrice indelebile del crollo, avevano già lasciato pesanti segni la deindustrializzazione, la fragilità sociale, così come il fragile e incompiuto equilibrio tra grandi complessi commerciali, quartieri operai, parchi binari, fabbriche e svincoli.

Tutto ciò richiede un nuovo approccio e bene sta facendo l'Amministrazione a lavorare sul confronto tra tutte le parti sociali e le istituzioni della città (dall'Università alla Soprintendenza, da Confindustria all'Autorità portuale, dagli Ordini professionali locali e nazionali alle varie associazioni della Valpolcevera e molti altri ancora). **Si sta, così, delineando un percorso che dovrebbe sfociare in una serie di concorsi progettuali che definiranno il masterplan generale del "Quadrante Valpolcevera",** nonché l'assetto di dettaglio delle varie aree sotto al nuovo ponte. Se questi concorsi porranno buone domande (di sostanza e di qualità), Genova otterrà buone risposte per ripartire. L'augurio è che questo percorso possa addirittura essere di guida e modello per le tante parti di Italia che necessitano di nuove **ricette per coniugare efficienza, fattibilità economica, riequilibrio sociale, sostenibilità ambientale, in un confronto tra idee e progetti, invece di quello consueto tra nomi e fatturati.**