

UNPROGETTO micidiale rischia di abbattersi su Genova in vista del 1992, quinto centenario della scoperta dell'America. Presentato con gran pompa in ottobre nella sede del consorzio del porto, esso consiste semplicemente nella distruzione del porto antico tra la Stazione marittima e il Molo vecchio, mediante la costruzione di un'isola di cemento alta sei piani e sopra di essa una torre alta 262 metri, che sarà naturalmente «il più alto grattacielo d'Europa».

Attenzione ai particolari. L'isola ha forma di triangolo equilatero di trecento metri per lato, per una superficie di oltre quattro ettari (pari, per avere un'idea, a otto campi di calcio): ospiterà garage, negozi, uffici, spazi per attività commerciali, ristoranti tra colonnati, loggiati, giardini pensili, scultori eccetera. Il grattacielo, in forma di cono, una specie di missile, avrà trenta piani ad albergo e uffici, tre a ristorante e culminerà in una terrazza panoramica: per un volume di 64.000 metri cubi, quasi un albergo hilton romano messo in piedi anziché disteso. In pratica si tratta del riempimento del porto antico e della sua brutale cementificazione, uno sfregio inaudito per Genova e il suo centro storico.

Autore di questa grottesca trovata (ci sarà anche un parcheggio per cinquecento barche e un acquario sottomarino con «prismi scultorei» e gallerie) è l'architetto americano John Portman,

Sindaco e regioni favorevoli al progetto per una grande isola di cemento

Il grattacielo più grande d'Europa cancellerà l'antico porto di Genova

di ANTONIO CEDERNA

per conto della finanziaria *Fortune* dell'imprenditore genovese Gianfranco Gadolla e della società «Porto Storico», la cui maggioranza è detenuta dal Consorzio del porto: il quale per statuto dovrebbe badare alla gestione portuale, e non già farsi promotore di isole artificiali, alberghi e grattacieli. A lui si devono l'Embarcadero Center di San Francisco, grandi alberghi e centri commerciali ad Atlanta, grattacieli a Singapore.

Non aveva mai visto Genova, ci è venuto in maggio, e la «folgorazione» - ha dichiarato - l'ha avuta a Portofino vedendo tante barche a vela con l'albero maestro alzato: e allora ha capito (pensate un po') che barca a vela e albero maestro sono «l'essenza della Liguria e di Genova». Di qui la forma scelta per l'isola che naturalmente si chiamerà Santa Maria, col grattacielo a far da albero. Un simbolismo infantile da farar-

rossire chiunque abbia appena la testa sulle spalle.

Altro ancora ha detto. Ha detto di essere «un idealista pragmatico» (e si capisce, pare sia azionista di maggioranza di tutto ciò che costruisce); e ha osservato che a Genova, bontà sua, «non c'è nulla che susciti un ricordo, nulla che resti impresso nella mente quando si è lontani»: si è quindi vantato che la sua isola con grattacielo sarà la fortuna di Genova, perché «richiamerà i tour dei turisti, oggi devianti a Venezia, Firenze e Roma». Lasciando così intendere che anche altre antiche città italiane avrebbero tutto da guadagnare dalle sue sinistre attenzioni.

Isola e grattacielo costeranno 400 miliardi: basterà che ogni metro quadrato dell'isola sia rivenduto per dieci milioni perché i finanziatori privati si rinfacciano interamente delle spese, per di più approfittando dei miliardi che

Stato e Comune avranno speso per le opere di urbanizzazione. Il progetto Portman (che ricorda il risibile gigantesco «cono gelato» del santuario della «Madonna delle Lacrime» in costruzione a Siracusa a poca distanza dalla zona archeologica) farebbe piazza pulita di precedenti delibere comunali e progetti di illustri architetti, peraltro da discutere, da Giancarlo De Carlo a Renzo Piano: ed è oggetto di un violento dibattito, che vede schierate all'opposizione tutte le forze culturali, e invece favorevoli sindaco e presidente della regione. Il che dimostra che abbiamo a che fare con un ennesimo caso di quella deregulation che imperversa in Italia: per cui il vuoto lasciato dalle pubbliche amministrazioni che rinunciano a pianificare nell'interesse generale viene riempito da interventi che travolgono l'assetto delle città e favoriscono speculazioni.

E basterà ricordare l'Italstat che a Roma ha progettato una superstrada che costerà cinquanta miliardi al chilometro per valorizzare i terreni che si è accaparrata a peso d'oro nella periferia: la Fiat e la Fondiaria che si accingono a costruire nella periferia occidentale di Firenze, in spregio al piano regolatore, quattro milioni di metri cubi (due volte la piramide di Cheope, otto volte il Duomo di Milano); la Confindustria che a Napoli confeziona progetti per il centro storico, che ne radono al suolo un buon terzo.

Riempendo di cemento il mare, l'architetto americano si vanta di imprimere a Genova «un segno forte». Un segno che bisogna respingere con la massima energia perché - come ha scritto il presidente di Italia Nostra Mario Fazio - solo disinformazione dell'architetto e presunzione dei suoi committenti possono spiegare un tentativo così rozzo, che stronca ogni rapporto tra centro storico e porto antico: clamorosa smentita a quella cultura del restauro, del recupero e del risanamento conservativo di cui le nostre antiche città hanno disperatamente bisogno. Purtroppo «il segnale è stato lanciato, e altre città riceveranno l'onda d'urto di questa subcultura favorita dall'immobilismo e dall'inerzia delle amministrazioni comunali: e ci sarà chi proporrà grattacieli e tutto il resto alla Giudecca, sulle rive del Tevere, nel cuore della Torino barocca».