

# GENOVA, OLTRE L'ALLUVIONE

Alberto Leiss

*Il dibattito seguito alle recenti alluvioni in Liguria.*

*L'azione delle giunte di sinistra e centrosinistra negli ultimi decenni  
e i mutamenti economico-sociali di Genova.*

*La critica dovrà confrontarsi con la complessità del “disordine” attuale.*

*Che chiede nuove relazioni tra le persone, con la natura, con  
il senso di quello che produciamo e consumiamo, con i modi di vivere.*

Il 25 ottobre e il 4 novembre del 2011 le piogge molto forti e molto concentrate nel tempo e su zone assai circoscritte del territorio hanno provocato tragiche e disastrose alluvioni in Liguria, nelle Cinque Terre e nelle vallate del Magra e del Vara vicino alla Spezia, e poi a Genova. Sono morte 17 persone. Le sei travolte dalla piena del torrente Fereggiano a Genova erano tutte donne e bambine: si erano rifugiate in un androne mentre andavano da scuola a casa, ma la furia dell'acqua le ha trascinate in uno scantinato. Nello Spezzino alle vittime umane si è aggiunta una catastrofe del territorio: 250 chilometri di strade rese inagibili da frane e smottamenti. I bellissimi paesini sul mare di Vernazza e Monterosso invasi dal fango e dai detriti. Soprattutto Vernazza.

Questi eventi hanno suscitato una discussione nazionale che può

svilupparsi in direzioni diverse: eventi simili possono essere previsti? Si possono evitare? Quanto dipende dai mutamenti climatici e quanto dall'uso dissennato del territorio da parte dell'uomo? Quanto dagli eccessi nella “cementificazione” e quanto dall'abbandono delle campagne? Perché le città e i paesi sono stati urbanizzati in modo spesso selvaggio, e che cosa ha senso fare oggi per rimediare, tenendo conto anche della devastante crisi finanziaria che riduce drasticamente le risorse pubbliche?

In questo articolo mi concentrerò sull'esame della situazione a Genova, città che rappresenta bene una serie di questioni emblematiche dello sviluppo urbano in un mondo globalizzato, ma vorrei prima richiamare brevemente la differenza delle situazioni che le alluvioni hanno drammaticamente evidenziato<sup>1</sup>.

## **Una situazione articolata**

Si è parlato molto, nelle cronache giornalistiche e nel dibattito pubblico, caratterizzato anche da contestazioni molto forti nei confronti dei politici e degli amministratori coinvolti, degli effetti disastrosi della “cementificazione”, ma questo termine non restituisce la complessità dei fenomeni.

Nello Spezzino, nelle vallate dei torrenti Vara e Magra siamo di fronte a una tendenza consolidata nei decenni che ha teso a ridurre gli alvei di corsi d'acqua che sfociavano in un ampio delta soggetto a esondazioni periodiche in una innaturale configurazione a estuario. Si è costruito – case e imprese economiche – nelle zone che, nonostante la costruzione di argini, vengono ogni tanto invase dalle acque. Le piene, dunque, non sono originate dal cemento, ma ciò che

è stato costruito è soggetto a un rischio.

Nelle Cinque Terre, che da molti anni sono un Parco Nazionale inserito nel patrimonio dell'Unesco, non si può parlare di cementificazione, se non per piccoli interventi per lo più risalenti a molti anni fa. I cinque paesini sul mare sono rimasti gli stessi, quanto a configurazione urbana, nonostante l'esplosione dell'afflusso turistico. Qui il problema è l'estrema delicatezza di un territorio caratterizzato dal terrazzamento, iniziato un migliaio di anni fa, di alte colline che si gettano ripidissime in mare. Sono piccole fasce sostenute da muretti a secco, per lo più coltivate a vite. Se due di queste strette terrazze franano è inevitabile un effetto valanga su quelle sottostanti che le fa tutte crollare verso il mare. Nell'ultimo decennio sono stati fatti vari tentativi per riattivare un'economia dei prodotti locali capace di mantenere un presidio in una "campagna" che può essere mantenuta solo dalle nude mani dell'uomo (e soprattutto delle donne, che fino a cinquant'anni fa portavano nei canestri a piedi da valle a monte la terra necessaria a rendere coltivabili le fasce, e raccoglievano con lo stesso sistema l'uva). È stato detto che in pochi decenni dopo l'ultima guerra mondiale è stata compromessa, con l'abbandono generalizzato delle campagne, una trasformazione del territorio che era stata compiuta lungo secoli: secondo certi calcoli se si mettessero in fila tutti i muretti a secco esistenti nel-

le Cinque Terre si raggiungerebbe una lunghezza più o meno pari a quella della Grande Muraglia cinese.

Un caso ancora diverso è quello di Genova. Qui le alluvioni sono effettivamente causate da una "cementificazione" pericolosa di interi quartieri. In particolare si tratta della copertura dell'ultimo tratto alla foce del Bisagno, realizzata nel 1928 contestualmente alla realizzazione della vasta e monumentale Piazza della Vittoria, disegnata da Piacentini. Inutile ricordare che nelle relazioni tecniche e spiegazioni pubbliche dell'epoca si magnificavano le finalità igieniche, urbanistiche e estetiche dell'intervento che cambiava una parte importante del volto della città. Un'opera che ha ridotto di molto la estensione dell'alveo del fiume e la sua portata nel tunnel che inizia all'altezza della ferrovia e della stazione Brignole e prosegue fino al mare, a lato della Fiera di Genova. E si tratta poi della copertura del percorso finale a valle del torrente Fereggiano, che del Bisagno è affluente, ultimata negli anni '50 e '60, così come l'urbanizzazione intensa e caotica del quartiere di Quezzi che sale lungo il corso del torrente fino alle colline, anche queste – come in tutta la Liguria – coltivate a fasce.

È sorta dopo l'ultimo disastro la legittima domanda: come mai, almeno dopo la grande e luttuosa alluvione del 1970, questi torrenti (peraltro allora il Fereggiano non era esondato) non sono stati messi in sicurezza?

La spiegazione – se di spiegazione si può parlare – sta in un mix di incertezze decisionali amministrative, locali e nazionali, dovuto essenzialmente all'altissimo costo delle opere necessarie, e anche a coincidenze sfortunate.

Ci fu lungo gli anni '80 un dibattito tecnico sulle soluzioni da adottare per evitare altre piene disastrose del Bisagno. Dalla eliminazione della copertura del 1928, molto complicata però dal fatto che tutti i principali assi di attraversamento orizzontale di una città che si allunga sul mare passano da qui (quindi sarebbero necessari comunque numerosi grandi ponti), all'allargamento della stessa, alla realizzazione di un canale scolmatore, in pratica un altro letto del fiume, interamente scavato sottoterra, capace di convogliare l'acqua verso il mare in caso di piena evitando l'esondazione.

Quest'ultima opera, considerata da molti esperti decisiva per risolvere il problema, era stata appaltata dal Comune all'inizio degli anni '90, ma poi si è bloccata per l'apertura di una indagine giudiziaria, peraltro conclusasi nel 2004 con l'assoluzione degli amministratori indagati per presunti illeciti nella aggiudicazione dei lavori.

Nel frattempo dal 2004 sono iniziati e in gran parte conclusi i lavori per rendere più sicura e capace la copertura alla Foce del Bisagno, mancano ancora i finanziamenti per concludere l'allargamento di questo grande tunnel fino al suo inizio, all'altezza della ferrovia.

Si tratta nel complesso di opere del valore di svariate centinaia di milioni di euro. Il dibattito ri acceso dalla recente tragedia dovrebbe convincere gli amministratori locali e il governo nazionale che si tratta di investimenti necessari, anche se non sarà semplice reperire le risorse e concludere opere che richiederanno comunque parecchi anni.

Anche nel Fereggiano sono stati realizzati, dopo il 2005, lavori di messa in sicurezza e di miglioramento della viabilità contingua, con l'abbattimento di due edifici abitati che sorgevano proprio nel greto del torrente. Ma anche in questo caso la soluzione definitiva del problema richiede l'eliminazione della strozzatura a valle, e non potrà che essere contestuale alle opere necessarie per il Bisagno, nel quale il Fereggiano si getta poco a monte della copertura della Foce.

Peraltro, ci sono tecnici che non giurano sulla validità definitiva di queste opere. Potrà sempre, una volta o l'altra, determinarsi una piena così grande da non essere smaltita da una portata degli alvei che sarebbe così quasi raddoppiata? E che peso avranno i mutamenti climatici di cui si parla con insistenza e non senza contrasti tra gli esperti? In Liguria negli ultimi anni si è avuta la sensazione di un intensificarsi di temporali che assumono caratteristiche "tropicali". Quasi a ogni autunno si ripetono straripamenti, frane, danni gravi. La causa sarebbe il riscaldamento del mare prodotto dall'"effetto serra" – quindi un altro mutamento colpevolmente indotto dall'uomo – e il con-

seguente cambiamento nell'umidità nell'aria e nel gioco con le correnti dei venti e l'orografia particolare della regione. Ma c'è chi ricorda il fatto che il Bisagno è regolarmente esondato nel corso degli anni, anche quando non era coperto, sin dalla alluvione, con vittime e gravi danni, registrata nel 1822. Pare che in quelle giornate sia piovuta la maggiore quantità d'acqua in assoluto. Altre alluvioni imponenti causate dal Bisagno ci sono state nel 1892 e poi nel 1945, nel 1951, nel 1953, nel 1970, nel 1977, nel 1992 e ora nel 2011.

Queste considerazioni spingono il dibattito non solo sulle opere da realizzare, e sulla maggiore efficacia degli interventi di pulizia dei fiumi e dei divieti di edificazione nelle "zone rosse" a rischio di esondazione, ma anche sulle metodologie da diffondere per una maggiore capacità di autogestione da parte dei cittadini in vista di eventi che sono sicuramente prevedibili – come previste sono state le ultime piogge e la loro pericolosità, certo non precisamente localizzata –, ma i cui effetti negativi non possono essere scongiurati completamente. Si è detto che i cittadini genovesi e liguri, soprattutto nelle zone sicuramente a rischio, devono diventare un po' come i giapponesi pronti a reagire con gesti sicuri per minimizzare i rischi in caso di terremoto. Un discorso che, naturalmente, vale per moltissimi altri territori italiani.

Ma il momento in cui si verifica la catastrofe, in cui si scatenano i sentimenti di dolore e di rabbia, ma anche di solidarietà e di identi-

ficazione in un difficile destino comune, è quello in cui riemerge il bisogno di identità, sostenuto da una riflessione critica sul passato e sul progetto di futuro<sup>2</sup>.

A Genova, come nelle Cinque Terre e nelle altre località colpite, le immagini del disastro, del pianto per le vittime e degli insulti agli amministratori locali, sono state presto sostituite dai giovani e meno giovani immersi nel fango per rimettere a posto le cose, aiutare i negozianti colpiti, pulire e riconquistare una fiducia collettiva.

## Genova e le giunte di sinistra

È il momento, dunque, di gettare uno sguardo sul mutamento urbano intervenuto in questi decenni, e sulle prospettive future<sup>3</sup>. Si è parlato molto, appunto, di "cementificazione", e si sono messe sotto accusa anche le amministrazioni locali, per non aver tenuto più alta la soglia della lotta contro la speculazione.

In realtà, dopo i piani urbanistici assai razionali dell'Ottocento, l'ondata di crescita disordinata e speculativa della città, con un vero assalto alle colline con abitazioni destinate alle classi lavoratrici e alla piccola borghesia, in genere prive di servizi e raggiunte da una viabilità gravemente insufficiente, si è verificata soprattutto nel secondo dopoguerra e in particolare nel ventennio del "boom" che investe anche Genova, dal 1955 al 1975.

Il 1975 è l'anno in cui alle

amministrazione centriste, o di centrosinistra, si sostituisce una giunta di sinistra (Pci-Psi) che fa del nuovo Piano regolatore e del blocco delle espansioni urbane caotiche e della distruzione speculativa del centro storico medievale un asse strategico del proprio programma. In effetti queste operazioni si arrestano. A cavallo degli anni '70 e '80 vengono realizzati alcuni nuovi quartieri collinari di edilizia residenziale pubblica, anche per rispondere all'emergenza degli sfratti e di una domanda di case in affitto a bassi canoni. Queste espansioni urbane sono state accompagnate da un vivace dibattito sull'opportunità e i modi della loro realizzazione, ma si tratta comunque di quartieri costruiti con ben diversi criteri nel rapporto tra residenze e servizi e viabilità di accesso.

La drastica riduzione delle previsione di espansione urbana rispetto ai piani preesistenti, ulteriormente accentuata negli anni successivi, rispondeva anche a una tendenza demografica: Genova ha conosciuto il massimo incremento demografico nel 1967, con 846mila residenti. Un grafico in salita nei decenni precedenti che hanno accompagnato lo sviluppo industriale e l'immigrazione – soprattutto dal Sud del paese – negli anni del *boom*. Ma la struttura industriale manifatturiera genovese, come è noto, ha conosciuto una lunga e profondissima crisi e ridimensionamento dalla fine degli anni '70 e lungo gli anni '80. La popolazione si è ridotta di oltre 200mila unità.

Una svolta in questa tendenza negativa si è cominciata a manifestare a metà degli anni '90: gli indici dell'occupazione sono tornati a crescere per riagganciare quelli del Nord Italia, il calo demografico si è sostanzialmente assestato, soprattutto grazie al progressivo aumento, negli ultimi vent'anni, dell'immigrazione dall'estero e in particolare dai paesi dell'America latina e dal Nord Africa.

Negli anni '90 in realtà le operazioni urbanistiche più rilevanti hanno riguardato il recupero del porto commerciale antico con il progetto di Renzo Piano, la riconversione di aree ex-industriali, e la realizzazione di centri di servizi terziari di cui la città era sguarnita. Emblematica di queste realtà sono la grande riattrezzatura urbana nell'area della Fiumara, a Sampierdarena, dove sorgevano gli stabilimenti dell'Ansaldo Mecanico e dell'Ansaldo Nucleare. Nei grandi capannoni di queste fabbriche, ristrutturati, oggi funzionano centri commerciali, affiancati da sale cinematografiche, da un grande palazzo attrezzato per eventi sportivi e culturali, e da grattacieli per le residenze e gli uffici. Così come il centro di grattacieli nell'area di S. Benigno, a ridosso della Lanterna e del porto, dove ancora oggi sono in costruzione edifici destinati a ospitare la sede di una compagnia multinationale di navigazione.

Nei giorni successivi alle recenti alluvioni sui media è emersa anche un'altra domanda. Genova ha beneficiato nell'ultimo venten-

nio di ingenti risorse pubbliche legate a eventi particolari: nel '92, per le Colombiane (500 anni dalla scoperta dell'America), nel 2001 per il G8, e nel 2004 per l'anno in cui la città è stata Capitale europea della cultura. Questi investimenti sono stati destinati a interventi per mutare e abbellire il volto urbano della città, e solo in misura minima per opere di messa in sicurezza dei corsi d'acqua.

Si poteva, e sarebbe stato meglio scegliere diversamente? Personalmente ritengo che chi ha amministrato la città avesse ben poche alternative<sup>4</sup>. La priorità assoluta per il benessere della città e dei suoi abitanti, vecchi e nuovi – essendo in questo ventennio aumentata anche l'immigrazione dall'estero – era quella di accompagnare una profonda modifica, materiale e identitaria, culturale. Da città operaia e portuale, manifatturiera, a centro urbano capace di sviluppare un ventaglio polifunzionale di attività economiche, non esclusi i servizi e una offerta turistica che è stato effettivamente possibile attivare aprendo alla fruizione di cittadini e turisti il porto antico con l'Acquario, sul quale si affaccia uno dei più estesi e vitali centri medievali d'Europa.

Ristrutturando e riaprendo centri culturali importanti come il Palazzo Ducale, il teatro Carlo Felice distrutto dalla guerra, la facoltà di architettura sulla collina medievale di Sarzano, un sistema di musei civici particolarmente ricco e articolato, valorizzando un pa-

trimonio ricchissimo di palazzi rinascimentali che sono divenuti anch'essi patrimonio dell'Unesco.

Un intenso dibattito si è anche sviluppato sul rapporto tra porto e città. Dopo gli anni di una crisi verticale dei traffici e di un lungo e sordo conflitto sulle banchine tra Autorità portuale, terminalisti e Compagnia dei portuali, il decennio 2000 ha visto uno sviluppo notevole del traffico e il raggiungimento, abbastanza recente, di un accordo e assetto definitivo dell'organizzazione del lavoro che ha ridato competitività allo scalo. Non è un caso che il porto di Genova, e gli altri scali ligure della Spezia e di Savona-Vado, dopo la crisi subita con il crack mondiale del 2008, siano l'unico settore a avvertire sensibilmente quel tanto di ripresa mondiale che si è verificata. Soprattutto grazie ai collegamenti con il commercio che viene dall'Asia e dal Nord Africa. I traffici sono tornati ai livelli pre-crisi del 2007, i più alti storicamente.

Renzo Piano nel 2004 ha disegnato un "affresco" che indica un nuovo assetto di tutto il *waterfront* metropolitano, con idee molto ambiziose. Vi è previsto lo spostamento su un'isola più a mare dell'aeropporto, col recupero di spazi portuali a terra, e la prosecuzione verso levante della riatrezzatura e apertura alla città del porto antico, fino a collegarsi con gli spazi della Fiera del Mare.

Sono interventi molto costosi, per ora restati indicati in un plastico che occupa una grande parete e che si può ammirare al Museo Galata del Mare. Ma è certo che il fu-

turo della città sarà giocato su una scommessa molto difficile: coniugare il rilancio del porto – ora è stato finanziato il primo lotto del "Terzo valico", la galleria che dovrebbe collegare meglio Genova e la Liguria a Milano e all'Europa – con la sempre migliore vivibilità e attrattività urbana. La presenza di un turismo qualificato allo sviluppo di attività industriali pulite, collegate alla ricerca e alle nove tecnologie.

Un altro punto molto significativo riguarda proprio questo nesso e il ruolo dell'Università e della ricerca.

Nelle polemiche seguite alle alluvioni si è puntato il dito anche contro l'ultimo dei nuovi progetti urbani aperti. Si tratta della realizzazione di un Parco Scientifico e Tecnologico sulla collina degli Erzelli, che domina il quartiere di Cornigliano, l'area dove è stato realizzato l'aeroporto e dove resta, ridimensionata e privata della cokeria e dell'altoforno, quindi non più inquinante come ai tempi del lungo conflitto con le "donne di Cornigliano", l'ex-Italsider, oggi Ilva del privato Riva.

Quella collina fu "mozzata" proprio per realizzare i riempimenti a mare necessari per realizzare le opere citate, e sulla spianata sono stati per lunghi anni accatastati i container vuoti di un grosso spedizioniere del porto. Una sorta di strana città fantasma. Oggi vi sorge già un nuovo edificio che ospiterà la Ericsson e il progetto – caldeggia per anni da Carlo Castellano e da un consorzio di piccole imprese ad alta tecnologia da lui capeggiato – prevede altri insediamenti industriali e

il trasferimento qui della facoltà di Ingegneria. Non mancano le polemiche: la scommessa reggerà? Non nasconde nuove speculazioni residenziali? Gli investimenti pubblici finalizzati dalla Regione e dallo Stato per questo progetto – in particolare per il trasferimento dell'Università – non avrebbero potuto essere destinati alla sicurezza idraulica?

## Un futuro diverso

Una delle risposte possibili è che tutte queste esigenze dovranno poter essere armonizzate. Genova oggi è una città pienamente inserita – come del resto è sempre stato nella sua storia – nei flussi globali dell'economia mondiale. Ciò vale per il porto, per le attività culturali, per le produzioni a alta tecnologia e per la ricerca. Sulle colline della Valpolcevera – un tempo costellata di opifici – in un paesino che si chiama Morego sorge oggi la sede dell'Istituto Italiano di Tecnologia, dove lavorano quasi un migliaio di giovani scienziati giunti da una trentina di paesi stranieri. L'idea è che nuove invenzioni possano sostenere nuove attività produttive.

Altri giovani – come in tante altre città del mondo – si battono per una economia e una società capace di affrancarsi dal dominio di una finanza globale avida e impazzita e dalle logiche di un mercato basato su una ottusa competizione e la rimozione di ogni diritto del lavoro. Nei mesi scorsi, a dieci anni dalle manifestazioni e dalle disumane re-

pressioni in occasione del G8 a Genova, si è riaccesso per un momento il dibattito sulla critica emersa clamorosamente in quegli anni, oggi rilanciata dagli “indignados” e dai giovani che “occupano” Zuccotti Park davanti a Wall Street.

Questa critica era ed è sacro-santa. Potrà modificare il mondo se saprà confrontarsi con tutta la complessità del suo attuale disordine. Che chiede nuove relazioni tra le persone, con la natura, con la cultu-

ra, con il senso di quello che produciamo e consumiamo, con i modi di vivere nelle nostre città e nelle campagne che, nonostante tutto, ancora le circondano<sup>5</sup>.

#### Note

1) Considerazioni sulle caratteristiche diverse degli eventi alluvionali e sulle opere fatte e da fare si trovano nella relazione pronunciata il 14 novembre 2011 nel Consiglio regionale ligure dal presidente della Regione Claudio Burlando.

2) A proposito di queste considerazioni cfr il libro di Rebecca Solnit *Un paradieso all'inferno*, Roma, Fandango, 2009.

3) Un racconto della storia urbanistica di Genova si trova nella sezione dedicata alla Liguria del *Nuovo manuale di urbanistica* edito da Mancosu nel 2009. La sezione è a cura dell'architetto Bruno Gabrielli, che è stato anche assessore all'urbanistica del Comune di Genova nelle Giunte Pericu (1997-2007).

4) Molti di questi spunti sono sviluppati nel libro *Genova nuova. La città e il mutamento*, di Giuseppe Pericu e Alberto Leiss, Roma, Donzelli, 2007.

5) Cfr. il mio *Libertà e conflitti nella città-mondo. A dieci anni dal G8 di Genova*, Genova, Sagep, 2011.