

*Introduzione al volume*

**Moretti B. "Un colle , un transatlantico e un nome , tre storie sul porto di Genova " sagep editori, 2018**

**ISBN 978-88-6373-550-5**

**LINEA DI COSTA  
fra narrazione e progetto**

**Carmen Andriani**

La linea di costa è l'interfaccia di due elementi contrapposti: il mare e la terra.

Essa è la periferia di ciascuno di essi ed al tempo stesso il limite eccentrico dello scambio.

E' un confine mutevole ed ambiguo; è un paesaggio a se stante che si percorre *divagando*, assecondando quell'arte del vagare che Guy Debord descriveva come *tecnica di passaggio veloce fra atmosfere mutevoli* . La linea di costa può essere vista dal mare ed è un approdo. Può essere

raggiunta dalla terra ed allora si carica di segni duri, di argini, di case, di barriere di difesa.

Sono due stati opposti: il primo malleabile e liquido, il secondo assertivo e duro. Quando diventa un luogo di produzione, di operatività portuale o di cantieristica navale, questa linea di confine si dilata in un campo variabile per ampiezza, profondità e perimetro. La sovrapposizione di segni infrastrutturali, le geometrie interrotte dei tessuti insediativi, i pezzi topografici sparsi, rappresentano solo alcuni dei caratteri identificativi. In questo spazio assumono un nuovo significato il vuoto, lo scarto, il lotto residuale.

Il paesaggio della costa mette in campo una urbanità differente ma al tempo stesso identificabile.

E' il laboratorio privilegiato della città generica; è l'emblema del paesaggio artificiale; è il manifesto di una scala dimensionale che si relaziona ad un orizzonte che non ha misura.

Ingovernabile con gli strumenti della pianificazione tradizionale, la città della costa, ha vanificato ogni parametro disciplinare, sia di interpretazione che di progetto. Come già avveniva per la città dispersa l'analisi è soppiantata dalla descrizione, il sopralluogo dal viaggio e la simulazione dall'esperienza diretta. Descrivere per capire, documentare per conoscere, narrare per progettare: la città della costa è ideale per essere percorsa, fotografata e per essere raccontata.

Una vasta letteratura scientifica l'ha supportata a partire dagli anni novanta, a valle degli studi sulla città dispersa e sui *territori che cambia(va)no*. Basti pensare a quanto si è scritto e dibattuto intorno alla conurbazione lineare adriatica, un continuum lungo trecento chilometri nella fascia mediana contrapposta alla Croazia. Essa è stata definita in molti modi: città *infinita-generica-diffusa-porosa-pulviscolare*. Una città senza centro, potenzialmente infinita, compressa in un lembo di territorio stretto ed allungato fra le dorsali appenniniche ed il mare, tenuta insieme da un fascio di linee parallele (le strade, le ferrovie, le case, gli alberi, le curve di livello..). Una alternanza di placche agricole, di piattaforme industriali, di pezzi di naturalità in degrado; strutture dismesse e porti operativi, centri abitati con forti variazioni stagionali. E' una condizione che ricorre di frequente lungo i seimila chilometri di costa di cui l'Italia dispone. La ritroviamo sul versante opposto, quello tirrenico; la riconosciamo nel contesto ligure: nell'analoga topografia, compressa fra il mare (più profondo) e l'orografia (più serrata); nell'elenco dei materiali eterogenei e contraddittori. Un *basso continuo di una urbanità diffusa* che si alterna allo straordinario assolo degli addensamenti portuali ed infrastrutturali.

Questo è lo sfondo delle *Storie dal margine* narrate nelle pagine che seguono. Sono tre racconti brevi che riguardano il porto di Genova; tre vicende puntuali, posizionate nell'incerto campo di confine fra porto e città; sono narrazioni circoscritte ma con una forte potenziale di irraggiamento. Biografie singolari capaci di suggerire eloquenti metafore.

*Un colle, Un Transatlantico e Un nome* raccontano, come ci avverte l'autrice in apertura, la storia di una *demolizione*, di una *metamorfosi* e di un *errore*. Lette nella sequenza cronologica degli avvenimenti coprono l'arco di oltre un secolo, raccontano di una città la cui storia si è identificata con il porto, *margin*e d'eccezione che ne ha costruito la ricchezza e garantito la identità. Genova è stata la prima città globale, in virtù degli scambi commerciali che dal Medioevo fino al XVI secolo hanno fatto del porto genovese il centro propulsore del Mediterraneo. Questo senso di sfida si ritrova nella demolizione del colle di San Benigno, necessaria alla espansione verso ponente, e nel primato della costruzione del Rex, *il più grande transatlantico costruito in Italia*. Lo sbancamento del colle, operazione colossale che servì a costruire nuove piattaforme portuali e che modificò ulteriormente la natura di questo confine, dilatandolo sia verso terra che verso mare, ribadiva l'importanza dell'assetto topografico e di quella *pianta a quota zero* con cui comincia la *Forma Genuae* del Barbieri.

Ma al tempo stesso ne misurava l'altezza attraversando la complessità di tutte le stratificazioni: dalle stive più profonde delle navi agli edifici aggrappati ai fianchi delle colline ove *i tetti non sono una fine ma un esordio* - scriveva Giancarlo De Carlo- e dove più in basso , *nel Porto, le navi entrano fin dentro la città per ormeggiare ai vari ponti*.

Le *Storie al Margine* che seguono ci raccontano di un'aspirazione mai sopita verso la modernizzazione tecnologica, industriale (e post industriale); narrano, attraverso tre racconti, di un sentimento di sfida costante seppur intermittente. La visione di una Genova come Metropoli del Mediterraneo, ha animato molti progetti, alcuni dei quali mai realizzati come il grattacielo di Picasso o quello per il centro direzionale Italsider che a metà degli anni sessanta Wachsmann disegnò per il waterfront del centro storico genovese. Altre storie come queste si possono ancora raccontare. Progetti visionari, dinamici, proiettati verso un futuro possibile. *La tradizione non è una poltrona su cui abbandonarsi* -diceva l'architetto tedesco- *ma un trampolino di lancio verso il*

*futuro. E' sul bordo del mare che quelle visioni possono prendere forma e slancio, là dove il senso dell'infinito diviene un oggetto , come diceva Gabriele Basilico, tangibile come spazio osservato , fuori e al di là della macchina fotografica e del nostro occhio.*

Quello che conta dunque, nella narrazione come nel progetto, è aprire a tutto campo il nostro sguardo : *uno sguardo lungo, iperanalitico che per vedere e rappresentare quello che gli sta davanti ha bisogno di un tempo dilatatissimo (G. Basilico) .* Con attitudine inclusiva , la narrazione come il progetto darà valore alle relazioni spaziali fra tutti i materiali in gioco , al di là dell'importanza del singolo oggetto, misurando ogni volta la intensità percettiva emotiva funzionale ed estetica della relazione fra l'uomo e questo spazio di mezzo.