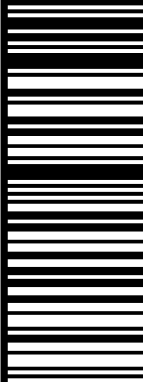


**Cahiers di
Miserabilia 4**

Genova. Out of Joint

**A cura di
Alberto Bertagna
Giacomo De Caro
Federico Rahola**

Mimesis



ISBN: 979122325538
DOI: 10.7413/1234-1234076

Genova. Out of Joint
A cura di Alberto Bertagna, Giacomo De Caro, Federico Rahola

Il volume raccoglie gli atti del convegno "Miserabilia Cities Workshop" organizzato dai tre curatori per l'Unità di ricerca dell'Università degli Studi di Genova (coordinatore professor Federico Rahola) nell'ambito delle attività del Prin "MISERABILIA", Principal Investigator professoressa Sara Marini, e tenutosi a Genova tra l'8 e il 18 aprile 2025 presso il Dipartimento di Scienze della formazione e il Dipartimento Architettura e Design.

Editore
Mimesis Edizioni
piazza don Enrico Mapelli, 75
20099 Sesto San Giovanni (MI)
www.mimesisedizioni.it

Prima edizione
ottobre 2025

Isbn
9791222325538

Doi
10.7413/1234-1234076

Stampa
Finito di stampare nel mese di ottobre 2025
Da Digital Team – Fano (PU)

Caratteri tipografici
Neue Haas Grotesk
Times Seven

Progetto grafico
ISIA Urbino – Laboratorio di didattica applicata

Impaginazione ISIA Urbino
Luca Duse
Enrico Lisnardi

Supervisione
Jonathan Pierini, Università degli Studi di Urbino Carlo Bo

Il presente volume è stato realizzato
con Fondi Mur-Prin 2022
(D.D.w n. 104 del 02.02.2022).

Ogni volume della collana è sottoposto alla revisione di
referees scelti tra i componenti del Comitato scientifico.

Collana Cahiers di Miserabilia
Diretta da Sara Marini, Università luav di Venezia

Progetto dell'Unità di ricerca dell'Università luav di Venezia
nell'ambito del PRIN "MISERABILIA. Spazi e spettri della miseria.
Epicentro di studi, ricerche, teorie e progetti per lo sviluppo di una
immagine e di una realtà per la città italiana contemporanea". Call
Mur 2022, SH5, CUP: F53D23007730006. Unità di ricerca: Università
luav di Venezia (coordinamento), Università degli Studi Roma Tre,
Università degli Studi di Genova.

Comitato scientifico
Daniela Angelucci
Università degli Studi Roma Tre
Alberto Bertagna
Università degli Studi di Genova
Francesco Careri
Università degli Studi Roma Tre
Felice Cimatti
Università della Calabria
Giuseppe D'Acunto
Università luav di Venezia
Martino Doimo
Università luav di Venezia
Dario Gentili
Università degli Studi Roma Tre
Esther Giani
Università luav di Venezia
Massimiliano Giberti
Università degli Studi di Genova
Andrea Guerra
Università luav di Venezia
Annalisa Metta
Università degli Studi Roma Tre
Ivelise Perniola
Università degli Studi Roma Tre
Federico Rahola
Università degli Studi di Genova
Elettra Stimilli
Università degli Studi Roma Tre
Tamara Tagliacozzo
Università degli Studi Roma Tre
Alessandro Valenti
Università degli Studi di Genova

Questo libro è pubblicato in Gold Open Access con licenza
Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0. È disponibile per il
download gratuito all'indirizzo <https://www.mimesisedizioni.it/libro/9791222325538>. Editore: Mimesis. Data di pubblicazione:
ottobre 2025. DOI: 10.7413/1234-1234076.

Cahiers di Miserabilia 4

Genova. Out of Joint

A cura di
Alberto Bertagna
Giacomo De Caro
Federico Rahola

6	Il tuo volto domani Alberto Bertagna, Giacomo De Caro
14	Misery deve morire Federico Rahola, Laura Guarino
01	Lance
28	2Africa. La miseria invisibile Giacomo De Caro
40	Architettura senza alcuna appartenenza. Abissi, ciclopi, orizzonti Pietro Alfano
02	Febbri
54	La miserabile vita dei grattacieli, "in terra, in mare ed in cielo" Simone Lavezzaro
66	<i>Après moi le déluge!</i> Eroismi e miserie Andrea Pastorello
76	La stella cadente Jacopo Peri
84	Architetture di controllo a Marassi Selene Barisione, Simone Damiano, Daniele Rossi

03	Sogni
94	Progettare (e riparare) nella miseria Alessandro Valenti
104	Oggetti e società. Azioni dal basso Camilla Giulia Barale, Chiara Tassano
04	Ombre
114	L'abitare dei poveri negli anni Cinquanta. L'inchiesta sugli abituri a Genova Francesco Gastaldi
120	Genova accogliente Massimiliano Giberti
128	Genova solida ed estemporanea Enrico Testino
134	Genova, via dei Laminatoi Massimo Cannarella
05	Addii
156	L'ultimo viaggio possibile Sergio Barbieri, Samuele Ciocchetti
180	Anacronismi: architetture del petrolio, sistemi sociali Alberto Bertagna

Così Javier Marías nel primo dei tre romanzi che compongono *Il tuo volto domani*: “Ti ho già detto che il maggior problema è che non siamo soliti voler vedere, non osiamo. Quasi nessuno osa guardare davvero, e meno ancora confessarsi o raccontarsi quello che vede davvero, perché spesso non è gradito quello che si osserva o intravede con quello sguardo che non s’inganna, con il più profondo che non si rassegna mai nel voler attraversare tutti gli strati, ma che dopo l’ultimo ancora insiste. È così generalmente, tanto in quel che si riferisce agli altri come a sé stessi, e la maggioranza ha bisogno di ingannare sé stessa ed essere un po’ ottimista per continuare a vivere con una punta di fiducia e di calma, io non soltanto lo capisco ma nel corso dei miei numerosi giorni ho sentito moltissimo bisogno di questo, la tranquillità e la fiducia: è sgradevole e aspro vivere sapendo e non sperando”.

C’è una miseria tra tutte insuperabile, quella consustanziale alla vita nella sua differenza totale rispetto al suo altro, ovvero la morte: la miseria del non poter più vedere, prima o poi, il tuo volto domani. La vita chiede vita: è tautologico sottolinearlo ma la vita è il primo, l’ineliminabile bisogno, è il fondamentale per vivere. Vedere la sua mancanza domani, osare osservare dunque l’estremo sgradito, sprofonda nella più miserabile delle condizioni, e sapere dell’impossibilità di vivere davvero il vero altro, la morte, è ciò che ci spinge a cercare ossessivamente dialoghi pure impossibili con chi non c’è più, o con chi non c’è ancora. Oppure, al contrario, esistere nell’impossibilità di essere l’altro è la ragione che ci spinge a vedere ciò che è distinto da noi come mostro ostile, spaventoso avversario maldisposto, pronto a strapparci ciò che siamo, o che abbiamo accumulato per definire ciò che siamo, e dunque come perfido, subdolo o sfrontato cancro da combattere. Esorcizziamo allora in un emarginabile qualsiasi, magari un *black*, la paura dell’inevitabile vero nero, il buio definitivo che non potremo incontrare quando non saremo più.

INTRODUZIONE

Il tuo volto domani

Alberto Bertagna,

Giacomo De Caro

C'è una miseria che si consuma tra simili: quella delle relazioni che vivono nell'oggi, la miseria del trasformarsi per fingere o illudersi di essere altro o dell'evitare o scacciare il diverso.

Out of Joint si concentra, non potendo vedere il domani, "con uno sguardo che non s'inganna", o che cerca di penetrarne almeno "tutti gli strati", su due caratteri della miseria dell'oggi di Genova, la sua indecenza e la sua desolazione, rintracciandone le manifestazioni a partire da una torsione: la miseria che osserva non è altrove né altro, ma realtà quotidiana da cui si rifugge tanto quanto la si abita. L'indecorosità della miseria è rilevata in aree sottoposte a politiche di controllo attivate imponendo decoro a un paesaggio indecente e nondimeno ricco di relazioni; la desolazione è letta come effetto proprio di interventi ingenti o minuti in una città slogata, distanziata al di là della prossimità fisica, che producono territori interstiziali o trafficati, magari riqualificati ma deserti.

Out of Joint rileva una città sfasata: l'incongruenza di un paesaggio che si tende a occultare perché vissuto ma sgradiato; il perturbante di una quotidianità che incrina ogni velleità di rinnovamento inglobando vecchie logiche nel nuovo; lo straniamento che scaturisce dall'incontro con qualcosa o qualcuno dove non potrebbe esserci nulla e con il vuoto dove invece dovrebbe esserci vita, con spazi vergognosi ma abitati o stucchevoli nella loro pienezza inconsistente.

"Per quanto spaventosa, la miseria umana non ha mai fatto presa sulle società a tal punto da far prevalere la preoccupazione della conservazione": così Georges Bataille sostiene in "La Critique sociale" nel 1933 per spiegare la preminenza nella storia umana della *dépense*. Un primato inscalfibile: "dato che il potere viene esercitato dalle classi che spendono, la miseria è stata esclusa da ogni attività sociale; e i miserabili non hanno altro mezzo per rientrare nella cerchia del potere se non la distruzione rivoluzionaria delle classi che l'occupano, cioè una *dépense* sociale sanguinosa e illimitata".

A ogni ricercatore che "non si rassegna mai nel voler attraversare tutti gli strati", Genova permette di verificare l'asserzione di Bataille in un singolo territorio. Costretta nella sua espansione dalla morfologia dei luoghi sui quali insiste, la città è cresciuta aggiungendo piani che rendono la sua architettura apparentemente statica ma in continua metamorfosi, costruendo e distruggendo, dissipando energia in modo lento ma costante. Il duro lavoro della sua trasformazione sembra seguire movimenti tettonici profondi. Genova fa parte della placca euroasiatica che riceve spinte dall'adriatica e dall'africana, è costretta a un costante, introverso tumulto accompagnato da un accrescimento di volume. Il suo sviluppo dilatato nei secoli non ha mai fatto "prevalere la preoccupazione della conservazione", definendo così spazi destinati a ospitare miseria quasi sempre silenziosa. Non solo nella sua storia ma anche nelle sue più recenti progettualità questa caratteristica non viene meno. Le misere voci dei cittadini e le ragioni della qualità ambientale e dell'entropia, ignorate dal potere delle "classi che spendono", sono gli scarti primi di una città in cui la continua *dépense* viene mascherata dal mito costante dell'accumulo e da quello altalenante della produzione, e complicata dall'orografia che la sostiene. Volta per volta, Genova occulta o svela parti di sé offrendo molteplici occasioni alla miseria di costruirsi, manifestarsi, nascondersi.

"The time is out of joint": sono le parole di Amleto, sconvolto dalla verità. Il convegno di cui questo volume costituisce sintesi, tenutosi per composizione di frammenti a Genova tra l'8 e il 18 di aprile del 2025 all'interno del ciclo Miserabilia Cities Workshop, in correlazione con paralleli eventi organizzati dall'Università luav di Venezia e dall'Università degli Studi Roma Tre, mutua lo spaesamento dell'eroe shakespeariano dialogando con i fantasmi che sussurrano miseria di una città osservata senza paura di vedere anche quanto nasconde tra le pieghe della terra, o tra le onde del mare.

La nostra misera condizione di mortali ci impedisce di vedere il volto di Genova di domani. Possiamo solo provare a progettarne la trasformazione o la conservazione, cercando così di conoscere un futuro che non potremo vedere: è ciò che l'umano sceso dagli alberi ha sempre preteso di fare perché "è sgradevole e aspro vivere sapendo e non sperando". I progetti realizzati e stratificatisi nel tempo e i cambiamenti in corso nel tentativo di afferrare il domani, e magari un domani dal volto migliore, hanno prodotto e producono però miserie anche cercando di eliminarle. La tettonica del territorio e della società, letta osando guardarne anche le asprezze, rende evidente le complessità e le contraddizioni, le molteplici occasioni e gli innegabili fallimenti delle mille *dépense* agite.

Non è possibile tra queste pagine vedere il volto di tutti i domani di Genova, ma – seguendo la trilogia di Marías da cui muove questa introduzione in alcuni dei titoli specifici dei romanzi che la compongono – si può provare a tastarne le rughe e dunque rubarne l'esperienza attraverso *lance*, *febbri*, *sogni*, *ombre*, *addii*; un percorso tra i tanti *altri* di ieri e oggi.

Le lance ciclopiche di cui si sta dotando per affrontare il proprio futuro o che la colpiscono quasi in segreto nel profondo: l'infrastruttura 2Africa che aumenta il già enorme potere extraterritoriale della rete internet, o la nuova diga foranea in costruzione per accogliere e smistare sempre più merci.

Le febbri che guariscono o ammorbano: i sommovimenti e le *dépense* che hanno interessato San Benigno o l'attraversamento della Val Polcevera, con la sostituzione del ponte Morandi col nuovo San Giorgio; la maestosa Villa del Principe che cede mesta sovranità alla Sopraelevata Aldo Moro; le architetture di controllo sociale a Marassi, il carcere e lo stadio, luoghi di reclusi, dal giudizio o dalla legge dello svago.

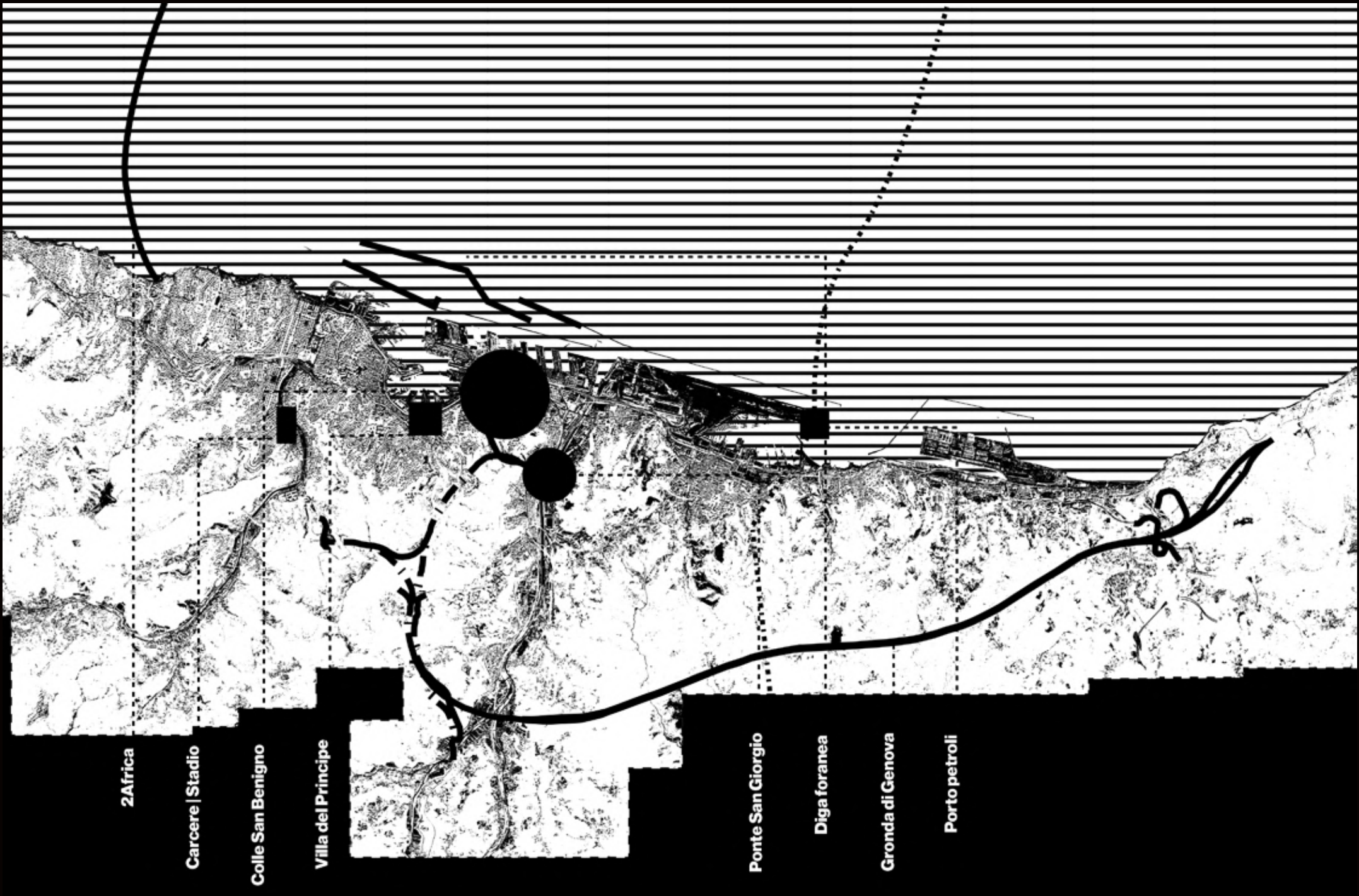
I sogni di un sistema degli oggetti libero dalla necessità del consumo: esperienze di rivitalizzazione di spazi e società attraverso un design che si fa formazione più che prodotto.

Le ombre di un abitare che ha sempre più valore di scambio e sempre meno valore d'uso: il caso degli abituri che dagli anni Cinquanta ancora ci parlano; una città che cerca di farsi accogliente ma la cui solidità evapora in una sempre maggiore estemporaneità, fino a farsi, in via dei Laminatoi, sfruttamento reiterato senza alcun imbarazzo di suoli e genti.

Infine, quegli inevitabili addii che non sappiamo, o non vogliamo, o non dovremmo pronunciare: la possibilità di un ultimo viaggio in territori minori soverchiati dal maggiore della nuova Gronda; o, a chiudere il cerchio delle miserie, un anacronismo, un porto, quello dei petroli in ingresso e in uscita, il luogo di un tempo già superato che costringeva a muoversi veloci per conoscere in fretta, da cui inizia la lunga traccia di un oleodotto che, quasi in segreto come la linea di 2Africa ma con ben altre prospettive, aspetta solo di alimentare l'ultimo pieno di automobili che, pur perpetrando il male, nutrono, anche se ancora per poco, un sistema sociale.

Lance, febbri, sogni, ombre, addii: quattordici volti della Genova di ieri e di oggi frugati nei loro strati visibili e invisibili, nei loro tratti più ostentati o intimi, non potendone ancora conoscere il domani. Solo otto sono cartografabili, in una mappa li si può sintetizzare. Ma ogni segno grafico, si tratti di punti, linee o infine anche parole, non riesce a comprendere quanto una vita ha segnato su un volto. Così, ovviamente, la Gronda è un tracciato di asfalto, e l'asfalto è un derivato del petrolio, e per stenderlo servono prima raffinerie e poi operai, stoccati in abitazioni provvisorie in via dei Laminatoi, legati alla città per cui lavorano magari solo da una connessione internet, alla sera, mentre sotto il loro lavoro, durante i giorni, esistono ancora mulattiere e lente e lunghe camminate.

"Addio, arguzie; addio, facezie; addio, allegri amici; io me ne vado morendo e desiderando di vedervi presto contenti nell'altra vita": così il *Don Chisciotte* citato da Javier Marías, scagliato contro i giganti, i mulini a vento della miseria umana.



Misery deve morire Federico Rahola, Laura Guarino

Terrore, miseria: ci si potrebbe chiedere perché, nel 1938, tra le diverse parole possibili per denunciare al mondo l'abisso del Terzo Reich, Berthold Brecht abbia scelto proprio queste due. Come un archeologo del presente, l'autore risale indietro, all'innesco, nel clima ormai catastrofico del gennaio del 1933, e nello spazio cartesiano definito dalle due parole allestisce ventiquattro scene di aberrata quotidianità, la miseria di un *everyday life* che scorre, come risucchiata, verso il terrore nazista.

È stato detto di *Terrore e miseria del Terzo Reich* che rappresenta un'anomalia nell'opera di Brecht. Forse anche per il titolo, prosaico, come fosse un resoconto, un elenco di situazioni quotidiane e stranamente remote. Ma in particolare per quella "e" che lega le due parole instaurando una relazione senza necessariamente stabilire una sequenza, un nesso, e limitandosi a enunciarle, come se invitasse ad approfondirne la relazione.

La prima, terrore, suona a posteriori tanto dura quanto evidente, quasi scontata, un macigno che rischia di diventare luogo comune per dire della violenza genocidaria; la seconda, meno immediata, indica la qualità (e cioè l'assenza di qualità) del particolare paesaggio che preconizza e risponde al terrore. Se il clima è costituito dal terrore, l'ambiente umano che lo accoglie e lo alimenta è dettato dalla miseria. Una miseria tanto materiale quanto morale, che diventa humus esistenziale e sfondo quotidiano di quel terrore, attecchendo quasi dappertutto, rendendo tutti miseri, vittime e carnefici, e assumendo i tratti grotteschi, quasi caricaturali di un'allegoria, un disegno di Georg Grosz.

Ma come si legano terrore e miseria, quale relazione o sequenza li tiene insieme? Si tratta di un nesso causale o un destino, di una moltiplicazione o un effetto retroattivo?

A prima vista, il terrore si configura come forma (aberrata, estrema) di relazione, un'energia feroce, qualcosa che

circola nell'aria, nello spazio tra i soggetti, e la miseria ne costituisce tanto la condizione materiale di esistenza quanto il precipitato, il paesaggio "umano" che si produce, in quanto negazione, in primo luogo di umanità.

Quella strana "e" sembra quindi legare e sintetizzare, ma anche moltiplicare e far delirare la relazione: la miseria può essere innesco, presupposto, ambiente come pure frutto avvelenato ed esito inesorabile del terrore; così come il terrore sembra essere effetto immediato e plausibile di un paesaggio misero, se non contribuisse anche a innescarlo e alimentarlo. Del resto, l'impressione è che la miseria generi terrore tanto quanto il terrore genera miseria, che i due termini si implicino e amplifichino reciprocamente.

Ma se si tratta di situazioni, di storie più che della storia, bisogna sempre trovare un innesco, e cioè un (s-oggetto) misero, un ebreo, comunista, omosessuale, sindacalista da inchiodare, terrorizzare e de-umanizzare, da ridurre in miseria cancellandone ogni traccia riconoscibile, privandolo di ogni qualità e capacità che non sia quella paranoica di nuocere al corpo sano della nazione, infestandolo, infettandolo, parasitandolo. Misero in questi termini può diventare sinonimo di capro espiatorio, (s)oggetto sacrificale su cui precipita un risentimento collettivo alimentato da un senso di persecuzione che – sfogandosi, liberandosi – tende a sfociare in odio deliberato, omicida, e a circondarsi, quasi ammantarsi di connivenza e opportunismo. Tutti sentimenti a loro volta miseri, alimentati dalla miseria, dalla paura o dal terrore della miseria, se è vero che il terrore della miseria conduce all'odio per i miseri, come spettro da esorcizzare. Ed è soprattutto su questa forma di miseria, morale prima di tutto, che si concentra Brecht.

In questo, la sua voce non è certo la prima o l'unica.

Diversi tentativi di raccontare il terrore nazifascista si affidano a una parabola simile. Vale per *La tela del ragno* di Joseph Roth, straordinaria ricostruzione dell'ascesa infima

che scandisce la carriera di un giovane funzionario tra le fila del Partito nazionalsocialista. Vale soprattutto per *L'odio* di Heinrich Mann, scritto nel 1931, all'indomani dell'esilio, che si concentra sull'ulteriore ascesa di un altro grande misero (o miserabile), Joseph Goebbels, dopo aver ricostruito il clima generale che l'ha resa possibile anticipando l'opera di Brecht. In entrambi i casi, la posizione del misero e l'idea di miseria vengono proiettate dentro, nel ventre del terrore, come loro esito, mutazione antropologica e frutto avvelenato.

Il fatto è che tra la miseria contro cui, per rabbia, odio o connivenza ci si scaglia, e quella propria di chi si scaglia, sembra instaurarsi una strana omologia, quasi un gioco di specchi che si alimenta e viene alimentato dal terrore. Come una spirale che attecchisce ovunque, tra miseri, contro i miseri. Anche per questo, terrore e miseria si saldano e autoalimentano, in un rapporto esponenziale, che *crescit eundo*: se il terrore produce miseria tanto quanto la miseria produce terrore, il terrore non può che produrre altro terrore tanto quanto la miseria produrre altra miseria: "Dalle fabbriche e dalle cucine, dagli uffici di collocamento prendemmo uomini per il nostro carro. La miseria trascinò la miseria sul nostro carro".

Nell'unico passaggio in cui, in nota, viene pronunciata la parola miseria, accennando a una distinzione (una miseria che trascina e una che è trascinata), Brecht sembra voler suggerire l'effetto moltiplicatore della miseria che affolla il carro del Terzo Reich, diventando un paesaggio complessivo, totale. E allora se è storia, oltre che una o mille o milioni di storie (di miseria, miseri e terrore), *Terrore e miseria del Terzo Reich* parla sia del terrore della miseria sia della miseria del terrore. E dice soprattutto di quella particolare miseria che è propria del terrore della miseria, e di un terrore politico costruito essenzialmente sul terrore della miseria e dei miseri.

Questa forse è la vera miseria del fascismo, il nucleo duro del suo terrore. Ciò che Thomas Mann, in un racconto auto-

biografico scritto nel 1930, *Mario e il mago*, invita a leggere nei termini di un particolare “stato d’animo”, del fascismo come stato d’animo. Ne ha scritto Mario Pezzella in un articolo su *altraparola* (<https://www.altraparolarivista.it/2019/06/29/il-fascismo-come-stato-danimo-mario-e-il-mago-di-thomas-mann/>), restituendo il particolare clima morale prodotto dal terrore. Ciò che vale la pena sottolineare è come questo intreccio di miseria e terrore corra il rischio di perdere di vista il proprio (s)oggetto, il misero (di volta in volta donna, ebreo, comunista, omosessuale).

Ma è possibile raccontare una storia dal punto di vista di chi, per definizione, sembra essere destituito di ogni voce e punto di vista? Come e cosa dovrebbe dire questa storia?

CHI FA PAURA?

I testi evocati sono legati da un’affinità politica di fondo, restituita attraverso l’opposizione e la denuncia, ma anche da uno sguardo particolare: si concentrano quasi esclusivamente su una parte, un *côté* della spirale di terrore e miseria. Descrivono cioè la crisi e l’immiserimento che investe, trasfigura e alla fine costituisce un *volk*, un popolo, alimentando e assecondando il terrore nazifascista.

Oltre a essere maschi e borghesi, gli autori sono senza dubbio antifascisti, e convergono nel descrivere più o meno esplicitamente quel processo di corruzione come condizione o effetto misero del terrore e manifestazione terrorizzante di miseria. Comprensibilmente, denunciare quella miseria e quel terrore era anche un modo di prenderne le distanze.

Ma questa presa di distanza ha finito in qualche modo per colpire anche i (s)oggetti di quella miseria denunciata: che ne è del (s)oggetto misero, ridotto in miseria, su cui si è innescata la spirale di terrore e miseria, quello che sarà il *ghénos* di un imminente genocidio? La sensazione è che questo (s)oggetto venga sostanzialmente eluso e che in ogni caso sia quasi

impossibile recuperarne la voce e la presenza: una storia dal punto di vista dei (s)oggetti della miseria (primo e costante bersaglio di ogni forma di terrore) finisce per rivelarsi impensabile, non pensata.

Un tale (s)oggetto si potrebbe dire vittima, se non fosse che una vittima, in quanto possibile innesco e figura narrativa, finisce spesso per non avere alcuna voce, nessun punto di vista: è solo il *locus* di una cronaca del terrore, una funzione del racconto della miseria che abita l’altra parte – il popolo – e in questi termini viene doppiamente silenziata, rimossa, astratta. Eppure il misero deve fare qualcosa, se non altro deve essere raccontato come qualcosa che fa paura. Ma a chi e come?

Per dare un nome a una raccolta di testi sulle traiettorie politiche del significante fluttuante “massa”, prima e dopo Marx, Étienne Balibar sceglie il titolo ambivalente *La crainte des masses*. Nella prefazione accenna al duplice senso del genitivo, oggettivo e soggettivo, contenuto nell’idea di una paura delle masse.

Quando le masse fanno paura? Chi ha paura delle masse? Quando e perché le masse hanno paura? Di cosa?

Se i testi raccolti nel libro si concentrano prevalentemente sulle prime domande e legano la paura al potenziale di violenza, insurrezione ed emancipazione delle masse, lungo il filo di terrore e miseria esplorato qui l’accento cade invece sulle successive: per non fare paura (allo stato, al capitale), le masse devono avere paura, anche solo di perdere qualcosa, di proletarizzarsi; anche quando non hanno nient’altro da perdere che la loro paura. Il fascismo, come stato d’animo, investirà su questa paura, saprà manovrarla, trovare un pretesto, incanalarla, ricondurla a un consenso obbediente perché “spontaneo”, “istintivo”, misero.

E chi dovrà avere paura di questa paura? Essenzialmente coloro che, non importa quanto volontariamente o consapevolmente, occupano una posizione incerta e potenzialmente

destabilizzante: quanti minacciano l'omogeneità di una comunità, chi incrina una presunta uniformità, l'idea sempre precaria di una "classe media", un sogno di integrità e purezza; e poi, certo, chi sembra attentare, sottrarre, tramare, complottare contro tutto ciò a cui la massa aspira, un sogno di appartenenza. Elias Canetti notava poi come questa galassia di sommovimenti interiori, ipotecati dalla paura, contribuisca a rafforzare la massa e compattarla.

Se una massa che ha paura serra le fila, si stringe, i miseri, in quanto (s)oggetto di quella paura, verranno invece separati e distanziati, rimossi e segregati. Anche se non basta mai, anche se non esiste distanza di sicurezza; anche se, come sanno i perseguitati, non si può mai essere al riparo dalla paura delle masse. Jacques Rancière ha esplorato un territorio affine in un testo che sin dal titolo, *L'odio della democrazia*, presenta un'analogia ambivalenza. Sono molti, in particolare oggi, a odiare e insidiare l'idea e l'istituzione della democrazia per ragioni e interessi diversi, ma anche qui la domanda può essere rovesciata spingendo a chiedersi chi e cosa odia (o deve odiare) un *dêmos*. La risposta, in questo caso, potrebbe concentrarsi sull'elemento alla base di ogni legittimo potere democratico, e cioè l'uguaglianza formale di ogni individuo, la sua possibile emancipazione.

Se allude a qualcosa, misero indica gli antipodi di ogni idea di uguaglianza (come pure di individuo): è l'indistinto, inqualificato e indifferenziato, al di sotto di ogni soglia di riconoscimento, lo spettro che le masse temono e tentano in tutti i modi di esorcizzare.

Ma proprio in quanto indistinto, generico e generalizzato, misero e miseria rischiano di essere inafferrabili, potenzialmente ingovernabili: occorrerà in qualche modo fissarli, inchiodarli a una serie di caratteri idiosincratici, anche fenotipici, genetici, religiosi o culturali, e soprattutto politici; occorrerà farne quello che non sono, un *ghénos*. Tutti atti che

contribuiscono a indicare un orizzonte di "liberazione" – dalla paura, dalla miseria, dai miseri – e aprono invero la strada al genocidio. Ma serve sempre del tempo, nessuno sterminio si compie in un giorno: c'è sempre un tempo da riempire, sempre e ancora di terrore e di miseria.

Tutto questo però rischia di suonare decisamente astratto, lontano e in ogni caso troppo letterario. Servono dei nomi, delle parole, dei luoghi. Qui e ora.

GAZA

Brecht, tra le altre cose, ci dice che la miseria non è mai condizione casuale. Ed è sempre esito di un particolare clima di terrore sedimentato nel tempo, di atti deliberati che privano un soggetto di ogni qualità o attributo che non siano paura e miseria, per poterlo più facilmente inchiodare e annientare.

Storicamente le diverse imprese di conquista e colonizzazione hanno agito, oltre che con la forza della guerra, attraverso un processo di annullamento delle popolazioni assoggettate. Rendere il colonizzato misero facilitava il suo assoggettamento, come fosse l'addomesticamento violento di una qualche specie animale.

L'impresa coloniale si può quindi raccontare anche come generale immiserimento, come strategia *ad hoc* per azzerare il soggetto colonizzato, privandolo di autonomia, della forze e delle risorse necessarie alla sopravvivenza, riducendolo a uno stato di miseria, redendolo minimo.

In *Il minore dei mali possibile* Eyal Weizman scrive che la condizione dei palestinesi nella striscia di Gaza è esito della riduzione, da parte dallo stato di Israele, a "un 'minimo umanitario' indispensabile". Si tratta di un meccanismo che funziona "calibrando fino al minor livello possibile la quantità di corrente elettrica erogata, le calorie assunte e altre necessità primarie, nel tentativo di governare le persone riducendole al limite della 'nuda' esistenza fisica".

Questo processo di riduzione, che secondo Weizman ha fatto di Gaza “il nome esatto con cui chiamare l’orrore del nostro presente umanitario”, si è oggi trasformato secondo Ruba Salih in “una fabbrica di omicidi di massa”, su una popolazione definita dal Ministro della Difesa israeliano di “human animals”. Qualcuno potrebbe rintracciare nelle parole di Katz un involontario e tragico *lapsus* “antispecista”, se non si trattasse di un volontarissimo atto di deumanizzazione, propedeutico allo sterminio. Misera in questo caso è la condizione di un’esistenza in cui l’umano diventa un semplice attributo accessorio. Ma non è solo questione di riduzione, perché misero e miseria sono anche sinonimo di una particolare sproporzione.

Se i numeri hanno ancora un peso, come invita a ritenere sempre Weizman in un articolo dal titolo *Exchange Rate* sulla “London Review of Book” all’indomani delle prime operazioni militari israeliane su Gaza, di fronte agli attuali oltre sessantamila morti (ma altre stime parlano di più di centomila e la cifra è destinata ad aumentare) e i due milioni di sfollati, ha ancora senso chiedersi quante vite palestinesi valgano una israeliana? Per non dire delle reiterate stragi compiute da Idf nei luoghi di distribuzione di aiuti a una popolazione stremata, facendo del cibo un’esca.

Il ricatto della fame, dell’istinto di sopravvivenza di chi è ridotto in miseria, diventa strategia di annientamento di “animali umani”. Eppure, anche in questo scenario di terrore e miseria, persiste la narrazione di una popolazione irredimibile, vittima della presenza di Hamas ma anche responsabile di aver sostenuto o accettato che quell’organizzazione “del terrore” governasse, e per questo una minaccia complessiva alla sopravvivenza di Israele, alla sua sicurezza e al suo diritto di “espansione difensiva”.

Se la perdita di ogni misura restituisce l’assoluta sproporzione del terrore e della miseria inflitte a Gaza, la particolare paura dei miseri rimanda forse a un ulteriore carattere politico

proprio di ciò che si intende per miseria. Si è detto che il misero, nella sua condizione assoluta (un’iperbole) rappresenta una figura indistinta, incollocabile, quasi inafferrabile, e per questo destabilizzante, potenzialmente ingovernabile. Come rintracciare questa incollocabilità o indisponibilità tra il sangue e le macerie di Gaza?

Forse una risposta si può trovare nella ostinata indisponibilità dei Palestinesi a rappresentarsi come vittime: non nel senso innegabile di vittime delle armi e della distruzione prodotta da Israele; piuttosto rispetto alla particolare funzione narrativa attribuita alla figura della vittima. La loro presenza “imprevista” e “indesiderata” su una terra che continuano a chiamare Palestina, il fatto stesso di non potere non dirsi Palestinesi, anche fuori da quel territorio, anche in esilio, anche dopo Gaza, è probabilmente l’elemento che destabilizza di più le strategie coloniali sioniste e la politica di sicurezza di Israele.

Esiste una parola, *sumūd*, il cui significato in arabo-palestinese suona come invito a “essere saldi, forti”, indicando un’esistenza ostinata quando tutto, intorno, congiura. Portare addosso il racconto dell’usurpazione che quell’esistenza continua a subire; essere indisponibili ad accettare un discorso su di sé che non sia il proprio: è questa forse la ragione per cui le vite palestinesi, ridotte in deliberata miseria, continuano a terrorizzare Israele. La radice di un genocidio, una storia che non è scoppiata il 7 ottobre a Gaza, e non finirà lì. C’è ancora tempo...

TIME TO

“Sparano prima alla ragazza bianca. Per il resto c’è tempo”: è la prima riga di *Paradise* di Toni Morrison, ed è un inizio folgorante. Soprattutto perché, più di un’anticipazione, queste parole suonano come un vincolo, imponendo alla scrittura uno spazio delimitato, un percorso già segnato. Ma dell’*incipit* di *Paradise* colpisce anche il tempo, quel *present-tense*, “sparano prima” apparentemente sospeso, incongruo, difficile da

tenere. Uno stesso presente spalancato e insostenibile sorregge in realtà tutto il testo, un tempo che si dice ancora aperto, rispetto al quale c'è "ancora tempo", anche per uccidere. Toni Morrison è insolitamente geometrica nell'inquadrare gli spazi e i tempi, come fosse un gioco allo specchio. Inizia con Ruby, la città modello, dei migliori, i "talented tenth", il luogo eccezionale da cui provengono gli uomini che sparano, che uccidono. Sono tutti maschi, tutti *black*, più o meno giovani. Ruby è il coronamento di un sogno abbandonato che si chiamava Paradise, il primo tentativo di costruire una comunità di neri liberi, una città ideale, un'utopia *black*. Poi, si sa, ogni comunità immaginata da qualcuno può diventare l'incubo di qualcun altro.

Per qualche strana ragione, forse un senso di colpa, molta letteratura si sofferma sui sommovimenti interiori e la miseria che corrode da dentro una comunità. Finendo così per perdere di vista l'altra parte della miseria. Morrison indugia sulla vicenda di una città lacerata, sul sogno infranto, le crepe che incrinano Ruby. Ma la sua voce e il suo sguardo si concentrano soprattutto sulla straordinaria esistenza, in-differente e impura, che dà vita a ciò a cui gli abitanti di Ruby daranno la morte.

Poco distante da Ruby sorge quello che resta di un convento usato in origine per civilizzare giovani native, in cui finiscono per radunarsi alcune donne in fuga da ogni stato dell'Unione e da storie diverse, tutte di violenza, trovando un rifugio. Del convento fanno una casa, poco ideale, molto reale, abitata da insolenze, dolori, segreti, desideri e distante da facili riconciliazioni: niente di idealizzato, una casa misera agli occhi degli abitanti di Ruby, ma tenace, a volte felice, e soprattutto non asservita, autonoma.

Toni Morrison era molto amica di Toni Cade Bambara, una straordinaria scrittrice afro-discendente morta prematuramente a cui si devono alcuni racconti folgoranti e in particolare l'invito a essere "unavailable for servitude".

Quelle parole non vengono riprese in *Paradise*, ma se esiste qualcosa che unisce le vite delle donne che abitano e reinventano il convento, le donne sterminate dai cittadini modello, maschi, neri, di una città ideale, forse è proprio questa particolare indisponibilità. Quella stessa che definisce la figura destabilizzante, inassimilabile e ingovernabile del misero, la paura che suscita.

01 Lance

28

2Africa. La miseria invisibile

Giacomo De Caro

40

Architettura senza alcuna appartenenza. Abissi, ciclopi, orizzonti

Pietro Alfano

CAVO 2AFRICA, LA NARRAZIONE

Il cavo in fibra ottica 2Africa è un progetto infrastrutturale che intende aumentare l'apporto connettivo tra l'Africa e il resto del mondo. Il progetto intensifica le telecomunicazioni presenti nel continente africano attraverso quello che sarà uno dei cavi più lunghi del mondo con circa 45.000 chilometri di estensione. Collegando l'Africa con l'Asia e l'Europa, il cavo passerà nel territorio egiziano dopo una lunga trattativa tra il governo dello stato africano e gli investitori.

How it all started. On May 14th, 2020, China Mobile International, Meta, MTN GlobalConnect, Orange, etc, Telecom Egypt, Vodafone and WIOCC partnered to build 2Africa, which will be the most comprehensive sub-sea cable to serve Africa¹.

Nella *home page* del sito si legge che il cavo è un'infrastruttura fisica voluta da un consorzio di investitori, in questo caso otto aziende di telecomunicazione che investono nella posa del cavo. Gli investimenti e gli interessi per la messa a dimora sono talmente alti che risulta difficile che un singolo attore si sobbarchi l'ammontare dell'intero progetto, come poteva succedere con la posa dei primi cavi transatlantici a fine Ottocento effettuata da The Anglo-American Telegraph Company².

La narrazione ufficiale è ormai entrata silenziosamente nella retorica del digitale che invade costantemente le giornate di tutti. Giocare con la semantica è stato e continua a essere l'ossatura portante dell'infrastruttura stessa. Sono trascorsi anni, quasi più di un decennio, prima che la retorica del cloud venisse decostruita dall'opinione pubblica³: i dati trasportati dai cavi sono materiale che trova una sua fisicità, i cloud non sono altro che grandi computer con tanta memoria in cui le persone depositano e custodiscono i loro dati accessibili attraverso una complessa infrastruttura che comprende anche i cavi in fibra ottica. La retorica dello "sviluppo", dell'"inclusione digitale", e della "riduzione del divario tecnologico" sono i valori che più si ritrovano nella narrazione del digitale. Riempire il discorso tecnologico di aspettative per poter cancellare differenze spaziali tra i territori fa parte di un'illusione appartenente a un passato in cui si credeva che Internet potesse risolvere il futuro dell'umanità.

¹ Nel sito ufficiale del cavo 2Africa è possibile trovare tutte le informazioni pubbliche riguardo i dati e le caratteristiche del cavo stesso. Le informazioni nel sito restituiscono il più visibile lato dell'infrastruttura che, attraverso una costruzione narratologica ad hoc, mette in scena l'architettura di una storia distorta che lascia il lettore in un mondo sospeso tra il sogno e l'efficienza, <https://www.2africacable.net>, consultato il 23 maggio 2025.

² Dopo la perdita del cavo nell'Atlantico del 1865, venne istituita The Anglo-American Telegraph Company con un capitale di 600.000 sterline. Questa fu una delle prime realtà aziendali che, assorbendo altre aziende utili, ha posato il cavo nel 1866, grazie alla navi CS Great Eastern e CS William Cory.

³ Solo negli ultimi anni la retorica del cloud inizia a essere smantellata, grazie soprattutto all'iper-informazione a cui ci ha costretti Internet. Questa maschera illusoria sta cadendo soprattutto per gli ingenti investimenti nella costruzione dell'infrastruttura stessa, che non comprende solamente i cavi in fibra ottica ma ha anche un altro importante attore: il Data Center. Questo centro dati non è altro che un grande spazio nato da esigenze informatiche per immagazzinare dati. La quantità di dati ha avuto una crescita esponenziale negli ultimi anni che corrisponde infatti con la crescita e gli investimenti sull'infrastruttura del digitale. Cfr. S. Zuboff, *Il capitalismo della sorveglianza*, Luiss University Press, Roma 2019.

Il mito delle *big tech* che fanno infrastruttura per costruire un bene collettivo sembra quindi essere il potere che si è assunto la responsabilità di salvare l'umanità, alimentando una credenza novecentesca secondo cui la salvezza può provenire da un gesto deciso. Questa è la retorica della connettività, che di fatto è retta più dal suo racconto che dagli effettivi cambiamenti o evoluzioni spaziali evidenti nel territorio globale su cui insiste. Ovviamente gli interessi sono prettamente economici e strategici, e considerano l'Africa come nuovo mercato digitale e in continuità con le logiche coloniali classiche. Solamente leggendo il nome del cavo vengono in mente nuove forme di colonialismo, in quanto, in inglese, il 2 corrisponde a un moto a luogo, come se fosse un progetto per l'Africa voluto da qualcuno di esterno. Nelle Faq del sito ufficiale, alla domanda: perché il cavo è stato chiamato 2Africa?, la risposta è: "2Africa reflects the regions that this cable will support with connectivity. The cable system will deliver better and much-needed capacity between Asia, Middle East, and Europe to Africa".

Sembra che non ci sia un'effettiva risposta, ma si è comunque deciso di ripetere pedissequamente l'idea della connettività migliore che la posa di quel cavo potrà offrire, senza rispondere alla domanda, di fatto evitandola. L'atto colonialista è comunque scritto nella frase stessa quando un territorio è chiamato con l'epiteto "Middle East". La domanda da riproporre è: Middle East per chi? Middle East è una parola inventata dagli inglesi nel periodo coloniale per identificare i territori dell'Asia dell'Est, mentre Far East indicava i territori che corrispondono all'attuale India. Se un tempo la colonizzazione avveniva invadendo culture e territori in modo visibile e violento, ora l'atto coloniale resta all'interno dell'infrastruttura digitale e traccia gerarchie invisibili. L'egemonia non è più evidente, non è più in superficie, ma si inserisce in logiche sotterranee che in questo caso accerchiano totalmente il continente africano come inserendolo all'interno di una sacca i cui manici sono rispettivamente Londra da un lato e Mumbai dall'altro.

La miseria inavvertibile è proprio questa: l'invisibilità del cavo che ridisegna completamente i territori in modo silenzioso. Un'infrastruttura impercettibile che costruisce spazio globale con nuove narrative e nuovi problemi, senza però essere vista.

DISSIPAZIONE SPAZIALE E MISERIA DEI CAVI

La dissipazione spaziale è una delle più violente conseguenze dell'infrastruttura del digitale. Si è detto che la via classica e unica che per ora ha di infiltrarsi in un territorio è il suo modo silenzioso e invisibile. Ci si può aspettare quindi che la miseria spaziale che alimenta nel territorio sia anch'essa silenziosa e invisibile, ma in questo caso la conseguenza è più impattante di quanto si pensi, agendo sul fattore tempo che, agli occhi dell'essere umano, ancora una volta sfugge. Il silenzio nell'agire, applicato in tempi poco in linea con la percezione umana, rende scivolosa e poco nitida la miseria spaziale che produce. Secondo l'Uptime Institute ⁴ questa è un'infrastruttura i cui

⁴ Uptime Institute è una società di consulenza e certificazione fondata nel 1993 che si dedica a fornire una direzione costruttiva all'infrastruttura di Internet, in particolare per quanto riguarda i Data Center. Nel corso degli anni si è affermata come società di consulenza ed è tra le prime società ad aiutare le organizzazioni e le loro infrastrutture a seguire gli standard operativi e di sostenibilità. Ha infatti stilato un servizio di certificazione molto ambito per classificare i Data Center in base alle loro caratteristiche specifiche. La classificazione si chiama Tier Standard e prevede attualmente quattro livelli che tengono conto della progettazione e della gestione dell'infrastruttura.

investimenti negli ultimi decenni stanno continuando a crescere a dismisura. Questo fattore indica che soldi, ma anche pensiero, sforzi ed energie progettuali di ogni tipo vengono investiti per lo sviluppo, la produzione e l'installazione della parte fisica della disciplina informatica. Paragonando tra loro architettura e informatica si può notare che nei processi non sono molto distanti tra loro. All'architettura viene attribuito un principio (arché-) che poi si traduce in forma (-tettura) con un processo non sempre lineare e privo di difficoltà. La disciplina informatica è riuscita invece a razionalizzare il suo processo sin dalla propria nascita ⁵. Un mondo costituito da codici che a un certo punto del suo sviluppo ha compreso la necessità di farsi spazio, visti i profitti che se ne potevano trarre.

L'apporto territoriale promesso da questa infrastruttura continua a essere quello di vedere lo spazio come un flusso di forze in cui però ciò che appare uniforme genera in realtà disuguaglianze, e se non le genera le polarizza ⁶. Proprio i cavi, con la loro struttura esile, quasi effimera se messa a confronto con la superficie terrestre, restano poco rilevanti; non possiedono di certo una monumentalità architettonica che ne permette la visione satellitare, come può essere per le piramidi di Giza o per la Grande Muraglia. Questa infrastruttura potrebbe essere uno di quei fenomeni a cui Reyner Banham aveva guardato con grande interesse. L'autore, grande studioso del territorio statunitense, diceva che ciò che aveva permesso ai suoi abitanti colonizzatori di invaderlo e conquistarlo non erano nient'altro che gli sforzi impiegati per predisporre svariati kit di sopravvivenza per vincerne le difficoltà ⁷. Per continuità logica, all'idea di Banham di kit si può accostare anche quella dell'infrastruttura del digitale che è funzionale ai suoi terminali in stretta relazione con noi. Viene stabilito quindi un nuovo contatto. Se con le *freeways* lunghe, interminabili e noiosamente dritte, si è democratizzata la varietà territoriale statunitense, con l'avvio dell'infrastruttura del digitale viene a costruirsi la miseria democratizzata dello sguardo. L'impoverimento dello sguardo avviene proprio grazie all'invisibilità dell'infrastruttura che a fatica rientra nel dibattito pubblico; che niente cambia, ma tutto influenza.

⁵ La storia vincente di questa disciplina la si può inserire tra i trofei degli Stati Uniti, che, dal secondo dopoguerra in poi, hanno stanziato ingenti risorse per progredire nelle loro mire espansionistiche. Nel 1969 per mano degli Stati Uniti c'è stato il primo atto colonizzatore ultraterrestre con l'allunaggio e si è attivata la prima connessione Internet attraverso il programma Arpanet, che ha portato nel nuovo millennio all'esistenza di un'infrastruttura più capillare attraverso cavi in fibra ottica e Data Center.

⁶ Cfr. S. Zuboff, *Il capitalismo della sorveglianza*, cit.

⁷ "L'uomo che ha cambiato il volto dell'America aveva un aggeggio, un dispositivo, un marchingegno – in mano, nella tasca di dietro, sulla sella, sul fianco, nel rimorchio, attorno al collo, sulla testa, in fondo a un silos corazzato. A partire dalla stufa Franklin e dal cappello Stetson, passando per il fuoribordo Evinrude fino ad arrivare al walkie-talkie, alla bomboletta spray e al rasoio elettrico senza filo, il modo più tipicamente americano di migliorare la condizione umana è il ricorso a piccole scatole ingegnose e solitamente compatte, contrassegnate da un numero di brevetto che consegnano il nome del proprio inventore a una progenie piena di gratitudine. [...] quando l'Homo Americanus finalmente metterà piede sulla Luna sarà fortunato a trovarvi una gravità che è solo un sesto di quella terrestre: avrà addosso un tale numero di contenitori, kit, scatole nere e telecomandi che se così non fosse si reggerebbe in piedi a stento". R. Banham, *Architettura della seconda età della macchina* (1965), a cura di M. Biraghi, Electa, Milano 2012, p. 184.

Nel dare poca prova della sua esistenza, la miseria in questo caso avviene con la marginalizzazione dello spazio, infatti gli approdi non generano alcun valore urbano, anzi, lavorano per sottrazione.

Sebbene ci sia stato l'impegno alla sua istituzionalizzazione, i risvolti spaziali nelle città sono la creazione di vuoto, miseria nella creazione di spazi vuoti. Negli anni Ottanta, gli Stati Uniti hanno incluso la scrittura dei software nella legge federale che tutela i diritti d'autore, ma questo processo non è stato sufficiente per segnalare la questione dell'infrastruttura del digitale come problema urbano e contemporaneo. Lo spazio pubblico nelle città si svuota e viene vissuto attraverso uno schermo di varie dimensioni in qualsiasi luogo della terra. La sua evoluzione fino ai giorni d'oggi ha intrapreso il binario della continuità storica nella produzione di disuguaglianze spaziali: dalla telegrafia ottocentesca ai cavi in fibra ottica contemporanei.

GENOVA E L'APPRODO DEL 2AFRICA

Il cavo 2Africa tocca terra europea in quattro porti dei quali tre sono situati nel Mediterraneo. Uno di questi è il porto di Genova, luogo strategico per fare arrivare i dati in Europa del Nord. Secondo porto italiano per movimento di merci dopo Trieste, ora il porto di Genova sarà attraversato da dati che mettono in comunicazione più di tre miliardi di persone. L'approdo del cavo, da poco entrato in funzione, è avvenuto il 15 aprile del 2022 nelle coste genovesi di Sturla. Nel sito del Comune della Superba è stato scritto così al riguardo:

Si sono svolte questa mattina sul litorale di Sturla le spettacolari operazioni di sistemazione sul fondale del primo dei due cavi sottomarini della partnership 2Africa, China Mobile International, Equinix, Facebook, MTN GlobalConnect, Orange, Stc, Telecom Egypt, Vodafone and WIOCC. Equinix, Inc. (Nasdaq: EQIX), azienda globale di infrastrutture digitali™, ha anche realizzato un nuovo data center denominato GN1. L'operazione è stata curata dai tecnici a bordo della nave di Alcatel Submarine Network – una tra le imbarcazioni più tecnologiche e innovative al mondo in questo settore – che, dal litorale davanti a via del Tritone a Sturla, ha teso il cavo sottomarino e lo posato in trincea sul fondale. Il cavo, a cui ne verrà affiancato tra circa 10 giorni un secondo, collega Genova, come testa di ponte per l'Europa, con Africa e Asia, mettendo in connessione circa 3,2 miliardi di persone, la metà degli abitanti dell'intero pianeta.⁸

Con il passaggio del cavo la città ligure non riceve alcun beneficio visibile e sostanziale. Non c'è alcun segnale visibile che il cavo passi di lì; anzi, è la cronaca locale o è il sito del Comune di Genova a darne notizia. Tanto importante come tanto silenzioso è il suo collegamento al nuovo data center GN1 che si occuperà dello smistamento dei dati via terra. Dalle foto disponibili nel sito del Comune di Genova è stato possibile individuare il luogo esatto in cui il cavo, grazie alla nave di Alcatel, entra nella spiaggia di Sturla. Senza grandi sconvolgimenti spaziali, il cavo entra nella terra e come un ago buca la costa conficcandosi al suo interno. Se invece si cerca il data center GN1 di Equinix, Google Maps porta a un edificio nel quartiere Marassi, proprio di fronte al cimitero monumentale di Staglieno. L'edificio si presenta come una classica piccola

⁸ Cfr. <https://smart.comune.genova.it/comunicati-stampa-articoli/innovazione-approda-sul-litorale-di-sturla-il-cavo-sottomarino-2africa>, consultato il 23 maggio 2025.

palazzina anni Cinquanta che passa inosservata, soprattutto perché è un edificio rifunzionalizzato, non di nuova costruzione. Interessante è notare come il piano terra sia completamente ristrutturato con circa la totalità delle aperture su strada composte da griglie di aerazione, piano che sorregge quelli superiori decadenti e senza manutenzione, che portano tuttora i segni del tempo e dell'abbandono⁹. La modalità silenziosa e poco pretenziosa a livello architettonico fa sì che siano pochi o nulli i segni pubblici lasciati dal passaggio dell'infrastruttura, situazione che è coerente con tutta la retorica del digitale che come dogma principale blinda i suoi spazi ai cittadini¹⁰.

L'approdo del cavo dà una grande centralità al porto di Genova, recando con sé però una marginalità nella sua forma locale: l'infrastruttura arriva, lavora, sfrutta e non fa parlare di sé. Se le infrastrutture elettriche e idriche possono avere una loro somiglianza in fatto di sistemi poco visibili, hanno comunque un grandissimo impatto nel territorio in cui insistono. Al contrario, l'infrastruttura del digitale si serve di una tettonica banale, il più delle volte totalmente invisibile, che trasforma il territorio su cui insiste in mero spazio funzionale al transito di dati. Genova, con 2Africa, il cavo che attualmente lavora sulla comunicazione di più di un terzo della popolazione mondiale, è un caso interessante perché mostra come un'infrastruttura produce potere senza però costruire spazio urbano. La miseria in questo caso diventa condizione strutturale dell'infrastruttura per vivere. L'approdo diventa un punto di sintesi della condizione contemporanea attraverso la contraddizione tra globalizzazione e spazialità locale risolta senza trovare una soluzione che porti le due soggettività in dialogo tra loro, ma semplicemente usando il non contatto e il non dialogo per far funzionare la città.

⁹ Cfr. il sito Equinix, nella pagina web dedicata al data center GN1: "In qualità di primo data center carrier-neutral di livello mondiale a Genova, GN1 offre servizi di colocation e interconnessione sicuri e resilienti, oltre alla possibilità di sfruttare direttamente gli ecosistemi digitali e le strutture di colocation di Equinix a Milano. Il nostro sito GN1 crea un nuovo hub sottomarino, collegando direttamente Equinix Milano e il campus di Via Caldera. 2Africa, che sfocia in GN1, è uno dei più grandi progetti sottomarini del mondo e collega 23 paesi in Africa, Medio Oriente ed Europa", <https://www.equinix.com/it/it/data-centers/europe-colocation/italy-colocation/genoa-data-centers>, consultato il 23 maggio 2025. La descrizione parla del collegamento tra il data center GN1 e il campus in via Cardera, che è un contemporaneo *business park* direzionale che oltre a integrare il lavoro con il benessere ospita anche Avalon Campus, il più grande *interconnection hub* italiano.

¹⁰ Se si pensa a *Learning from Las Vegas*, con 2Africa e l'infrastruttura del digitale siamo in una condizione in cui il sistema non viene rappresentato da alcun simbolo. L'architettura perde consistenza e direzione; il sistema si addentra in spazi già esistenti o comunque anonimi se messi a confronto con la portata rivoluzionaria del suo agire nella quotidianità. L'informatica ha preso in mano le redini della questione spaziale portandola verso i suoi scopi e i suoi profitti.



Approda sul litorale di Sturla il cavo sottomarino 2Africa, © Comune di Genova, 2022.



G. De Caro, 2Africa, 2025.

LANCÉ





Nessuno deve osare di chiedermi dov'è la mia patria. Io non sono mai stato legato a luoghi né ad ore fugaci.¹

Non è forse l'orizzonte la patria di tutti gli uomini?²

A Genova il mare si offre come evento-palinsesto, luogo di riscritture e tensioni tra territorio, infrastrutture e identità collettiva. Difesa e abisso, la materia stessa del progetto della diga foranea fa emergere una domanda: di chi è l'orizzonte e quale figura assume quando è sospeso tra il desiderio di conquista e l'impossibile affermazione di sé? La città, interrogata quale individuo che osserva i movimenti del proprio scheletro, posa oggi lo sguardo sulla nuova opera del mare, che si presenta quale diga più profonda d'Europa. Scrive Giancarlo De Carlo nel libro *La città e il porto*: "Bisogna interrogare gli edifici per capire il senso della loro identità e per valutare la loro capacità di resistenza alla trasformazione, ma anche interrogare la città per scoprire come sono orientate le sue energie più vitali e come si esplicherebbero in attività e fatti se potessero essere rimossi gli ostacoli che le trattengono e le dirottano"³.

Questo saggio riflette su chi detenga la sovranità del progetto, rilanciando un andirivieni di punti di vista incrociati: orizzontali, tra terra e mare; verticali, abisso e marea; obliqui, la città o i container dei traffici marittimi? Spettralità che emergono per parallasse, angoli di inquadramento molteplici se visti da molto lontano, o a sguardo ravvicinato. La dialettica, tuttavia, non va incontro a una soluzione, ma esplicita il patto diabolico tra miseria e realtà, fragilità e aperture. Come scrive Simone Weil: "Solo la contraddizione è prova che noi non siamo tutto. La contraddizione è la nostra miseria; e il sentimento della nostra miseria è il sentimento della realtà. Perché la nostra miseria noi non ce la fabbrichiamo. È reale"⁴.

L'operazione foranea si colloca quale occasione di ringiovanimento della vecchia struttura degli anni Trenta ora in smantellamento, oltre a iscrivere Genova in un orizzonte di *mondo a venire*, insieme alla costruzione della Gronda e del Terzo Valico, per il corridoio Reno-Alpi della Rete Ten-T. La diga risulta, dunque, la misura ultima della figurazione di paesaggio di mare, quale infrastruttura che chiama al controllo assoluto di esso: arrestare pericoli di inondazioni, domare il flusso delle maree, sbarrare il passaggio delle acque e aprire al commercio globale⁵.

In un dipinto di fine Ottocento dal titolo *Il duca di Galliera offre il molo alla Patria*, Antonio Frixione figura sulla sinistra Luigi Raffaele De Ferrari, aristocratico legato agli ambienti finanziari di Parigi, indicare il porto di Genova appena realizzato come un colpo d'architettura teatrale. Il paesaggio prende corpo in un istante, controllato nel quadro dalla cornice di pietra del Palazzo del Principe. Il tendaggio è accompagnato sulla sinistra della scena e disvela il progetto che s'intaglia nel mare come un'apparizione.

¹ F. Nietzsche, *Senza patria* (1859), in Idem, *Poesie*, a cura di G. D'Ambrosio Angelillo, Acquaviva, Milano 2005, p. 5.

² E. Chillida, *Elogio dell'orizzonte* (1990), in Idem, *Lo spazio e il limite. Scritti e conversazioni sull'arte*, a cura di S. Esengrini, Marinotti, Milano 2010, p. 66.

³ G. De Carlo, *La città e il porto*, Marietti, Genova 1992, p. 25.

⁴ S. Weil, *L'ombra e la grazia* (1948), Bompiani, Milano 2014, p. 175.

⁵ Paesaggio quale spazio d'incidenza di territorio e azioni volte a trasformarlo, invocandone il ripristino e la partecipazione, secondo la convenzione che ne stabilisce le traiettorie e fissa le definizioni. Cfr. *Convenzione europea del paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000)*, in "Aedon. Rivista e di arti e diritto online", no. 3, 2005.

Architettura senza alcuna appartenenza. Absi, ciclopi, orizzonti Pietro Alfano

Sulla destra, una figura femminile – la Patria – incrocia gli occhi del duca avvicinandosi a lui verso il balcone. Tuttavia, il primo a ricevere il fronte del porto è chi osserva, coinvolto nell'allegoria di scena: è l'intera città a farsi ospite del progetto, e di sé stessa, determinando il primato del mare sulla terra. Dell'ingegnere Ignazio Adolfo Parodi è l'incarico di un porto globale, che da rifugio delle navi diviene infrastruttura studiata per l'espansione dei traffici e il loro sviluppo. Un sito *in divenire*, che legge la città come un continuo cantiere inarrestabile, paesaggio *in-finito*: questo dominio mai interrotto trova oggi l'occasione per rilacerarsi, nelle scritture di un porto in espansione ⁶.

Genova ospita il progetto di costruzione della nuova diga foranea della città per una cifra superiore al miliardo, e mira ad accogliere grandi navi di capitale destinate fino a ora ad altri lidi, come i porti di Rotterdam e Singapore ⁷. Il progetto operato dal Consorzio PerGenova Breakwater, in cantiere dal febbraio 2023, è quello di un segno ciclopico di sei chilometri di cemento che, duplicando gli ingressi all'arrivo di container di larga scala, prevede l'accesso al porto per mezzo di due nuovi canali ⁸. Uno a quattrocento metri dal canale di Sampierdarena, implementando la lunghezza della diga dell'aeroporto, e l'altro a trecento dalla preesistente infrastruttura nella porzione della foce del Bisagno. Lo smantellamento dei vecchi cassoni viene impiegato per la realizzazione della nuova opera, che si considera nella presentazione del suo stato come uno "sbarramento di fronte al porto", garantendo l'accesso in sicurezza a navi più grandi della lunghezza di quattrocento metri, incrementando i traffici dell'area portuale ⁹.

È la scrittura di un paesaggio impastato di numeri, che muovono lo spazio e la presenza di Genova in un progetto più ampio, in cui questa assume un differente peso sulla bilancia dei traffici mediterranei, usufruendo della sua posizione geografica tra le rotte asiatiche e americane. Le protagoniste del trasporto di materiale – che, oltre a provenire dalla dismissione del vecchio sbarramento, interessa le cave della Liguria, Piombino e Cartagena in Spagna – sono imbarcazioni dal lavoro colossale, come Sider Olympia e Maria Vittoria, che possono portare fino a quarantamila tonnellate di ghiaia. I cassoni cellulari – della misura di palazzi – vengono realizzati in mare e posati uno vicino all'altro durante il trasporto, per formare l'infrastruttura; composti di celle cave, annegano per poi stabilizzarsi attraverso un riempimento di materiale lapideo. Palazzi di cemento sull'acqua, che vengono trasportati dal cantiere galleggiante di Vado Ligure per essere assemblati in prossimità del porto. Una contraddizione in atto, dove distanti lunghezze mobilitano lo spazio condensato del porto. Tutto avviene in mare aperto,

⁶ Cfr. M. Macciò, G. Migliorino, *Dal porto dei velieri al porto dei piroscafi*, in Idem, *Il porto frainteso. Genova e la questione marittima*, Costa & Nolan, Genova 1986, pp. 51-58.

⁷ Il progetto della diga foranea risulta essere il più costoso investimento del Pnrr, finanziato con risorse nazionali. Il costo di un miliardo e trecento milioni coinvolgerebbe inoltre il fondo per le infrastrutture portuali, la banca europea degli investimenti (Bei), l'autorità portuale e le amministrazioni locali. Cfr. <https://www.ilpost.it/2023/05/04/diga-genova-pnrr/>, consultato il 24 giugno 2025.

⁸ Il progetto è guidato da WeBuild, con la collaborazione di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit e Sidra ed è commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Cfr. <https://www.webuildgroup.com/media/comunicati-stampa/webuild-procedono-a-pieno-ritmo-i-lavori-della-nuova-diga-foranea-di-genova/>, consultato il 30 giugno 2025.

⁹ Cfr. <https://www.webuildgroup.com/progetti/dighe-centrali-idroelettriche/nuova-diga-foranea-genova/>, consultato il 2 giugno 2025.

senza interrompere le attività portuali in corso né fare ancoraggio a terra: il progetto è completamente nelle mani dell'acqua e delle sue maree.

Dalla parola diga, di radice olandese *dheigw-*, arrivano distanti declinazioni anglofone tra cui "scavare", "fissare", o "trafiggere" ¹⁰. Il lemma indica un solco che si progetta nel suo sentimento ambiguo di essere limite tra stravolgimento e certezza, protezione e allagamento, il camminamento placido dell'architettura sull'abisso: questi estremi si tengono nella considerazione di un trauma progettante e latente. In questi termini, come scrive Giorgio Agamben sulla creazione, questa avviene da parte dello scriba su carta, di cui la mente è il calamaio e "l'inchiostro, la goccia di tenebra con cui il pensiero scrive" ¹¹. L'infrastruttura è sì un manufatto, ma altrettanto la traccia di una scrittura di paesaggio che si fa segno e termine.

L'eco *superbo* della natura della città, tuttavia, viene fiaccato da una figurazione nostalgica: l'architettura risulta esule in vicende logistiche e il suo baricentro dinamico – il condursi *vers elle-même* – guida alla sua sola funzione, naufragando in un abisso torbido: "L'immagine dell'assente è, in ogni circostanza, 'ricercata' (*wanted*), al modo del soggetto desiderante. Fragile parvenza di un corpo senza luogo" ¹².

Nel cortometraggio *The Egggregores' Theory* ¹³, del regista greco Andrea Gatopoulos, a macchia d'olio un'epidemia colpisce la cittadina di Lublich e l'incognita si cela nell'eclissarsi di un termine all'orizzonte, che il popolo non può più pronunciare. Le persone muoiono in qualsiasi luogo senza alcun motivo, e la catastrofe prende il sopravvento: bruciano le biblioteche, gli archivi, le case e la pellicola sullo schermo. Si va alla ricerca del colpevole del tutto, nel lento passaggio di decadimento e crisi del corpo della città, che rovista sulle proprie macerie e non trova che cenere. Il venir meno di una parola dalla voce della metropoli guida allo spaesamento del suo futuro, e la miseria – nel suo tratto di perdita indicibile – si fa codice espressivo e poetico, nell'origine greca del significato di creazione ¹⁴. A un certo punto la presenza di una Macchina genera il nuovo alfabeto per salvare il mondo, e nulla ha a che vedere con il suo passato: la Macchina investe i codici dell'umanità, che passivamente la lasciano introdursi e sedimentarne di nuovi. Una voce flebile e sommessa fuoricampo ci conduce nella narrazione senza mai pronunciare la *parola d'eccezione*: possiamo tuttavia affermare che quest'indicibile vuoto di linguaggio occupa in fondo uno spazio di miseria con la più alta potenza di fuoco progettuale, ovvero quella di costruire intorno a sé una trama fondata sul Nulla: "Io non sono nulla nel senso della vuotezza, bensì il nulla creatore, il nulla dal quale io stesso, in quanto creatore, creo tutto" ¹⁵. La fotografia del film non è che l'occasione di una redenzione da essa pro-gettandosi nell'abisso. E

¹⁰ Voce *dig* in Online Etymology Dictionary, <https://www.etymonline.com/word/dig>, consultato il 24 giugno 2025.

¹¹ G. Agamben, *Bartleby o della contingenza*, in G. Deleuze, G. Agamben, *Bartleby. La formula della creazione*, Quodlibet, Macerata 1993, p. 50.

¹² D. Heller-Roazen, *Nessuno. Sui diversi modi di non esserci* (2021), Quodlibet, Macerata 2025, p. 91.

¹³ A. Gatopoulos, *The Egggregores' Theory*, Italia, 2024, 15 min.

¹⁴ Voce *poièsi* in Vocabolario Treccani, <https://www.treccani.it/vocabolario/poiesi/>, consultato il 24 giugno 2025.

¹⁵ Cfr. M. Stirner, *Io ho fondato la mia causa su Nulla*, in Idem, *L'unico e la sua proprietà* (1845), Adelphi, Milano 2021, p. 13.

ancora, è progetto che nasce dall'angoscia di una risposta che cerca scenario in un'aria impossibile da respirare. La perdita di logiche del linguaggio diviene metafora di una condizione che investe la città stessa nella sparizione di una trama condivisa e di un futuro che prende voce: "Sarebbe paradossale e bellissimo, se proprio alle porte dell'inferno, quando ogni schema è caduto e tutto sembra indicare che siamo ormai prossimi alla fine, riuscissimo invece a trasformare la tempesta perfetta in un nuovo inizio. E quindi rinascere. Rifondare. Anche attraverso l'immagine"¹⁶. Non si riparte da una *tabula rasa*, ma da una maniera di fare spazio a partire dalla collisione tra ciò che resta e il grido di una territorializzazione.

Una miseria che a Genova esce di scala e si avverte quale smisurata e lancinante assenza di connessioni, nella sempre più tesa relazione tra progetti fuori taglia precipitati dal cielo e minori tensioni celate allo spartito maggiore. Dalle retrovie un'altra città volge lo sguardo al mare: le proiezioni di queste linee gemelle ne delineano infatti un cono d'ombra di dissenso. Come scrive Giancarlo De Carlo – al quale di nuovo ricorriamo per allargare la relazione della città con le sue cifre ingegneristiche e morali, nonché per il pensiero futuro del suo presente nelle mani di una *bigness* – Genova

è una città di complesse configurazioni, dove l'attenzione ai caratteri dell'ambiente e dell'architettura sembra connaturata nei comportamenti dei cittadini; al punto che ogni sutura egemonica e ogni lacerazione conflittuale producono trasformazioni dello spazio fisico che tardano a essere riconosciute – legittimate in termini di stile – a causa di quella inclinazione al dissenso che nasce da una tenace pluralità di opinioni.¹⁷

Una comunità s'interroga su quanto di celato al progetto siano le sue fondazioni – di nuovo morali – o i suoi destini. Le stesse voci che già De Carlo, in termini di partecipazione, affida alla narrazione di coloro che per la città erano i banditi¹⁸ in ascolto dei suoi segreti, ovvero artisti raffinati, critici d'arte e letterati che la città non sostiene o ignora, cantautori, universitari la cui fama va all'estero, editori attenti alla scena internazionale, formazioni teatrali sperimentali, autentici esploratori di tecnologie avanzate, tassisti, e in fondo quei portuali che possiedono una conoscenza profonda del mondo, artigiani che ancora oggi tracciano modelli e strumenti straordinari ai margini del porto¹⁹. Da qui si levano oggi le voci critiche che sottolineano la fragilità e la complessità degli equilibri ambientali, mettendo in luce come il paesaggio marino sia attraversato da molteplici livelli di lettura. Quesiti che fanno eco a posture minori, che conducono il progetto a territorializzarsi nelle tonalità più apparentemente meno rilevanti: tra terra e acqua c'è una linea molle di materiale mischiato. Mescolato. Rotto. Piccole

¹⁶ Si veda B. Fiorentino, *Presente indeterminato. Introduzione alla 39esima Settimana Internazionale della Critica*, <https://www.sicvenezia.it/introduzione-39-settimana-internazionale-della-critica/>, consultato il 25 giugno 2025.

¹⁷ G. De Carlo, *Editoriale*, in "spazio e società", no. 37, aprile-giugno, Sagep, Genova 1987, p. 4.

¹⁸ Da una di queste figure emerge la considerazione sul termine bandito. Parafrasando il cantautore genovese Fabrizio De André, infatti, bandito fa riferimento all'appartenere a una banda e insieme l'essere bandito da una società, in un certo modo si trova dunque a essere figura in isolamento e di ancoraggio. Cfr. *I banditi*, intervista di G. Puggioni a F. De André per Videolina, 1983, https://www.youtube.com/watch?v=cUv5_TUP4K8, consultato il 3 maggio 2025.

¹⁹ G. De Carlo, *La città e il porto*, cit., p. 32.

dighe di sale incrostate. Facendo eco alle parole della curatrice della 61. Esposizione Internazionale d'Arte *In Minor Keys*, Koyo Kouoh, si tratta di "sintonizzarsi sotto voce sui sussurri e sulle frequenze più basse; di scoprire le oasi, le isole, dove si tutela la dignità di tutti gli esseri viventi"²⁰. Non si tratta di tensioni estetiche che mirano a fissare un immaginario di scarsità, ma di prestare ascolto alla fragilità di ciò che resta dal progetto, quale eco o spazio di rivolgimento che asserisce e avversa l'astratto, che bilancia uno scenario riportato da un solo interlocutore: il solo protagonista sul palco.

L'attenzione alle dimensioni tecniche ed etiche si riflette dunque nella pluralità di voci che animano il dissenso cittadino, profondamente radicato nella conoscenza del territorio portuale. In ascolto delle ultime cose, figure della ricerca come il docente universitario e ingegnere idraulico Piero Silva, che abdica alla direzione del progetto in corso e denuncia la mancata completezza delle verifiche geotecniche dell'opera marittima, dati la fragilità e lo strapiombo del terreno. Il consolidamento del fondale marino, infatti, prevede la realizzazione di settantamila colonne di ghiaia alte dai sette ai dodici metri, per irrobustire il basamento su cui poggia la barriera²¹. Così il biologo Maurizio Wurtz – firmatario del podcast-manifesto *La Liguria che vogliamo* – che segnala, su tutte, la vicinanza dell'opera con i canyon marini, intendendo il rischio di tsunami.

L'opera movimenta sette milioni di tonnellate di materiale roccioso per stabilizzare il fondale. L'affondo contemporaneo dello spettro di miseria prende corpo quale consacrazione di un (in)utile: "La ricchezza perse il senso di splendore glorioso che aveva avuto fino allora. Il denaro fu considerato un mezzo di produzione: il capitale è un modo di produzione, e come la Chiesa vota l'uomo a Dio, la società borghese vota il denaro al capitale, ma in modo più efficace"²².

Il progetto si avverte con tono assertivo, operando il seducente attraversamento che si legge nelle pagine di *S,M,L,XL*, invocato da Rem Koolhaas: "But like the forms that can be discovered in clouds, it is possible to will this landscape into an amazing spectacle of invention; read with the same concentration as the map of a treasure island, it yields rich rewards"²³. Le due linee metafisiche sono alla ricerca di un contesto o forse di una sua creazione. Come un piroscifo lecorbusiano, la diga foranea traccia la rotta di navigazione in una modernità che non esaurisce il suo *appeal* allo specchio, indifferente al corpo della città. In direzione ostinata ai termini di *dépense*, che di miseria invoca l'origine del dono.

Potremmo dunque sostenere cinicamente che la città reincontra la sua origine e si fa manifesto di un attraversamento delle proprie radici in espansione; o, nella

²⁰ Cfr. K. Kouoh, *In Minor Keys*, 61. Esposizione Internazionale d'Arte della Biennale di Venezia, <https://www.labiennale.org/en/news/biennale-arte-2026-minor-keys>, consultato il 6 giugno 2025.

²¹ Per un maggiore approfondimento sul corso storico delle motivazioni che hanno portato alla decisione dell'ingegnere Piero Silva, si veda l'intervista *Sulla nuova diga poca chiarezza e tanta propaganda*, <https://www.goodmorninggenova.org/2024/05/29/silva-ex-direttore-tecnico-del-rina-sulla-nuova-diga-di-genova-poca-chiarezza-e-tanta-propaganda/>, consultato il 6 aprile 2025; per quanto riguarda il punto di vista del biologo Maurizio Wurtz si rimanda invece a *La fragilità della costa ligure e la necessità di una transizione ecologica*, <https://www.goodmorninggenova.org/author/maurizio-wurtz/>, consultato il 10 aprile 2025.

²² G. Bataille, *Il limite dell'utile* (1976), a cura di F.C. Papparo, Adelphi, Milano 2000, p. 57.

²³ R. Koolhaas, *S,M,L,XL*, The Monacelli Press, New York 1995, p. 206.

stessa tesi, leggere l'indifferenza verso lacerazioni e suture su cui costruisce ecologie e morfologie. In entrambi i casi, vale dunque la pena di distogliere lo sguardo un secondo dai lunghi serpenti bianchi: non si tratta infatti di pensare di far dimagrire un grande animale, ma di trasformarlo in una lumaca, e dirigersi verso *altre teorie di mare* ²⁴.

Nel 2001 Oma, in collaborazione con Boeri Studio e 991C, si posiziona secondo al Concorso internazionale per il ponte Parodi. Il progetto traccia una linea teorica che legge il porto, e soprattutto il mare, quale nucleo sostanziale dell'architettura di Genova: viene scavato l'attacco a terra e posizionata una piazza ipogea che rilancia la tensione tra la città e il porto attraverso un dislocamento, affidando al mare il decorso di vita del progetto e la conseguente partecipazione alla – e della – vita della città. Sotto la guida dello studio olandese il mare diviene così insistenza di un andirivieni di contraddizioni, per territorializzarsi e lasciarsi attraversare dalle proprietà uniche del progetto: gli attributi dell'acqua non sono che l'occasione per l'emergere di un'architettura sepolta che dall'antico risale. Il paesaggio viene a essere un insieme di screpolature che fissano il porto alle sue rovine, quale primato rispetto allo sfondo del contesto: "Tale immagine assume in questo inizio del XXI secolo non più e semplicemente un significato estetico-percettivo, ma sembra voler prendere in carico anche un ruolo sociale: le trasformazioni che subiscono i luoghi disegnano i caratteri di una nuova scena" ²⁵.

È qui il progetto a denunciare una narrazione celata: dal fondale risalgono archeologie, tenendo in tensione un'orizzontalità terracquea, e una verticalità tra abisso e superficie: la reciprocità – e la responsabilità – è così affidata alle traiettorie individuali e oblique di morfologie connesse. La città prolunga l'inquietudine del dominio del mare con un progetto di dominio del mare, mettendo a sistema le parole di Édouard Glissant, che a Genova riconosce l'essere città di tutti gli inconsci: "E allora finalmente girate la parola non più come un filo ma come un vortice, e con tutto il vento e tutto il fumo convocate la tempesta, un ciclone che imperversa senza sradicare, e lì davvero immaginate il mondo circostante" ²⁶.

Si tratta di progettare, senza esclusione di tensioni, la totalità dell'esistenza di un qui e ora senza rinvii, di abitare le aperture inattese situate nelle tensioni del collasso. Del resto, non è certo la diga foranea a tracciare una deviazione da altre grandi opere realizzate a Genova, come la Sopraelevata che taglia in modo equatoriale la città vecchia dal porto, spostando il maggior traffico in alto. I serpenti si configurano dunque quale ossatura di una miseria ancora una volta *out of joint*, linee di cemento che costringono a un'evoluzione endogena, a una postura di grandezza capace di sovrastare nelle fenditure degli sviluppi portuali.

La potenza del progetto è tellurica, la rete di scambio fa emergere una rinnovata mappa geografica di città-mondo, in cui le distanze si fanno sempre più brevi e le miserie spettrali si torcono fino a divenire cicli indivisibili e massicci. La non appartenenza si sostanzia dunque quale logica avversaria, che non può essere letta nel solo rovescio di estraneità annichilente dei sempre più allargati contesti di bigness. Al contrario, quel che è necessario è il racconto di quanto si rischierà alla luce del sole,

²⁴ Cfr. G. D'Alisa, F. Demaria, G. Kallis (a cura di), *Decrescita*, Jaca Books, Milano 2018, pp. 10-11.

²⁵ S. Marini, *Architetture in fieri. Strati in attesa di occupazione*, in S. Marini, C. Barbiani (a cura di), *Il palinsesto paesaggio e la cultura progettuale*, Quodlibet, Macerata 2010, p. 86.

²⁶ É. Glissant, *Tutto-mondo* (1993), a cura di M.-J. Hoyet, Edizioni Lavoro, Roma 2009, p. 14.

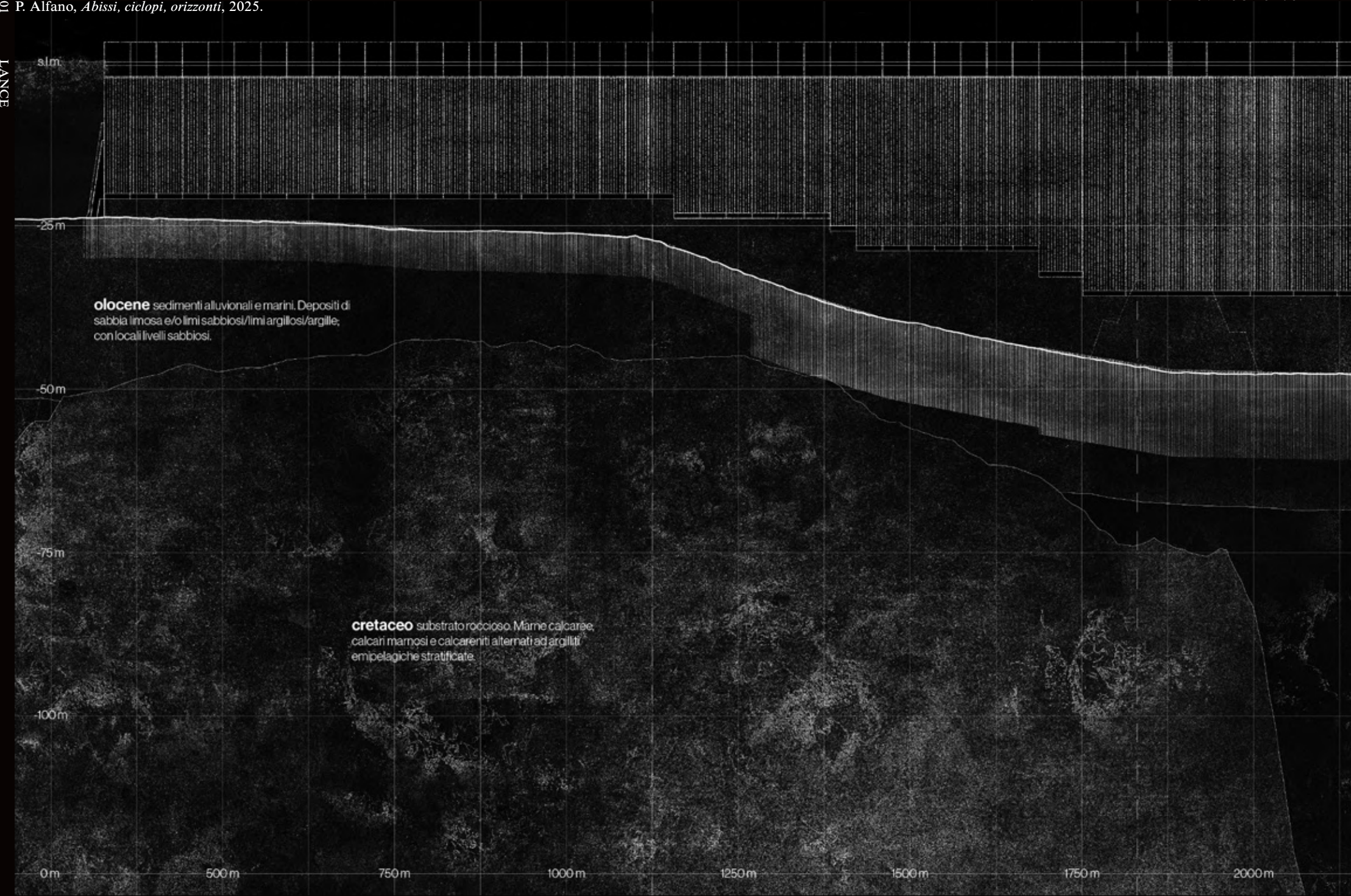
che si territorializza in progetti assoluti a cui tendere lo sguardo: ennesime fratture per la città, in una tensione più novecentesca, ma tracce per il mondo, atte a far colli-dere figurazioni di miseria più retoriche, quali irrisolti frammenti nascosti al buio delle rappresentazioni. In questa contraddizione, il *limen* del mare si sposta ancora più in là, affidandogli il primato. In quest'inversione di paradigma si apre la possibilità di un attraversamento condiviso, dove la sovranità di ogni voce diviene fondamentale per appropriarsi di orizzonti più vasti. Senza alcuna appartenenza a una regione del mondo possibile, la risposta è nelle mani di un'idea di luogo, e di orizzonte, assoluto, che "operi una sorta di *dequadratura* secondo delle linee di fuga che passi attraverso il territorio solo per aprirlo sull'universo, che vada dalla casa-territorio alla città-cosmo e che dissolva quindi l'identità del luogo rendendola variazione della Terra" ²⁷.

Genova città indotta a interrogarsi a una distanza critica e ravvicinata, a un ribaltamento delle sue miserie in narrazioni tortuose. Se in apertura si è tracciata un'inclinazione a interpretare la diga foranea quale individuo meritevole d'attenzione, occupante lo spazio di scena, è ora di fare ritorno sull'intero corpo della città con le parole di De Carlo: "Posso dire dunque, in conclusione, che il mio rientro genovese è andato bene? Mi dispiace, ma temo di non poterlo dire con certezza, dal momento che la carta fondamentale continua a mancarmi. Perché Genova, dove sono nato, non è diventata la mia città neanche questa volta" ²⁸. A ogni rientro nella città madre qualche cosa sfugge, come se non si potesse mai afferrarla del tutto. A lei così si ritorna per riconoscerla ancora, per leggerne il suo continuo mutamento.

²⁷ G. Deleuze., *Che cos'è la filosofia?* (1991), Einaudi, Torino 1996, p. 216.

²⁸ G. De Carlo, *La città e il porto*, cit., p. 51.

LANCIA



pliocene formazione delle Argille di Ortovero. Limo argilloso, sabbioso, compatto, con elevato grado di sovraconsolidazione, presenza dispersa di livelli sabbiosi-ghiaiosi, colore grigio.

cretaceo sedimenti alluvionali e marini. Depositi di sabbia limosa e/o limi sabbiosi/limi argillosi/argille, con locali livelli sabbiosi.

pleistocene ghiaie sabbiose. Ghiaie eterometriche da sub-arrotondate a sub-angolari in scarsa matrice sabbiosa-limosa giallastra, presenza di paleosuoli e di intercalazioni sabbiose-limose. I clasti sono di natura calcarea-marnosa.

2500 m

2750 m

3000 m

3250 m

3500 m

3750 m

4000 m

4250 m

02 Febbrì

54	La miserabile vita dei grattacieli, “in terra, in mare ed in cielo” Simone Lavezzaro
66	<i>Après moi le déluge!</i> Eroismi e miserie Andrea Pastorello
76	La stella cadente Jacopo Peri
84	Architetture di controllo a Marassi Selene Barisione, Simone Damiano, Daniele Rossi

Pare che prima o poi
anzi prima che poi
sugli Aliscampi che splendono
tra Amalfi e Vietri si vedranno enormi
grattacieli e già sorge dalla cintola insù
l'intelligenza, con suoi alti piati.
Ma saranno sprecati; grattare il cielo
è ciò che resta a chi non creda più
che un cielo esista.¹

Sulla scogliera tra Amalfi e Vietri, l'hotel Fuenti, o Amalfitana hotel, viene costruito tra il 1968 e il 1971. Demolito nel 1999, il grattacielo a picco sul mare è il protagonista dell'inedita poesia *I grattacieli* di Eugenio Montale. Nella vicenda dell'hotel Amalfitana si mescolano tutte le debolezze, contraddizioni, cedimenti, frustrazioni che sono alla base del saccheggio delle risorse naturali e culturali italiane. Una soprintendenza che con sospetta prontezza rilascia il nulla osta e che un anno dopo intima la sospensione dei lavori, accorgendosi che questi seguono un progetto difforme da quello presentato; un comune che prima si oppone risolutamente, poi rilascia la licenza edilizia poi di nuovo risolutamente si oppone e ordina la sospensione dei lavori; un pretore che la ritiene illegittima; un ministero dei lavori pubblici che interviene con tutto il suo peso per l'annullamento della licenza, ma che non ottiene alcun effetto. Come nessun effetto ottengono la sollevazione quasi unanime della stampa, la lettera aperta del giovane sindaco di Vietri al procuratore della Repubblica, il temporaneo sgombero del cantiere; i lavori riprendono giorno e notte, lo scheletro dell'edificio prende corpo, sale e finalmente si riveste della sua ripugnante, cimiteriale veste architettonica.²

Così scrive Antonio Cederna sul "Corriere della Sera" del 24 novembre 1972, attaccando la costruzione del grattacielo amalfitano edificato in quel paradiso terrestre trasformatosi però in paesaggio infernale.³ Le parole di Cederna s'inscrivono all'interno di un più ampio discorso critico sulla trasformazione del territorio italiano negli anni del boom economico, quando il paesaggio, inteso come bene culturale e memoria collettiva, viene sistematicamente sacrificato sull'altare dello sviluppo.

Tra Amalfi e Genova, tra Genova e New York si erigono grattacieli e all'architettura non rimane altro che abitare il cielo. La vicinanza, solo teorica, tra Genova e New York è già evidente nel 1931 con Renzo Picasso e il suo *Vie di Genova e di metropoli nordamericane. I grattacieli ed i loro alleati in terra, in mare ed in cielo*, in cui l'accostamento tra il capoluogo ligure e le grandi città degli Stati Uniti non è limitato solo alla dimensione demografica, ma coinvolge una visione condivisa del destino urbano; la città è intesa come macchina verticale, capace di sveltare al di sopra della propria orografia lasciando metaforicamente il paesaggio terrestre.

¹ E. Montale, *I grattacieli*, 1975.

² A. Cederna, *I vandali stanno distruggendo la riviera più bella del mondo*, in "Corriere della Sera", 24 novembre 1972.

³ Cfr. I. Duretto, *I grattacieli. Una poesia inedita di Montale al Centro Manoscritti di Pavia*, in "Quaderni montaliani", no. 3, Interlinea, Novara 2023, pp. 43-51.

La miserabile vita dei grattacieli, "in terra, in mare ed in cielo" Simone Lavezaro

I disegni di progetto di Picasso provano a delineare un'idea di città colossale, con i "grattanuvole" ⁴ che s'impongono e spostano lo sguardo e l'immaginario di Genova verso la delirante New York ⁵. Il grattacielo non è più un modello edilizio ma diventa il linguaggio che struttura il territorio genovese. L'abitare il cielo non è un semplice spostamento fisico verso l'alto, l'architettura perde evidentemente il contatto con il suolo, per diventare simbolo della condizione umana post-moderna.

[Also] Yamasaki understands what's humane, safe, and dignified; yet he subjects himself to economic and political conditioning that prevents him from achieving the ideal. Why the hell did he take the commission? As Le Corbusier's disciple, Minoru sold out the idealistic goals of Unité so gratuitously that Pruitt-Igoe was demolished within sixteen years of its construction. Rather than challenging the design triangle, he embraces defeat before breaking ground. What a loser! ⁶

Se tra i grattacieli utopici di Picasso e quelli teorici di Rem Koolhaas ciò che resta è il dominio del regime dello ¥€\$ ⁷, finanche negli spazi vuoti della metropoli ⁸, allora è necessario volgere lo sguardo dove il sistema economico ha imposto la sua struttura architettonica in maniera evidente. Se è vero che, accanto a un'ars memorandi, nasce il desiderio di un'ars oblivionalis, Umberto Eco dimostra come l'arte dell'oblio sia, in realtà, un'illusione, o meglio, che non possa esistere davvero, poiché tutti i segni producono una presenza, e non un'assenza. Si dimentica non per cancellazione, ma per sovrapposizione, non producendo assenza, ma moltiplicando le presenze, accumulando ⁹. Se infatti "è più semplice costruire sommando, che non ragionare sulle sottrazioni, sulle mancanze che cadono nell'oblio" ¹⁰, a Genova, tra memoria e oblio, cade l'operazione San Benigno, ossia una delle vicende più enigmatiche che hanno trasformato i connotati della città.

Già all'inizio del Novecento si affacciano le prime proposte per la costruzione di un nuovo bacino portuale. Si suggerisce di partire dalla demolizione del promontorio di

⁴ R. Picasso, *Vie di Genova e di metropoli nordamericane. I grattacieli ed i loro alleati in terra, in mare ed in cielo*, Arti grafiche Caimo & C., Genova 1931, p. 127.

⁵ Cfr. R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan* (1978), Electa, Milano 2001.

⁶ Ci riferiamo alla mostra *Le Corbusier Installation* dell'artista americano Tom Sachs alla 12. Biennale di Architettura di Venezia nel 2010, <https://www.tomsachs.com/exhibitions/le-corbusier-installation>, consultato il 5 luglio 2025.

⁷ "[...] il declino del potere pubblico, l'ascesa del potere privato. Ogni generazione ha bisogno di interrogarsi sui suoi rapporti con la globalizzazione; se si mettono insieme rispettivamente i segni dello Yen, dell'euro e del dollaro, si ottiene la parola ¥€\$. Il significato di quello che possiamo definire il regime dello ¥€\$ è che il potere del pubblico è in declino mentre si sta incrementando quello del privato. In questo momento viviamo in un periodo di intensa negoziazione tra pubblico e privato, e uno dei settori principali dove questa negoziazione ha luogo è l'architettura nel suo rapporto con la città". R. Koolhaas, *Testi sulla (non più) città*, Quodlibet, Macerata 2021, p. 192.

⁸ Cfr. M. Ilardi, *Negli spazi vuoti della metropoli. Distruzione, disordine, tradimento dell'ultimo uomo*, Bollati Boringhieri, Torino 1999.

⁹ Cfr. U. Eco, *An ars oblivionalis? Forget it!*, in "Pmla", vol. 103, no. 3, maggio 1988, pp. 254-261.

¹⁰ S. Marini, *Amnesia*, in Eadem, G. Corbellini (a cura di), *Recycled Theory: Dizionario Illustrato / Illustrated Dictionary*, Quodlibet, Macerata 2016, p. 36.

San Benigno che un tempo divideva il centro storico genovese dalla periferia a ponente, un muro naturale, che ostacolava la visione della città moderna. Nel 1934 viene costruito il grande viadotto elicoidale a doppia rampa, che collega la Genova-Serravalle al porto. Un'infrastruttura che, ancora oggi, subisce continue modifiche, fino ad aggiungere un'ulteriore rampa che conduce l'automobile direttamente verso il ponente genovese. Tra cronaca e storia, la mattina del 10 ottobre 1944 una violenta esplosione – forse un fulmine, forse un ordigno – demolisce un complesso di gallerie nei pressi della Lanterna, causando almeno un migliaio di vittime ¹¹. Un evento oscuro, ancora oggi a tratti irrisolto, che ogni tanto riemerge nella memoria collettiva come accade nelle menti colpite da profonde forme di amnesia, nelle quali affiorano frammenti di ricordi sparsi e confusi che sopravvivono senza un ordine compiuto. Durante il progetto di demolizione vengono rimossi oltre sette milioni di metri cubi di roccia, utilizzati successivamente come materiale di riempimento per le operazioni portuali. Il taglio longitudinale del colle e lo sbancamento della porzione a mare liberano un vasto spazio. Ecco quindi il senso: i modernisti vogliono dimenticare la città storica tanto è vero che "dimenticare, nel caso di Le Corbusier, significava cancellare, in senso letterale e figurato, la città stessa, in favore d'una *tabula rasa* che riportasse la natura alla base d'un urbanesimo disperso e creasse i propri monumenti a partire dalla funzione della vita moderna: i grattacieli burocratici" ¹². Pertanto, se "il costruire vive intimamente del distruggere" ¹³, la *tabula rasa* operata a San Benigno si configura quale gesto fondativo di una nuova ideologia urbana, una trasformazione che tenta di sottomettere la pluralità diffusa della città storica a un ordine spaziale, caratterizzato da un'architettura dal potere verticale e da una gerarchia funzionale rigidamente articolata.

Nella seconda metà degli anni Settanta, Emmanuele Romanengo – allora presidente del Consorzio per la sistemazione dell'area di San Benigno e amministratore delegato della Sci Spa – delinea in sinergia con il gruppo Costa i principi per la costruzione urbanistica di San Benigno. Il progetto nel suo sviluppo darà luogo a un processo di saturazione dello spazio mediante la realizzazione di un centro direzionale ad alta densità costruttiva, punteggiato da architetture firmate da Gino Valle, Skidmore Owings & Merrill, Piero Gambacciani, fino alle recenti tre torri progettate dall'Atelier(s) Alfonso Femia. Nella sua configurazione finale, il centro direzionale di San Benigno si articola su una superficie di circa duecentomila metri quadrati destinati a funzioni direzionali, cui si aggiungono cinquantamila metri quadrati per funzioni logistiche e di magazzino, più di millecinquecento posti auto tra pubblico e privato e un comparto residenziale di centocinquanta unità abitative. Si tratta di un intervento definito da una molteplicità di scale, come dimostrano le imponenti torri di otto piani del complesso Ina-Casa che svettano sulla restante parte del promontorio. All'interno di questo processo digestivo, come un organismo che subisce e si riappropria, che dismette e riabita, Genova si apre verso le grandi metropoli ed è all'interno di questa nuova idea di città che si innalza il dispositivo del potere dell'utopia moderna, il grattacielo.

¹¹ Cfr. R. Francesca, *San Benigno: silenzi, misteri, verità su una strage dimenticata*, NovAntico, Pinerolo 2004.

¹² A. Vidler, *Il perturbante dell'architettura. Saggi sul disagio nell'età contemporanea* (1992), Einaudi, Torino 2006, p. 199.

¹³ N. Emery, *Distruzione e progetto. L'architettura promessa*, Christian Marinotti, Milano 2011, p. 8.

Tuttavia, l'equilibrio dell'area risulta compromesso da una distribuzione poco omogenea delle funzioni urbane. Il problema emerge con particolare evidenza già a una lettura dei dati sulla ripartizione degli usi del suolo, manifestandosi concretamente nelle ore serali, quando gli uffici si svuotano e l'intera zona si trasforma in un'area pressoché deserta. Questo fenomeno è riconducibile, in larga parte, al vincolo imposto dal Comune, che limita l'insediamento di nuove attività commerciali non compatibili con la destinazione portuale originaria. Ovviamente, le polemiche arrivano in breve tempo, tra queste si distingue "il Buongiorno", settimanale fondato e diretto da Cesare Lanza, che, in una serie di articoli a tutta pagina, assume una posizione fortemente critica, cavalcando il malcontento e contestando l'impatto visivo delle torri che oscurano la Lanterna e interferiscono con il cono di atterraggio dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Le torri vengono interpretate come corpi estranei che demoliscono il paesaggio e dal mondo accademico si levano articolate e autorevoli voci di dissenso. A farsi portavoce di queste perplessità è Edoardo Benvenuto, preside della Facoltà di Architettura, che si schiera con decisione contro le scelte dell'amministrazione comunale, accusata di cedere alle logiche della rendita e agli appetiti dell'iniziativa privata. In tal senso, una delle sue prese di posizione più note è riportata in un articolo dal titolo *Prego accomodatevi pure*. Un invito solo in apparenza cortese rivolto alle forze private che, a giudizio di Benvenuto, hanno trovato nel Comune un interlocutore troppo remissivo. Uno sguardo lucido nei confronti di uno sviluppo urbanistico guidato più dalla logica dell'opportunità che da una strategia progettuale consapevole. Anche Italia Nostra decide di intervenire, dapprima con toni misurati e interlocutori, ma successivamente con una postura decisamente più forte e dichiarazioni che diventano sempre più esplicite, con l'accusa all'amministrazione e ai promotori dell'intervento di aver dato vita a una "Genova dei grattacieli" composta di "cattedrali nel deserto"¹⁴, la stessa denuncia delle scene del film di Francesco Rosi *Le mani sulla città* (1963), che chiaramente parlano di speculazione immobiliare mascherata da modernizzazione urbana.

L'operazione San Benigno comunque procede e anche Oma, in occasione del Piano regolatore portuale del 2001, prova a inserirsi nella vicenda con un progetto che però rimarrà solo su carta, una riconversione delle aree portuali tra Sampierdarena e il ponte Parodi, dove si ha la ricaduta progettuale più interessante. Al centro della proposta di Koolhaas, un parco lineare sopraelevato collega il ponte Parodi con la Lanterna, aggiungendo una nuova infrastruttura¹⁵. Oggi un'altra sfida infrastrutturale si intreccia con il destino urbano dell'area di San Benigno: entro il 2029, Genova ospiterà il primo tunnel stradale sottomarino mai realizzato in Italia. Con una lunghezza complessiva di 3,4 chilometri e due gallerie parallele, una per ciascun senso di marcia, l'opera si collocherà tra le più imponenti d'Europa, correndo fino a quarantacinque metri di profondità sotto il bacino portuale. Il progetto, inserito nel masterplan di rigenerazione urbana elaborato da Renzo Piano Building Workshop, ambisce a rivoluzionare la mobilità cittadina. Mentre la città è sommersa dal diluvio in superficie, si scava ancora una volta nel sottosuolo, con un investimento di quasi un miliardo di euro¹⁶.

¹⁴ Per una visione totale sulla vicenda di San Benigno cfr. F. Manzitti, R. Massa, *Operazione San Benigno 1930-2014*, De Ferrari, Genova 2014.

¹⁵ Cfr. www.portusonline.org/la-citta-immaginata-dalle-esplorazioni-puntuali-ad-una-visione-collettiva-della-citta-portuale-2/, consultato il 5 luglio 2025.

¹⁶ Cfr. www.rpbw.com/project/genoa-underwater-tunnel, consultato il 5 luglio 2025.

Tra le rovine e macerie¹⁷ di una pianificazione urbanistica che disegna unicamente a partire dal valore al metro quadrato, si inserisce la cosiddetta "zona grigia" di San Benigno, una sorta di ballardiana *isola di cemento*¹⁸. Nel vuoto lasciato dall'ellicoidale, avrebbe dovuto trovare spazio il mercato ittico. Oggi, invece, quello stesso vuoto è stato occupato da una costellazione di piccole architetture che compongono la struttura architettonica di Music for Peace. Se è vero che "il nuovo spazio è la metropoli contemporanea dove tutto si ripete incessantemente e l'evento-individuo diventa un caso"¹⁹, allora quel frammento di città che sorge nel buco dell'ellicoidale rappresenta proprio "l'evento-individuo" che, per caso, si fa protagonista del disfacciamento dei grattacieli. In questo scarto inatteso tra progetto e uso, l'evento-individuo irrompe nella compattezza dello *spazio pensato*, o meglio quello dei pianificatori, degli urbanisti; e si manifesta ciò che Henri Lefebvre definisce *spazio vissuto*, ossia uno spazio non concepito dai poteri tecnico-amministrativi, né previsto nei tracciati della pianificazione, ma che emerge dal quotidiano²⁰. Come ne *Il condominio* di Ballard,

il grattacielo era già diviso nei tre gruppi sociali classici, la classe inferiore, la classe media, la classe superiore. Il centro commerciale del decimo piano costituiva un chiaro confine fra i nove piani più bassi, con il loro "proletariato" di tecnici cinematografici, hostess e gente simile, e il settore mediano del grattacielo, che andava dal decimo piano alla piscina e alla terrazza-ristorante del trentacinquesimo. I due terzi centrali del condominio formavano la sua borghesia, costituita da membri delle professioni, egocentrici ma sostanzialmente docili: medici e avvocati, contabili e fiscalisti che lavoravano non per conto proprio ma per istituzioni sanitarie e grandi società. Puritani in grado di disciplinarsi da sé, avevano l'alto grado di coesione di coloro che desiderano ardentemente piazzarsi secondi. Sopra di loro, ai cinque ultimi piani del grattacielo, c'era la classe superiore, la prudente oligarchia di piccoli magnati e imprenditori, attrici televisive e accademici arrivisti, con i loro ascensori ad alta velocità e servizi di qualità superiore, con la passatoia sulle scale.²¹

Ecco che la rivolta dell'abitante contro il grattacielo è, in realtà, una ribellione contro la gerarchia sociale progettata dall'architetto. Strato dopo strato, il cemento viene distrutto non per annientare lo spazio, ma per riconquistarne l'attraversamento. Allo stesso modo, l'evento-individuo di San Benigno si impone come una frattura, non più elemento subordinato ma parte che eccede, che rompe la logica di un'architettura assoggettata al commercio e alla rendita. L'operazione San Benigno può quindi essere utilizzata come pretesto per interrogare l'intero sistema che governa le logiche della progettazione architettonica e urbana. Come i disegni di Yuri Avvakumov e Mikhail Belov rappresentano un mondo in cui il paesaggio urbano tende sempre di più ad abitare il cielo²², è necessario chiedersi quale vita reale si nasconde dentro queste torri.

¹⁷ Cfr. M. Augé, *Rovine e macerie. Il senso del tempo* (2002), Bollati Boringhieri, Torino 2004.

¹⁸ Cfr. J.G. Ballard, *L'isola di cemento* (1974), Feltrinelli, Milano 2007.

¹⁹ M. Ilardi, *Negli spazi vuoti della metropoli*, cit., p. 54.

²⁰ Cfr. H. Lefebvre, *La produzione dello spazio* (1974), Moizzi, Milano 1976.

²¹ Cfr. J.G. Ballard, *Il condominio* (1975), Feltrinelli, Milano 2014, p. 52.

²² Ci riferiamo a Y. Avvakumov, M. Belov, *Sepulchral Skyscraper or Self-Elevating Metropolitan Columbarium*, 1983.

Se si spostano le argomentazioni sul piano scientifico, si può osservare come la struttura molecolare dei nostri corpi, da cellula a intero, può divenire metafora per mettere in relazione i due protagonisti di questo testo. A questo punto, se il celebre cortometraggio *Powers of Ten* di Charles e Ray Eames spettacolarizza un viaggio tra la macro-scala del cosmo e quella microscopica del corpo umano, la nostra balladiana *isola di cemento* con le sue piccole architetture si mette in stretta relazione con la grande scala dei grattacieli che la sovrastano. Questo movimento, dal corpo al cosmo, dall'infinitamente piccolo all'infinitamente grande, mette in tensione due poli da sempre al centro nella teoria del progetto. È in questa tensione che si apre la possibilità per delle *meta-architetture* ²³, forme che si dissolvono nei margini, che abitano l'informe, che sfuggono alla fissità dell'oggetto per farsi processo. In questo scenario, il progetto, tra le sue infinite possibilità, volge l'attenzione verso l'abitare il caso, dove il caso si è detto essere ciò che è all'interno del buco dell'elicoidale.

"Grattacieli farebbero paesaggio... se fossero così" ²⁴, secondo Carlo Scarpa, ma nella città dei grattacieli le relazioni umane si atrofizzano, la vita si riduce a flusso lavorativo, l'abitare si svuota del suo significato, ed è proprio questo asservimento alla logica dell'utile che rende miserabile la vita dei grattacieli. Georges Bataille si spinge a indagare ciò che il modello produttivo sistematicamente rimuove, cioè la possibilità dell'inutilità come valore, del dissipare come libertà e della perdita come forma di esistenza. L'individuo non si esaurisce nella razionalità economica, al contrario ha bisogno di eccedere, di andare oltre ciò che è funzionale ²⁵. Così all'architettura non rimane altro che riporre le proprie forze, non nel costruire, ma nel saper disgregare.

Salvare per distruggere, distruggere per salvarsi; in tempi di apocalisse gli estremi si toccano, i contrari si eguagliano. Non vedete come ogni sforzo, ogni tentativo di correggere errori, di riparare disastri, di evitare distruzioni, si risolve inevitabilmente in errori più definitivi, in disastri più irreparabili, in distruzioni sempre più ineluttabili? L'uomo non possiede ormai altra scienza che quella della propria distruzione. Organismo parassita e simbiotico dell'immane carcassa della città, cosciente che da essa dipende la propria sopravvivenza, non sa fare altro che decomporre la sempre di più, scatenando in essa tossici che assorbe e riemette ogni volta più incerto e più intorpidito. Sempre più debole e privo di logica, si illude di ritrovare le forze nutrendosi ancora di più di quella putrefazione che lo avvelena e lo uccide. La città ammorbata dai miasmi degli spiriti che un giorno la vivificarono e la fecero porto felice dell'uomo, è oggi sommersa dal fiume della storia ormai contaminato e trasformato in marea di liquami; il solo salvataggio è ancora una volta la distruzione, la sterilizzazione totale dell'organismo che, nato per essere la casa dell'uomo, ne è divenuto prigioniero e infine sepolcro. ²⁶

²³ Cfr. Y. Tzirtzilakis, *Verso un'architettura minore*, in G. Scardi (a cura di), *Less: Strategie alternative dell'abitare*, Pac-5 Continents, Milano 2005, pp. 48-57.

²⁴ Cfr. S. Marini, *Grattacieli farebbero paesaggio... se fossero così*, in A. Bertagna (a cura di), *Paesaggi fatti ad arte*, Quodlibet, Macerata 2010.

²⁵ Cfr. G. Bataille, *La parte maledetta* preceduto da *La nozione di dépense* (1949), Bollati Boringhieri, Torino 1992.

²⁶ Superstudio, *Salvataggi di centri storici italiani*, in "In. Argomenti e immagini di design",

Oggi si è immersi nel fiume della storia. Koolhaas, con *Cronocaos*, rompe l'illusione di un tempo lineare, sostituendolo con una simultaneità caotica di distruzione e tutela. Se da un lato l'ambizione globale della conservazione si estende verso il tutto, dall'altro si assiste alla sistematica cancellazione di interi capitoli del passato più recente, soprattutto per quanto riguarda quell'architettura sociale nata nel dopoguerra. La conservazione è quindi un fatto politico, seleziona e decide cosa merita memoria e cosa può essere dimenticato. Occorre pensare quindi un sistema opposto:

The march of preservation necessitates the development of a theory of its opposit: not what to keep, but what to give up, what to erase and abandon. A system of phased demolition, for instance, would drop the unconvincing pretense of permanence for contemporary architecture, built under different economic and material assumptions. It would reveal a tabula rasa beneath the thinning crust of our civilization – ready for liberation just we (in the West) had given up on the idea. ²⁷

In una tensione tra alto e basso ²⁸, tra utile e inutile, tra ordine e caos, il progetto – da sempre inteso come "il gettare in avanti" – smette di produrre oggetti autosufficienti per iniziare a generare condizioni capaci di accogliere le complessità delle trasformazioni. Le isole di cemento non appaiono più così come semplici residui urbani, parti minori del tutto. Al contrario "la parte vuole liberarsi dalla signoria del Tutto, non per essere parte, ma per diventare *hólos*" ²⁹.

La meta-architettura che ne deriva recupera il disperso, il disfunzionale e li reintegra come materiali di progetto. In questo scenario, la demolizione assume un ruolo progettuale, demolire significa abbattere le strutture dell'utile.

Come teorizzato da Bataille, la perdita, il sacrificio, la dissipazione permettono di superare la logica del profitto e del rendimento, spostando quindi il ragionamento su un'architettura della perdita che diviene in questa vicenda un progetto possibile.

L'abitare si riconfigura, non è più stabile, diviene fragile, il corpo non cerca più di abitare uno spazio fisso, ma attraversa questo paesaggio minore. L'architettura, dissolvendosi nella vita quotidiana, diventa dispositivo critico per leggere e abitare il presente. È proprio "nel niente, nel *nihil*, anzi: nel *nihilum*" ³⁰ che si trova la nuova potenza dell'architettura. Una potenza decentrata e marginale che non costruisce l'oggetto monumentale, ma spazi vissuti. Così, come nel microscopico le cellule che compongono il nostro corpo, l'architettura si ricompone e si dissolve. Non è più un apparato per controllare lo spazio, ma diviene processo per abitare la complessità.

no. 7, 1972, p. 4.

²⁷ R. Koolhaas, *Cronocaos*, in "Log", no. 21, Winter 2011, p. 123.

²⁸ "[Si] le mot de subversion se réfère à la division de la société en oppresseurs et opprimés, en même temps à une qualification topographique de ces deux classes situées symboliquement l'une par rapport à l'autre comme haut et bas: il désigne un reversement (tendantiel ou réel) des deux termes opposés; le bas devient subversivement le haut et le haut devient le bas; la subversion exige donc l'abolition des règles qui fondent l'oppression". G. Bataille, *L'abjection et les formes misérables*, in Idem, *Œuvres complètes II. Écrits posthumes 1922-1940*, Gallimard, Paris 1970, p. 217.

²⁹ M. Cacciari, *I frantumi del tutto*, in "Casabella", no. 684-685, 2000, p. 6.

³⁰ Ivi, p. 7.



N 44° 24' 32.006" E 8° 54' 10.821"

Zoom 1x

Zoom 2x

Zoom 4x

Zoom 8x





Volevo dirti
che la città
ha deciso
di mettere noi
come rovine
abbiamo spigoli
abbiamo muschio
sulle gambe
dietro le vetrine
intatte
i nostri pezzi
hanno solo
il valore
dello scarto.¹

Una trascurabile ambiguità aleggia sull'autorialità del *bon mot* con cui il testo si intitola. Due, infatti, sono le varianti tramandate, come due, del resto, sono i ponti genovesi attraverso cui si misureranno gli eroismi e le miserie dell'architettura: il ponte Morandi e il ponte San Giorgio – ancipite, per giunta, è la figura simbolica del ponte².

Che si tratti della dizione attribuita a Luigi XV – *après moi le déluge!*³ – o invece di quella attribuita alla sua storica amante Madame de Pompadour – *après nous le déluge!*⁴ – la sentenza cela una chiaroveggenza inquietante: “Se l'umanità dei nostri giorni nei ‘Paesi altamente sviluppati’ [...] fosse in grado di accordarsi su una singola frase che esprimesse la sua mentalità, presumibilmente ripeterebbe [...]”: *Après nous le déluge!*⁵. D'altronde, ammoniva già Karl Marx nella sua opera *capitale*⁶, i cosiddetti “paesi altamente sviluppati” hanno fin da subito assunto questo motto come propria parola d'ordine.

Ma sospendendo il giudizio sull'evidente indifferenza per i destini dell'umanità sottesa all'adagio, le parole nascondono, per paradosso, la tensione di un presente che, seppur cinicamente disfattista, si proietta nel futuro; in questo, esse sono radicalmente progettanti: pronunciate, pro-gettano eroicamente un ponte verso il domani sorvolando le miserie del presente, prefigurando lumi quanto diluvi.

¹ L. Accerboni, *V. Volevo dirti*, in Eadem, *Il prima e il dopo dell'acqua*, Einaudi, Torino 2024, p. 7.

² La figura del ponte è, infatti, “un vero e proprio ‘simbolo’, cioè una figura ancipite, doppia, *dissós*”. A.G. Cassani. *Figure del ponte. Simbolo e architettura*, Pendragon, Bologna 2014, p. 15.

³ La frase potrebbe essere stata pronunciata da Luigi XV, nel corso di una conversazione con Madame de Pompadour, per far cessare le insistenti esortazioni di occuparsi attivamente degli affari dello Stato. Cfr. “Après”, in AA.VV., *Larousse du XXe siècle*, vol. I, Paul Augé, Paris 1928, p. 293.

⁴ La frase potrebbe essere stata pronunciata da Madame de Pompadour per sollevare il morale di Luigi XV dopo la sconfitta di Rossbach avvenuta il 5 novembre 1757 per mano di Federico II di Hohenzollern.

⁵ P. Sloterdijk, *I figli impossibili della nuova era. Sull'esperimento anti-genealogico dell'epoca moderna*, Mimesis, Milano 2014, p. 47.

⁶ “Après moi, le déluge!” è il motto di ogni capitalista e di ogni nazione capitalistica”. K. Marx, *Il capitale* (1867), vol. I, Editori Riuniti, Roma 1980, p. 305.

Gli spensierati, gli spregiudicati, i disinibiti d'oggi non celebrano festa tra San Moritz, Dubai e Mosca nella quale non aleggi nell'aria l'alata parola della Marchesa. Lo si può constatare tranquillamente: con essa è cominciata la gaia scienza della vita nell'epoca in cui manca il terreno sotto i piedi. [...] Essa mirava apertamente a stabilire persino un percorso formativo che, muovendo dal materiale grezzo del passato attraverso un presente sempre faticosamente teso, avrebbe dovuto additare un futuro illuminato.⁷

Insomma, poco importa se il terreno sotto i piedi da lì a poco sarebbe effettivamente mancato a colei che, *reine* dopo la *reinette*⁸, avrebbe spiritosamente contrapposto, secondo un falso storico, alla smisurata fame per mancanza di pane, un misurato *croissant*⁹. Quel che è rilevante è che quelle parole registrano “la svolta futuristica che [...] impo[rrà] alla modernità la preminenza dell'avvenire”¹⁰ e segnano, dunque, anche l'avanzata moderna di chi si occuperà delle eroiche forze e progressive del progetto. La massima pronunciata sull'orlo dell'abisso è un profetico ponte verso nuovi crepuscoli¹¹, o nuove aurore¹².

⁷ P. Sloterdijk, *I figli impossibili della nuova era*, cit., p. 48.

⁸ “Reinette” è l'appellativo dato a Madame de Pompadour mentre la “reine” è chiaramente Maria Antonietta.

⁹ Pretestuosamente utilizziamo l'aristocratica contrapposizione tra il *croissant* e il pane per sottolineare due posture possibili, tra le molte, da parte di chi, architetto, cerca eroicamente o miseramente di appropriarsi del reale all'interno della propria disciplina. Nel 1991 Enric Miralles firma con Eva Prats il contributo *Como acotar un croissant* | *How to lay out a croissant*. Il testo e i disegni raccontano come misurare in pianta e sezione un *croissant*, individuandone le geometrie compositive e i rapporti dimensionali, “dando trasparenza” alla sua forma attraverso i numeri: “When measuring it, numbers return transparency to the form, with all its negative qualities: the lack of color, smell and taste”. E. Miralles, E. Prats, *How to Lay out a Croissant*, in “El Croquis”, no. 49/50, p. 240. Il *croissant* reale è apparentemente ridotto alla sua struttura geometrica interna, come se misurandone la forma ci si potesse appropriare – nonostante la mancanza del colore, del profumo e del sapore – della sua esperienza, ovvero, in fondo, della sua architettura. Nel 1976, all'interno della mostra “MANtransFORM” da lui curata negli spazi del Cooper-Hewitt, Smithsonian Design Museum di New York, Hans Hollein allestisce l'installazione *Daily Bread*: centoquaranta tipi di pane provenienti da tutto il mondo sono esposti sopra a un tavolo, che evoca l'*Ultima cena* di Leonardo, dentro una teca di vetro. Col pretesto del *croissant*, Miralles sviluppa un metodo sistematico per il disegno e il progetto di forme complesse: il reale è ridotto all'osso ed entra nell'architettura solo se misurato, astratto, sterilizzato in linee di tensione tracciate e determinate. Per contro, Hollein al grido di battaglia “Alles ist architektur” propone un'adesione totale, un'identità tra tutto il reale e l'architettura: il pane, o la molteplicità di pani – la cui ricchezza morfologica riscatta la miseria del grano – è architettura senza mediazioni perché frutto di eroici processi antropologici che si impastano alla vita dell'essere umano.

¹⁰ P. Sloterdijk, *I figli impossibili della nuova era*, cit., p. 48.

¹¹ “La grandezza dell'uomo è di essere un ponte e non uno scopo: nell'uomo si può amare che egli sia una transizione e un tramonto. Io amo coloro che non sanno vivere se non tramontando, poiché essi sono una transizione”. F. Nietzsche, *Così parlò Zarathustra. Un libro per tutti e per nessuno* (1883-1885), Adelphi, Milano 2000, p. 8.

¹² “Là fu, anche, dove io raccolsi per strada la parola ‘superuomo’ e che l'uomo è qualcosa che deve essere superato, – che l'uomo è un ponte e non uno scopo: che si chiama beato per il suo meriggio e la sua sera, come via verso nuove aurore”. Ivi, p. 242.

In questi termini, non c'è architettura più eroica, più tesa al futuro, per quanto atavica e radicata nel mito, del ponte, addirittura emblema del crollo e della rinascita di una nazione verso l'avvenire – come recita l'editoriale del primo numero della rivista, a cui “il ponte” presta il nome¹³, fondata dall'azionista Piero Calamandrei nel mese-ponte per antonomasia, l'aprile 1945, in cui l'Italia si è liberata da un movimento che del ponte, quale macchina generativa capace di conciliare opposizioni concettuali, ha fatto un sistema metafisico¹⁴ –; o, ancora, metafora plastica del ri-sollevamento – per calcare la polisemia del francese *soulèvement*¹⁵ – di una città e del suo ergersi, probabilmente *malgré elle*, “a modello”. Prima del crollo, il ponte Morandi è tutto questo: un “macroscopico riferimento visivo della modernità”¹⁶ nella città di Genova, alla cui inaugurazione, per rimarcare il profondo risvolto simbolico nazionale – in un'Italia tutta-monumenti e tutta-infrastruttura¹⁷ – interviene il 4 settembre 1967 il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat.

¹³ “Il nostro programma è già tutto nel titolo e nell'emblema della copertina: un ponte crollato, e tra i due tronconi delle pile rimaste in piedi una trave lanciata attraverso, per permettere agli uomini che vanno al lavoro di ricominciare a passare. [...] Chi si mette in cammino per le devastate campagne toscane incontra ad ogni passaggio di fiume o di torrente squadre di operai che lavorano a ricostruire arcate distrutte: e quel lavoro umano che ricomincia è l'unica nota consolante in quel paesaggio desolato. Anche noi vogliamo lavorare così: e se la nostra opera, per la sua modestia, sarà piuttosto quella di chi lavora a ricostruire l'arco semplice di un ponticello sopra un torrente, piuttosto che quella di chi inaliza le arcate maestose di un ponte monumentale su un grande fiume, non per questo ci sarà meno cara la nostra fatica, se servirà a riaprire un varco che permetta il passaggio di qualche uomo verso l'avvenire”. Il Ponte, *Il nostro programma*, in “Il Ponte”, no. 1, aprile 1945, pp. 1, 3. Su ciò di cui “Il Ponte” si propone di esser ponte cfr. F. Bertagna, “La storia, la politica e la morale”: “Il Ponte” dal 1945 al 1947, in “Annali della Fondazione Luigi Einaudi”, vol. XXXIV, 2000, pp. 201-236.

¹⁴ Cfr. R. Esposito, *Il fascismo e noi. Un'interpretazione filosofica*, Einaudi, Torino 2025.

¹⁵ Si convoca la parola *soulèvement* sia per il suo significato di “sollevamento” inteso come movimento, sia, e soprattutto, per il suo riferirsi alla rivolta, stato di dissenso che più volte si è riverberato nella città di Genova contro quelle suture egemoniche che, assieme alle insurrezioni stesse, hanno contribuito a trasformarla spazialmente: Genova, infatti “è una città di complesse configurazioni, dove l'attenzione ai caratteri dell'ambiente e dell'architettura sembra connaturata nei comportamenti dei cittadini; al punto che ogni sutura egemonica e ogni lacerazione conflittuale producono trasformazioni dello spazio fisico [...]”. G. De Carlo, *Editoriale*, in “spazio e società”, no. 37, gennaio-marzo 1987, p. 4. Cfr. anche G. Didi-Huberman (a cura di), *Soulèvements*, Jeu de Paume-Gallimard, Paris 2016 e A. Pastorello, *Paradigma G8. Architettura della rivolta*, in C. Pampaloni (a cura di), *Genova. Guida alla selva*, Nero, Roma 2024, pp. 140-151.

¹⁶ E.D. Bona, B. De Battè, *Profili di Genova*, in “spazio e società”, no. 37, cit., p. 70. D'altra parte, soprattutto in una città dai mille frammenti come Genova, le infrastrutture paiono essere “l'unico elemento veramente in grado di resistere alla frammentazione visiva dell'ambiente costruito” – F. Purini, *Questioni di infrastrutture*, in “Casabella”, no. 739-740 (*Forme del movimento*), dicembre 2005-gennaio 2006, p. 36 –, sebbene siano esse stesse coloro che “solcano e connotano, spesso in modi aggressivi, la città, ne separano le singole parti costruendo barriere invalicabili, divengono i principali riferimenti spaziali entro una città che perde la propria misura, la stringono entro cinture sovente troppo strette e ne modificano immagine e modi di funzionare”. B. Secchi, *Figure della mobilità*, in “Casabella”, no. 739-740 (*Forme del movimento*), cit., p. 82.

¹⁷ Cfr. J. Fontcuberta, M. Guidi (a cura di), *Italia in miniatura. Un percorso tra realtà e finzione*, Corraini, Mantova 2022.

Il concorso per il ventiquattresimo lotto dell'autostrada Genova-Savona, in cui è incluso il viadotto sul torrente Polcevera, è bandito dall'Anas nel 1960 e stabilisce i punti d'appoggio del futuro ponte, condizionati dalla densa urbanizzazione (residenziale e industriale) e dalla presenza di un parco ferroviario a cui, nel corso della costruzione, va assicurato il funzionamento. La cadenza del "volteggio" che connota il progetto strallato dell'ingegnere Riccardo Morandi¹⁸, in collaborazione con l'ingegnere Claudio Cherubini, vincitore dell'appalto nel 1961, è dunque in parte obbligata dalle preesistenze del sito in cui le sette pile a V e i tre sistemi bilanciati si radicano ancorandosi a delle zattere di fondazione. L'architettura del ponte, simile a un diagramma di forze e frutto di un ragionamento sull'espressività formale della struttura "nei suoi rapporti con le necessità statiche e funzionali", sospende a quarantacinque metri d'altezza, come una *fantastic architecture*¹⁹, un lungo tappeto volante d'asfalto – che si estende su 1.182 metri per una larghezza di diciotto – che sorvola e adombra, con puntuale e maestosa indifferenza, modesti brani di città generica, *casbah* del XX secolo!²⁰ Il viadotto Polcevera instaura, per contro, un rapporto privilegiato con un'altra scala, ovvero con quella grande dimensione che consustanzia Genova sin dal suo essere superba; Morandi dichiara di intraprendere "un colloquio più preciso tra opera e paesaggio, colloquio che è fatto di assonanze e dissonanze"²¹. Nel contesto genovese "l'ambiente urbano non è molto qualificato [...]. Oggi su tutto questo domina, con un potente effetto di contrasto, il viadotto che opera una singolare e potente riqualificazione del paesaggio, il quale, in fondo, a parte l'umiliazione che ha sofferto con le tante casette e tanti serbatoi, presenta sempre una suggestione con la potente morfologia delle sue rocce"²².

Poi, dopo poco più di mezzo secolo, il 14 agosto 2018, *il diluvio*. La struttura del ponte, interamente in cemento armato e in cemento armato precompresso, cede per un immiserimento prestazionale proprio nella sua parte più eroica brevettata dal progettista – sebbene, sia chiaro, "il crollo non può essere attribuito, nemmeno in minima parte, a Morandi"²³. I cavi di acciaio rivestiti innovativamente da guaine di cemento precompresso che avrebbero dovuto preservarli dagli agenti atmosferici e che, di fatto, hanno reso il ponte un unico corpo omogeneo e linguisticamente uniforme, hanno subito un incontrollato processo di corrosione. Fatalmente, dunque, il ponte crolla confermando quella natura sacrilega per la quale nel più antico ponte di Roma, il *Pons Sublicius*, era interdetto l'utilizzo del ferro, materiale plasmato dall'opera demoniaca del fabbro. Costruire ponti non è, *à la* Findlayson nel racconto di Kipling²⁴, solo questione

18 Cfr. M. Marandola, *Il viadotto sul torrente Polcevera, Genova. Un volteggio sopra la città*, in "Casabella", no. 739-740 (*Forme del movimento*), 2005-2006, pp. 26-35.

19 Cfr. W. Vostell, D. Higgins (a cura di), *Fantastic Architecture*, Something Else Press, New York 1969.

20 Ci si riferisce al "sorvolo" sulla storia del *Plan Obus* di Le Corbusier per Algeri.

21 R. Morandi, in s.a., *Il capolavoro del maestro dei ponti*, in "Panorama", 14 settembre 1967, no. 74, anno V, p. 70.

22 Id., *Strutture strallate in cemento armato*, in "L'industria italiana del cemento", no. 10, ottobre 1980, p. 896.

23 P. Foraboschi, *Appunti per una inedita epistemologia dell'ingegneria strutturale*, in "Vesper. Rivista di architettura, arti e teoria | Journal of Architecture, Arts & Theory", no. 8 (*Vesper*), 2023, p. 162.

24 Cfr. R. Kipling, *I costruttori di ponti* (1893), Einaudi, Torino 2024.

di tecnica, ma conserva un alone sacrale, tanto da meritare nell'antica Roma l'istituzione dei *pontifices* a causa del suo rapporto con l'acqua – che, pure, tanto scroscia nel diluvio. Il ponte, infatti, "non solo affonda i suoi piloni nel sottosuolo, ma anche dissacra la corrente dei fiumi – delle acque, così cariche di valenze sacrali, e già esse stesse in comunicazione con l'oceano inferno, col mondo dei morti – la varca, la aggioga, e persino penetra a volte nella profondità del loro alveo"²⁵. E d'altronde l'etimologia della parola ponte si abbarbica al greco *πόντος* e al sanscrito *pantāh* che indicano rispettivamente il "mare" e il "sentiero".

Il legame del ponte con l'acqua pare indissolubile; così come pare indissolubile quello con la catastrofe, rapporto che il ponte Morandi ha reso manifesto: "è facile rendersi conto [...] di come il ponte [...] sia rappresentabile come punto critico o linea di punti critici di una catastrofe a cuspide [...]. Il ponte infatti riveste una funzione dichiaratamente instabile [...] perché è sufficiente una piccola perturbazione per cambiarne la forma [...]. Quando ciò avviene [...] abbiamo la *catastrofe* [...]"²⁶. Ma la catastrofe dell'architettura del ponte cela, più a fondo, la crisi dell'abitare inteso come dimorare nel Geviert, come essere nel "quadrato" nella cui cornice si incontrano la totalità degli eroismi del cielo e dei divini, e delle miserie della terra e dei mortali²⁷.

Il ponte, simbolo del transito dell'essere umano verso il suo tragico futuro – "Voi non siete che ponti!"²⁸ – è, *in nuce*, in ogni cosa costruita; o meglio, "potremmo anche dire: che cos'è una cosa costruita? Un *ponte*"²⁹ teso alla conciliazione³⁰, secondo gli eroi che annunciano la composizione cosmogonica del tutto contro i miserabili che attestano l'instabile separatezza della datità. Tuttavia, crollata la geometria del Geviert teorizzata da Martin Heidegger, venuti meno i baldacchini immunitari su 'sta-terra-non-più-sotto-il-cielo³¹, il ponte – metonimicamente l'architettura – non può che distaccarsi da una pretesa unità. Il dimorare, di cui il ponte è lo spazio, diventa inconcepibile se non come abitare sradicato, come ponte negato, il cui statuto è crollato, teso alla conflittualità: "Heidegger [...] mostrando come ponte la cosa costruita, ci mostra l'attuale inconcepibilità di un ponte. Anzi, ci mostra l'attuale miseria degli alloggi che si vorrebbero ponti. Ci insegna l'infinita impotenza dei ripari travestiti da dimore, delle città tatuate da luoghi"³².

25 A. Seppilli, *Sacralità delle acque e sacrilegio dei ponti. Persistenza di simboli e dinamica culturale*, Sellerio, Palermo 1977, p. 241.

26 O. Calabrese, *Uno sguardo sul ponte*, in "Casabella", no. 469 (*Il ponte. Infrastruttura territoriale*), maggio 1981, p. 60.

27 Cfr. M. Heidegger, *Costruire abitare pensare* (1954), in Idem, *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1978, pp. 422-442.

28 F. Nietzsche, *Così parlò Zarathustra*, cit., p. 343.

29 M. Cacciari, *Eupalinos o l'architettura*, in "Nuova Corrente", no. 76-77 (*Heidegger*), 1978, p. 423.

30 Cfr. G. Simmel, *Ponte e porta* (1909), in Idem, *Saggi di estetica*, Liviana, Padova 1970, pp. 1-8.

31 "La religione rappresenta il primitivo, e più potente, baldacchino immunitario dell'umanità, vaccinando esseri finiti con un frammento d'infinito. In essa, si può dire, gli uomini si coalizzano insieme per superare la paura della morte attraverso una sorta di negoziazione immunitaria con la divinità". R. Esposito, *Immunità comune. Biopolitica all'epoca della pandemia*, Einaudi, Torino 2022, pp. 144-145.

32 M. Cacciari, *Eupalinos o l'architettura*, cit., p. 426.

Non tutto è perduto, ormai, ma si tratta di fare del diluvio e della catastrofe progetto – il quale, di fatto, ha da sempre capovolto cannocchiali, rovesciato luoghi comuni, rivoltato teorie per far germogliare nuovi sistemi di pensiero aderenti al proprio tempo. Non si dà allora alcuna dimora, non si dà ora alcun ponte se non come espressione di un abitare nullificato per abitanti assenti, per lucciole che di notte si accendono e, in un bagliore, svaniscono.

La dimora va posta come nulla, o va fatta rimanere soltanto come rudere, ricordo, per dimostrarne ancora più nettamente la nullità, l'avvenuta nullificazione. [...] Il Soggetto alloggia il tempo – non abita dimore. La differenza tra abitare, costruire e poetare non è reversibile né conciliabile. Questa differenza ha un significato essenziale per la comprensione del fondamentale nihilismo della metafisica-tecnica occidentale. In questa 'storia' l'architettura ha perciò grande rilievo. Essa rappresenta una delle forze decisive che staccano l'ente dalla sua connessione all'essere [...]. Può valere come una di queste forze come può valere il silenzio, la silenziosa custodia della vuota forma della dimora. Ciò che la condanna alla più spregevole miseria è adornare i nostri deserti di forme tradizionali e arcaici ruderi, è travestire di natura l'artificio e di eternità l'ente, è tatar poeticamente le funzioni della tecnica e sublimare le dure convenzioni delle *diverse politiche* che la compongono. ³³

Le macerie del ponte Morandi hanno suggellato la fine delle infrastrutture eroiche – non se ne vogliano i sostenitori senza tempo del ponte sullo stretto di Messina – della Modernità. I nuovi ponti sono sott'acqua ³⁴, sono per aria, sono nascosti, sono nullità che traggono i nostri deserti. Così, nella mancanza di eroi sotto cui la miseria può dimorare ³⁵, l'immiserimento innerva l'architettura stessa. Meno di un mese *après le déluge*, il senatore a vita Renzo Piano presenta il progetto per il nuovo ponte San Giorgio. Il viadotto, soprattutto se paragonato alla superba e potente ingegneria di Morandi, è un nastro di acciaio e calcestruzzo sostenuto da diciotto pile in cemento armato... e basta; sembra che nulla, *ahilui, povero lui* ³⁶, ci sia più da dire. Il ponte è architettonicamente nullificato, *à la Mies*, va dritto al punto: “[Il Washington Bridge] va direttamente al punto essenziale. Forse permane l'immagine delle sue torri, ma io parlo del principio e non di questo. Andare con questa semplice linea dritta da una parte all'altra del fiume Hudson, una soluzione diretta: questo è quello a cui miro” ³⁷. Ma può l'architettura inanellare solo scopi, soluzioni dirette senza deviazioni e disgiunzioni? Può *sapere di non essere niente* ³⁸ ed essere abitata?

³³ Ivi, p. 433.

³⁴ Cfr. G. De Caro, *2Africa. La miseria invisibile*, *supra*, pp. 28-39.

³⁵ “Una sera di primavera dell'anno 1934 un signore di età matura scese gli scalini di pietra che da uno dei ponti della Senna conducono alle rive del fiume. Là sono soliti dormire, o meglio accamparsi, i vagabondi di Parigi, cosa nota quasi a tutti, ma che pur merita ricordare in questa occasione”. J. Roth, *La leggenda del santo bevitore. Racconto* (1956), Adelphi, Milano 1975, p. 9.

³⁶ Cfr. D. Arfelli, *Ahimé, povero me*, Marsilio, Venezia 1993.

³⁷ M. van der Rohe, *Una conversazione con Mies*, in Idem, *Gli scritti e le parole*, a cura di V. Pizzigoni, Einaudi, Torino 2010, p. 294.

³⁸ Cfr. M. Ciampa, *Sapere di non essere niente. Il silenzio di Dante Arfelli*, in Idem, *Italia minima. Sogni, emozioni e rabbia di un paese in movimento* (1943-2023), Donzelli, Roma

Si è già annotato, *la grandezza dell'uomo è di essere un ponte e non uno scopo*; la Terra è la superficie su cui egli consuma la sua esistenza-ponte, è essa stessa un ponte, un'infrastruttura ³⁹, sul cui deserto egli nomada, su cui percorre *un viaggio da A a B* incerto ⁴⁰, instabile, non lineare, come nel flusso di una corrente – che si può chiamare globalizzazione: “non è *oggi* tutto *nel flusso* della corrente? Non sono caduti in acqua tutti gli esili ponti e i parapetti? Chi potrebbe mai *appigliarsi* ancora a 'bene' e 'male'?” ⁴¹ Sembra già essersi abbattuto il vento del disgelo. Nell'eroica miseria dell'impossibilità del bene e del male, a fronte del crollo di un simbolo, il ponte San Giorgio traccia una linea bianca e tace, misura con la sua architettura un'assenza, che poi, in fondo, è l'assenza della figura dell'abitante come essere radicato in una dimora. Sotto il nuovo ponte trova riparo l'ennesimo abbandono generato da un'infrastruttura, che per quanto nullificata adombra ciò che traguarda, getta nel degrado la costruzione di una memoria – il riferimento, evidentemente, è allo stato di conservazione del Memoriale 14 agosto 2018 progettato da Stefano Boeri. Ma, ormai, il tempo di un domani che pare lontano, e a cui relegare le miserie dell'altro da sé e del dopo di sé, si è accorciato; lo spirito del *bon mot* che ha annunciato lo slancio della Modernità verso un eroico futuro acquisisce ora una dimensione tragica. “Qual è quel ponte, percorrendo il quale l'oggi giunge al futuro?” ⁴² Forse quell'abitare e quel progetto capaci, sull'orlo dell'abisso, di farsi contempo e diluvio; e perciò, *avec moi, le déluge* ⁴³.

2024, pp. 84-87. Nel 2024 Oma inaugura il ponte Simone Veil a Bordeaux con la pretesa di mettere a fuoco una definizione alternativa di ciò che potrebbe essere un ponte del XXI secolo. Di nuovo, l'infrastruttura sulla Garonna è nulla, registra un'avvenuta nullificazione dell'architettura contro l'ossessione per i ponti come trionfali imprese ingegneristiche o affermazioni estetiche. Per contro quel ponte si abita, accoglie usi altri, fa propria la tradizione dei ponti abitati, disponibili “ad accogliere funzioni e significati aggiuntivi”. V. Gregotti, D. Matteoni, *Introduzione*, in “Rassegna”, no. 48 (*Ponti abitati*), dicembre 1991, p. 5.

³⁹ Cfr. TVK, *La Terre est une architecture*, Spector Books, Leipzig 2021.

⁴⁰ Cfr. Superstudio, *Un viaggio da A a B*, in Idem, *Vita (Supersuperficie)* (1972), in Idem, *Opere 1966-1978*, a cura di G. Mastrigli, Quodlibet, Macerata 2016, pp. 386-390.

⁴¹ F. Nietzsche, *Così parlò Zarathustra*, cit., pp. 245-246.

⁴² Ivi, p. 229.

⁴³ Quarantatré sono le vittime del crollo del Ponte Morandi.



Nell'immaginario collettivo vi è un simbolo che richiama immancabilmente la Superba, la città che lo stesso Petrarca elevò ad "Astro d'Italia"¹, e questo è sicuramente la Lanterna, il colossale faro che da secoli domina il mare. A poca distanza, però, sorgono altre due costruzioni, di minor fama ma altrettanto significative: la Villa del Principe e la Sopraelevata; una contrastante coppia di immagini della città di Giano che, come le due facce di quest'ultimo, è emblematica dei suoi due volti: ne sono l'inizio e la fine, il passato e il presente, la sua gloria e la sua miseria. Se la prima è una delle gemme che impreziosiscono la città, da sempre oggetto di ammirazione, al contrario la seconda è famigerata fonte di spaccature: prodigio del progresso, inevitabile necessità, pugnale al cuore. La Sopraelevata è simbolo della modernità breve che, dopo aver dato tanta speranza e causato tante devastazioni, da tempo ormai mette a nudo tutte le sue ombre; espressione di un esperimento fallito, come spesso viene definito, o piuttosto di un'esperienza mal gestita ma che, come una cometa, lascia al suo passaggio una lunga coda: un duraturo strascico di danni e problemi da affrontare. Il rapporto che intercorre tra le due opere è paradigmatico delle miserie urbane di Genova e permette di sintetizzare quell'indifferenza progettuale che a lungo ha colpito, e continua a colpire, la città.

La prima delle due costruzioni è la Villa del Principe, che deve il suo nome al suo più celebre proprietario, l'ammiraglio Andrea Doria, principe di Melfi, *Pater patriae* e signore *de facto* di Genova. Si tratta, infatti, della reggia di uno dei personaggi più influenti del Rinascimento, estesa su una superficie paragonabile a un quartiere, a cui lavorarono a più riprese grandi nomi del calibro del Montorsoli e di Pierin del Vaga². Nel corso dei secoli l'edificio ha visto susseguirsi nuovi e continui ampliamenti che ne hanno modificato l'aspetto: interventi funzionali a nuove esigenze, spesso addizioni massicce, ma sempre integrati con gli elementi preesistenti, concorrenti infine ad accrescerne la magnificenza³. La seconda costruzione, invece, è la celeberrima strada sopraelevata a scorrimento veloce costruita tra il 1961 e il 1965, ribattezzata "strada Aldo Moro" ma nota più semplicemente come "Sopraelevata". Sorta in un turbinio di entusiasmo modernizzatore, essa si proponeva di facilitare al traffico veicolare l'attraversamento rapido della città, un'opera considerata d'avanguardia, sul modello dei grandi interventi d'oltreoceano⁴.

¹ "Corrono ora alle armi due potentissimi popoli, due fiorentissime città; per dirla in breve, due astri d'Italia, che molto opportunamente, a mio parere, madre natura ha collocato da una parte e dall'altra ai limiti della terra d'Ausonia, in modo che, stando voi a settentrione e a oriente ed essi a mezzogiorno e a occidente, e controllando voi l'Adriatico e loro il Tirreno, il mondo quadripartito riconoscesse che, pur dopo l'indebolimento e il declino dell'impero di Roma (per non dire la sua prostrazione e la sua morte), l'Italia è ancora regina". F. Petrarca, cit. in A. Musarra, *Il grifo e il leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Laterza, Roma-Bari 2020.

² L. Stagno, *Palazzo del Principe. Villa di Andrea Doria*, Sagep, Genova 2005.

³ C. Altavista, *La residenza di Andrea Doria a Fassolo. Il cantiere di un palazzo di villa genovese nel Rinascimento*, FrancoAngeli, Milano 2013.

⁴ F. De Miranda, *Strada sopraelevata a Genova*, in "Casabella", no. 308, agosto 1966, pp. 52-61. Cfr. anche *Sopraelevata. Una strada di acciaio*, scritto da F. Fortini, regia di V. Orsini, <https://www.youtube.com/watch?v=27pMvgOkOKI>, consultato il 4 luglio 2025. Il riferimento alle *freeways* americane è esplicitato dal progettista stesso, che si sofferma sugli aspetti tecnici e sui vantaggi generali rispetto alle altre due alternative proposte, senza valutare però il rapporto che l'opera avrebbe instaurato con la città.

Come un colossale arco d'acciaio, si snoda dalla Lanterna lungo tutto il golfo di Genova fino ad arrivare alla foce del torrente Bisagno, frapponendosi tra la città e il mare. L'imponente viadotto inizia il suo tragitto ai piedi della collina di San Benigno con quattro corsie e massicci pilastri ogni venti metri, passa davanti al quieto borgo di San Tommaso con massicci pilastri ogni venti metri, costeggia la maestosa Villa del Principe con massicci pilastri ogni venti metri, entra nella città medievale, oltrepassando l'antico promontorio di San Tommaso e la sua cala, con massicci pilastri ogni venti metri, attraversa le memorie crociate della Commenda di Prè e l'antico arsenale con massicci pilastri ogni venti metri, supera la solenne Porta dei Vacca e i porticati della Ripa Maris, orgoglio civico, con massicci pilastri ogni venti metri, giunge al cuore della città antica sfiorando gli eroi cittadini dipinti a vivaci colori sul Palazzo San Giorgio con massicci pilastri ogni venti metri, e prosegue così, sempre alla stessa quota, sempre con lo stesso passo, la sua insistente corsa, travolgendo ciò che intralciava il suo cammino, che si trattasse dell'audace ponte sabauda o del seicentesco Porto Franco.

È proprio questo ciò che colpisce maggiormente della Sopraelevata: il suo essere una costruzione indifferenziata che non solo priva della vista sul mare l'intero arco cittadino, ma attraversa spazi diversissimi, luoghi millenari con anime, vicende e istanze completamente divergenti, senza mai mutare, proponendo in contesti diversissimi sempre la stessa soluzione progettuale: una ripetitiva e martellante serie di pilastri. Poco importa se al disotto il passaggio dovesse essere impedito, perché oltre sorgerà una linea ferroviaria o una zona portuale inaccessibile, o al contrario incentivato, per connettere alla città un quartiere che si trovava dall'altra parte. La Sopraelevata presenta costantemente lo stesso schema, non una campata maggiore di fronte alle vie principali, non una variazione del ritmo, nessuna gerarchia. Tutta l'attenzione è concentrata sulla funzione primaria dell'opera, l'attraversamento veicolare della città, quindi unicamente sul livello sopraelevato che permette il flusso automobilistico. L'indifferenza per ciò che avviene al disotto dell'infrastruttura è evidente: essa non configura uno spazio autonomo e definito, uno spazio qualificato come, paradossalmente, avevano garantito le più impattanti "terrazze di marmo" che l'avevano preceduta: non genera un luogo coperto che dà riparo, quanto uno spazio respingente da rifuggire⁵.

Per chi non fosse avvezzo ai paesaggi dell'*Ancien Régime* può essere arduo immaginare l'aspetto di Genova prima dell'industrializzazione, ed essere difficile comprendere l'impatto delle trasformazioni avvenute. In quel tempo, la stessa localizzazione del Palazzo del Principe contribuiva a conferirgli il suo peculiare carattere e a esprimere la sua importanza: esso era posto sulla principale strada d'accesso alla città, in corrispondenza di un promontorio roccioso, una propaggine di terra allungata verso il cuore del golfo. Qui sorse il grandioso edificio, fronteggiando la solenne porta cittadina trecentesca, in testa al borgo occidentale, che poteva unire i vantaggi della residenza urbana a quelli di villa.

Il corpo del Palazzo, a ridosso del borgo e oltre il quale vi si entrava, colpiva già dall'esterno per la sua mole colossale, ma era solo dopo aver attraversato il suo atrio che, in un crescendo di maestosità, si palesava pienamente la magnificenza del

⁵ Si potrebbe obiettare che ciò è dovuto all'evoluzione storica di tale infrastruttura, nata quando il porto antico era ancora una zona inaccessibile, eppure non era dovunque così: aree come il borgo del Molo erano parte integrante della città e necessitavano di mantenere una connessione con il centro storico.

complesso. Una volta all'interno, infatti, oltre l'ampia terrazza cinta da colonnati si apriva un paradiso nascosto: il vasto giardino proteso sul mare, quasi invisibile da terra, culminante nella selva di colonne marmoree di un'amplissima loggia aperta sui flutti. Sul retro del Palazzo, infatti, il promontorio roccioso usciva dalla linea di costa prolungandosi sul golfo e il giardino, irradiandosi dalla colossale fontana del Nettuno che ne era il centro, lo occupava interamente; la Villa stessa sembrava sottolineare il potere del suo proprietario: tutto il complesso appariva come in trono, a dominio del golfo.

Di tutto ciò, oggi non si percepisce più nulla.

Villa del Principe risulta sommersa, sepolta dalla massiccia strada che la sovrasta e la soffoca con totale noncuranza (un'indifferenza progettuale che aveva portato a prevedere qui anche uno svincolo, mai realizzato unicamente per scelte tecniche⁶). Il nuovo fascio di strade sul mare ha causato alla Villa anche un ribaltamento di fronti, con il prospetto principale che è divenuto un retro, perdendo del tutto il potente effetto di tensione dato dall'apertura sul giardino segreto e sul paesaggio. L'antica loggia aperta sulla baia è ora un luogo oscuro e in preda al degrado, emarginato e sepolto sotto il viadotto, destinato a deposito ferroviario come un qualsiasi magazzino. La sua preminenza, la sua proiezione sul mare rispetto alla città e al porto, è ormai illeggibile a causa della progressiva omogeneizzazione dell'intero paesaggio del golfo, suggellata dalla Sopraelevata.

Su un altro piano di lettura, quest'ultima non è che l'ultimo dei colpi inferti alla Villa e al territorio circostante da un'indifferenza progettuale tipica delle grandi opere degli ultimi due secoli, forse la maggiore causa delle attuali miserie urbane. La Sopraelevata, infatti, riveste una grande importanza soprattutto come simbolo: è emblematica dell'infrastruttura dalla rivoluzione industriale fino a oggi e delle problematiche che essa genera.

Per millenni l'infrastruttura, fosse in forma di moli portuali o di lunghe strade di collegamento, non fu che una propaggine della città, un'estensione naturalmente armonizzata e volta a integrarsi per quanto possibile con essa; guardando agli esempi genovesi ciò appare evidente: i moli stessi non confliggevano mai con la città, anzi, si trovavano sempre in relazione con essa, posti a costituire una prosecuzione dei suoi assi viari principali⁷. Dalla seconda metà dell'Ottocento, invece, le stesse infrastrutture persero ogni rapporto con lo spazio costruito, il loro gigantismo giustificò la pigrizia progettuale, la "improvvisazione facile e imprevedibile" e la "leggerezza colpevole" a suo tempo denunciate da Gustavo Giovannoni⁸; ciò produsse elementi autocefali che non cercarono più un accordo e una fusione con gli organismi urbani che pur avrebbero dovuto servire. Non più *infra*-strutture, ma strutture esse stesse, tanto che conviene domandarsi se tale definizione rispecchi ancora gli organismi che sono diventati. Il rapporto tra città e infrastruttura, per millenni regolato da precisi rapporti gerarchici, da oltre un secolo è divenuta una lotta tra due entità indipendenti e inconciliabili, nella

⁶ Cfr. F. Gastaldi, *La strada Sopraelevata di Genova. Tra storia e attualità*, in "Trasporti & Cultura", no. 5, 2003, pp. 16-21.

⁷ L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del Mediterraneo. Genova nei secoli X-XVI*, Sagep, Genova 1987. Cfr. anche: E. Poleggi, *Iconografia di Genova e delle riviere*, Sagep, Genova 1976; E. Poleggi, I. Croce, *Ritratto di Genova nel '400. Veduta d'invenzione*, Sagep, Genova 2008.

⁸ G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Utet, Torino 1931.

quale il più delle volte è la parte realmente vissuta a soccombere, nell'indifferenza generale. Tali elementi, non più scaturiti dalle città ma autonomi al pari di esse, non solo hanno perso il concetto di interdipendenza, ma non dimostrano alcun interesse a instaurare con esse un qualsiasi tipo di dialogo, anche quando possibile, attraversandole con totale indifferenza verso il luogo nel quale sono calati.

Non è un caso che attorno alla Villa del Principe possiamo osservare non una, ma la stratificazione di più miserie, ancor prima della costruzione della Sopraelevata che ne diverrà solo la più evidente. Già a fine Ottocento, infatti, la creazione del nuovo porto industriale, speculare e contrapposto al millenario porto antico (un'altra doppia faccia della città di Giano), stravolse completamente il profilo della costa⁹; quella che era l'ammirata costiera con passaggi affacciati sul golfo, fatta di rientranze, cale, scogli, promontori a picco sul mare e tranquilli rivi, venne sopravanzata per centinaia di metri da un'anonima spianata, che omogeneizzò l'intero fronte marittimo e in cui fece scomparire il promontorio occupato dalla Villa e ogni sua preminenza.

La successiva creazione di un vasto fascio di strade intorno alla Villa, inoltre, creò una grande cesura urbana tra la stazione e San Benigno, fino ad allora un *continuum* abitativo. Tali arterie di traffico isolarono il complesso dal resto del tessuto urbano, creandogli attorno un vasto spiazzo indifferenziato, sicché oggi esso non ha più alcun rapporto con la città, inghiottito dalle infrastrutture, circondato e prigioniero delle strade come di un invalicabile fossato, trasformato in una gigantesca rotatoria sospesa nel vuoto. Il Palazzo sorge ormai in un luogo anonimo, senza qualità, ai margini della città nonostante l'abitato gli fosse cresciuto tutto intorno. Il giardino, un tempo un maestoso affaccio sul paesaggio, risulta così soffocato, infossato di diversi metri rispetto a una strada che lo accerchia ad alta quota. L'indifferenza al contesto di tale sistema infrastrutturale diventa evidente nella profonda loggia a mare, la quale viene interamente scavalcata dalla strada, che vi passa al di sopra, tombandola definitivamente.

Ecco dunque una concreta rappresentazione del problematico rapporto moderno città-infrastruttura sintetizzato nell'immagine di una città che da astro è divenuta stella cadente. Si tratta della perfetta esemplificazione della parabola dei centri abitati che, per millenni, si sono arricchiti e abbelliti con il commercio, imbrigliando i flussi commerciali a proprio vantaggio, e che, invece, da quasi due secoli ne sono succubi, venendone corrosi. Ironia della sorte a Genova la Sopraelevata insiste sulle scogliere di Sarzano e sul molo, dalla Ripa Maris all'Arsenale, dalla Villa del Principe al lungomare: i luoghi più iconici e prestigiosi, i luoghi che erano il volto e il vanto della città, attraversandoli inesorabilmente con spietata indifferenza.

La Sopraelevata incarna dunque la concezione di infrastruttura che, dal XIX secolo a oggi, ha radicalmente trasformato il mondo, causando l'appiattimento di ogni luogo che attraversa e annientandone l'identità; grandi opere, non più integrate nelle città e autoreferenziali, indifferenti, estranee al tessuto urbano, opere destinate a rimanere inflessibilmente aliene al contesto in cui si inseriscono. Tale manufatto è quindi emblematico di un'infrastruttura incapace di servire l'uomo senza respingerlo, di un approccio alla città che non riesce a portare ricchezza senza impoverire e che, con la promessa di miglioramento, dispensa miseria su ciò che incontra.

⁹ P. Barbieri, *Forma Genuae*, Edizione del Municipio di Genova, Genova 1938.



D.P. Cambiaso, *Veduta dei giardini di Palazzo del Principe a Fassolo, presa dal bastione di San Tomaso*, ante 1849, © Centro di documentazione DocSai – Collezione Topografica e Cartografica, Genova. Il retro della Villa del Principe: il giardino sul promontorio, proteso nel golfo, e il loggiato sul mare coperto a terrazza.



C. Degoix, *Genova. Panorama a mezzogiorno*, fine XIX secolo, © Centro di documentazione DocSai – Archivio fotografico, Genova. Il giardino e la Villa inquadrati oltre la stazione ferroviaria di Principe a fine Ottocento. Viene immortalato l'esatto momento della trasformazione della linea di costa, con il nuovo perimetro del porto definito dal lungo molo in realizzazione. Tutto il mare delimitato da quest'ultimo sta per essere riempito e trasformato in una vasta spianata che omogeneizzerà tutta la costa.

L'attuale condizione della loggia a mare della Villa del Principe, appena riconoscibile dietro i ponteggi che la avvolgono (foto: J. Peri, 2025).

IL QUARTIERE

Marassi è un quartiere densamente abitato di Genova, sviluppatosi tra la fine dell'Ottocento e il secondo dopoguerra lungo la sponda sinistra del torrente Bisagno. Sorto attorno ad alcuni nuclei rurali – tra cui quello gravitante sulla chiesa di Santa Margherita, documentata sin dal XIII secolo – il quartiere ha conosciuto una progressiva densificazione urbana, accompagnata dalla costruzione di edilizia popolare, infrastrutture e grandi attrezzature pubbliche. Oggi ospita circa trentamila abitanti e concentra funzioni residenziali, commerciali, religiose e scolastiche, accanto a presenze istituzionali di rilievo. Tra queste, la casa circondariale e lo stadio Luigi Ferraris si collocano a breve distanza l'una dall'altro, generando una condizione urbana anomala, in cui due dispositivi di controllo opposti convivono nello stesso isolato. Una compresenza che condiziona profondamente la configurazione del quartiere, le sue dinamiche spaziali e la percezione pubblica dell'area.

STADIO E CARCERE

La casa circondariale di Marassi fu progettata dall'ingegnere Pietro Azzoni, tra i maggiori interpreti dell'architettura istituzionale del secolo scorso, e costruita tra il 1882 e il 1905 come parte di un più ampio piano di rinnovamento delle strutture penitenziarie italiane. L'edificio, inserito in un'area allora poco edificata, ma facilmente collegata alla città, si impone oggi all'interno di un denso tessuto urbano come una cesura netta: il suo muro di cinta corre lungo via Clavarezza e via del Piano, delimitando uno spazio inaccessibile, chiuso tanto verso l'esterno quanto nel proprio assetto interno.

L'impianto planimetrico, infatti, ispirato ai principi del *Panopticon*, si sviluppa in quattro bracci convergenti imperniati su un corpo centrale per il controllo visivo, definendo logiche custodialistiche centrate sulla sorveglianza, la separazione e il contenimento. Le celle detentive, in particolare, che possono ospitare circa settecento detenuti, in configurazioni da due, quattro o sei persone, si affacciano sui ballatoi interni seguendo una distribuzione ripetitiva che esaspera la riduzione spaziale e relazionale dell'esperienza detentiva. Solamente alcuni spazi collettivi – aule scolastiche, un laboratorio informatico, una cappella, un teatro – interrompono la monotonia dell'impianto, ma restano eccezioni all'interno di un sistema fortemente normato.

A pochi metri sorge lo stadio Luigi Ferraris, costruito tra il 1926 e il 1933 su iniziativa del *Genoa Cricket and Football Club* e intitolato al celebre capitano caduto durante la Prima guerra mondiale. Ristrutturato più volte, l'edificio ha assunto l'aspetto attuale in occasione dei Mondiali di calcio del 1990, con il progetto di Vittorio Gregotti che ne ridefinì la forma in senso monumentale, introducendo una pianta rettangolare con volumi angolari per la distribuzione dei flussi. Oggi lo stadio occupa l'isolato delimitato da via Giovanni De Prà, via Clavarezza e via Monticelli, affermandosi come *landmark* visibile da gran parte della valle.

Tuttavia, se il carcere resta una struttura permanente della privazione che incide sul quartiere, interrompendo il tessuto urbano e imponendosi come presenza costante, lo stadio invece è un'architettura periodica: entra in funzione solo in occasione di incontri sportivi o concerti, attivando temporaneamente flussi, presidi e barriere mobili. Nei giorni degli eventi, infatti, il quartiere viene riconfigurato, e il dispositivo stadio si espande oltre i propri limiti fisici, trasformando lo spazio urbano in un'area di controllo e separazione. Il Ferraris diventa così una sorta di carcere volontario del

Architetture di controllo a Marassi
Selene Barisione, Simone Damiano,
Daniele Rossi

tempo libero: i tornelli ricordano i varchi di sicurezza, i percorsi obbligati riproducono corridoi sorvegliati, i controlli incrociati richiamano la logica panottica. Questa dinamica, però, attiva una forma evidente di collettività: aggrega tifoserie, costruisce appartenenze, genera ritualità. Trasforma l'edificio e l'area circostante in uno spazio di sfogo e rappresentazione, dove il corpo viene esibito, non contenuto. Al contrario, la casa circondariale di Marassi si impone nel quartiere come un sistema permanente, chiuso, regolato da norme rigide e gerarchie istituzionali, in cui il margine per le attività collettive e per l'autonomia individuale è minimo.

VITE (IN)VISIBILI

Nella maggior parte delle città, il carcere è percepito come uno spazio esterno alla vita urbana, un luogo ai margini che non interrompe la quotidianità collettiva. A Marassi, invece, la sua prossimità fisica allo stadio rende questa separazione più instabile: in certi momenti, la vita carceraria sembra quasi affiorare nello spazio pubblico. Dai ballatoi più alti del Ferraris, così come da alcuni edifici circostanti, infatti, è possibile scorgere gli interni del carcere; dalle celle, viceversa, si odono cori e si intravedono luci dello stadio e delle case. In questa sovrapposizione paradossale emerge una forma di comunicazione laterale, una presenza che non può dichiararsi, ma che insiste: gesti spontanei e passaggi di oggetti – sigarette, affetti, talvolta droghe – legano il “dentro” e il “fuori” in un circuito non ufficiale di prossimità e solidarietà. In questo modo il carcere non solo si lascia intravedere, ma partecipa alla quotidianità delle persone in maniera frammentaria, eppure significativa.

A questi circuiti informali, che aggirano le barriere istituzionali per costruire connessioni, si affiancano tentativi più strutturati di apertura, fondati su una diversa concezione della pena. Francesco Ceraudo, noto medico penitenziario e studioso nel campo della psicologia e riabilitazione carceraria, infatti, sostiene che l'isolamento prolungato e la perdita di stimoli significativi producono effetti regressivi che compromettono la capacità del detenuto di relazionarsi con sé stesso e con gli altri¹. Le attività fondate sulla cooperazione, sull'assunzione di responsabilità e sull'incontro con l'esterno, invece, possono generare percorsi di rielaborazione critica e di riappropriazione identitaria. Secondo Ceraudo, quindi, la detenzione non deve più essere intesa solo come privazione, ma come occasione di trasformazione. In questo senso, ogni dispositivo capace di attivare scambi – verbali, materiali, simbolici – “diventa parte integrante del percorso riabilitativo, restituendo profondità relazionale a uno spazio altrimenti definito dalla ripetizione e dalla chiusura”².

All'interno della casa circondariale di Marassi, in particolare, sono attivi diversi laboratori: didattici di base, corsi di lingua, corsi di formazione, attività artigianali. Tra queste esperienze, una delle più significative è il *Teatro dell'Arca*, inaugurato nel 2014 grazie alla collaborazione tra la direzione del carcere, il *Teatro Necessario* e il Comune di Genova. Dotato di una sala stabile da duecento posti, il teatro ospita regolarmente spettacoli aperti sia alla popolazione carceraria, sia al pubblico esterno, interpretati dalla *Compagnia Scatenati*, formata da detenuti che lavorano a stretto contatto con professionisti del settore. In questo modo, l'esperienza non è soltanto volta a una

¹ Cfr. F. Ceraudo, *La sessualità in carcere: aspetti ambientali, psicologici e comportamentali*, in A. Sofri, F. Ceraudo, *Ferri battuti*, Archimedia, Pisa 1999, pp. 70-90.

² Ivi, p. 87.

funzione ricreativa, ma assume un valore didattico ed espressivo: mette in scena il carcere senza retorica, crea uno spazio di interazione con il mondo esterno.

Una soluzione che si ritrova anche nel documentario *Loro Dentro* (2013), girato all'interno del carcere di Marassi da un gruppo di studenti del Laboratorio di Sociologia Visuale dell'Università degli Studi di Genova³. Il progetto ha coinvolto direttamente i detenuti nel processo creativo, invitandoli a raccontare la propria esperienza attraverso l'immagine e la parola. Dalla pellicola emerge così un quadro fatto di umanità, riflessione e consapevolezza, che contrasta radicalmente con l'opacità simbolica attribuita al carcere nella sfera pubblica.

Queste attività sperimentali, in altre parole, hanno un duplice effetto: da un lato, mostrano come il carcere sia abitato da individui che pensano, creano, agiscono; dall'altro, sfidano la percezione diffusa del carcere come corpo estraneo, impermeabile e muto. Sono pratiche che non eludono il vincolo, ma trasformano lo spazio detentivo in un dispositivo capace di costruire connessioni.

SPORT E RIABILITAZIONE

Il documento conclusivo degli Stati Generali dell'Esecuzione Penale, redatto dal Ministero della Giustizia nel 2017, riporta che su un totale di 58.163 detenuti, circa un quarto risulta coinvolto in una o più iniziative culturali⁴. Queste, organizzate in prevalenza da associazioni e volontari esterni all'amministrazione penitenziaria, nascono con l'obiettivo di promuovere il reinserimento sociale dei detenuti e di favorire la costruzione di relazioni interpersonali in un contesto di “convivenza forzata”. Secondo lo stesso documento, infatti, “la creazione di progetti comuni può contribuire in modo concreto a una quotidianità meno violenta e più condivisa”⁵. Ciononostante, nel report viene anche sottolineato che gli spazi fisici dedicati a queste attività risultano spesso inadeguati, penalizzati dalla carenza di materiali e da un sistema di finanziamento disomogeneo a livello locale. Solo alcune regioni – come Emilia-Romagna, Toscana e Marche – garantiscono un sostegno costante, mentre altrove il supporto è saltuario e precario⁶. Inoltre, si evidenzia che la formazione degli operatori rappresenta una criticità non trascurabile, poiché “in assenza di standard minimi di competenza e formazione specifica, risulta difficile instaurare una relazione autentica con la popolazione detenuta e massimizzare l'efficacia delle attività proposte”⁷.

In risposta a criticità analoghe, il sistema britannico ha sperimentato forme di collaborazione con soggetti privati, sviluppando modelli strutturati di intervento. Tra questi, il *Twinning Project*, avviato nel 2018, si configura come un modello virtuoso di cooperazione tra istituzioni penitenziarie e club calcistici professionisti. Promosso dall'ex commissario tecnico della nazionale David Dein, il programma coinvolge oggi oltre quaranta società tra Premier League ed Efl Championship, le cui risorse tecniche vengono integrate nei percorsi di formazione attivati all'interno di numerose carceri britanniche. Questa collaborazione, in particolare, si articola attraverso un sistema

³ Cfr. R. Beneduce, L. Queirolo Palmas, C. Oddone (a cura di), *Loro Dentro. Giovani, migranti, detenuti*, professional-dreamers, Trento 2014.

⁴ Cfr. Ministero della Giustizia, *Stati Generali dell'Esecuzione Penale*, Roma, 2017, p. 132.

⁵ Ivi, p. 134.

⁶ Ivi, pp. 134-135.

⁷ Ivi, p. 158.

coordinato che comprende la condivisione di attrezzature sportive, il supporto metodologico e la presenza diretta degli allenatori dei club, i quali affiancano gli istruttori penitenziari nell'organizzazione di corsi settimanali di calcio. A queste attività si aggiungono moduli formativi dedicati allo sviluppo di competenze trasversali – come la leadership, la comunicazione e il lavoro di squadra – fondamentali in prospettiva del reinserimento sociale. L'obiettivo di *Twinning Project*, infatti, è quello di favorire comportamenti più responsabili all'interno delle strutture detentive attraverso l'impegno sportivo e di offrire ai detenuti strumenti concreti per costruire percorsi di autonomia una volta scontata la pena⁸.

A sostegno di questa impostazione, la ricerca *Sport in Prison: Exploring the Role of Physical Activity in Correctional Settings*, condotta da Rachel Meek in collaborazione con il Ministry of Justice britannico, evidenzia come la partecipazione a programmi sportivi in carcere incida positivamente sul benessere psicologico, sulla gestione dei conflitti e sulla riduzione della recidiva⁹. Lo studio, in particolare, sottolinea come il coinvolgimento regolare in attività fisiche organizzate possa offrire una struttura temporale alternativa a quella imposta dalla reclusione, favorendo l'acquisizione di routine più sane e di competenze relazionali fondamentali per la vita post-detentiva. Una dinamica che trova conferma nel *Twinning Programme Impact Report*, redatto congiuntamente con l'Università di Oxford, nel quale si sottolinea come i partecipanti al programma abbiano presentato un tasso di recidiva inferiore di circa un terzo rispetto alla media nazionale, con effetti particolarmente significativi nella fascia degli under trenta¹⁰. Tra i dispositivi in grado di costruire relazioni tra “dentro” e “fuori”, dunque, lo sport rappresenta una delle forme più efficaci di attivazione fisica e simbolica. Attraverso l'allenamento, la disciplina e la competizione, l'attività sportiva può ridurre l'isolamento, restituire al corpo un ruolo attivo, rafforzare l'autostima e promuovere percorsi di responsabilizzazione.

CORPO, SPAZIO, PROGETTO

All'interno del Corso di laurea magistrale in architettura dell'Università degli Studi di Genova, il Laboratorio di progettazione architettonica e urbana, condotto dal professor Massimiliano Giberti nell'anno accademico 2023-2024, ha affrontato il tema dell'abitare minimo. La prima esercitazione, dedicata alla cella penitenziaria, si è articolata in due momenti successivi: un primo di carattere analitico, centrato sull'esperienza immersiva all'interno di un modello in scala reale di cella-tipo, e un secondo di natura progettuale, in cui ciascun gruppo ha sviluppato una propria interpretazione spaziale. In questo contesto, il confronto diretto con lo spazio ha prodotto una presa di coscienza immediata e condivisa da parte degli studenti: la ripetitività delle superfici, l'assenza di stimoli sensoriali, la compressione dei movimenti generano una condizione regressiva, che priva il corpo di ogni ruolo attivo. Da qui è emersa l'esigenza di immaginare dispositivi capaci di riattivare lo spazio attraverso l'azione. Molti dei progetti, quindi, hanno introdotto elementi semplici ma mirati per stimolare l'attività

⁸ Cfr. <https://www.twinningproject.org/challenge>, consultato il 5 luglio 2025.

⁹ R. Meek, *Sport in Prison. Exploring the Role of Physical Activity in Correctional Settings*, Routledge, New York 2014.

¹⁰ Cfr. <https://drive.google.com/file/d/1UPPoafcyQ67M6xMWqHAKogLgGHvFn-QKJ/view>, consultato il 5 luglio 2025.

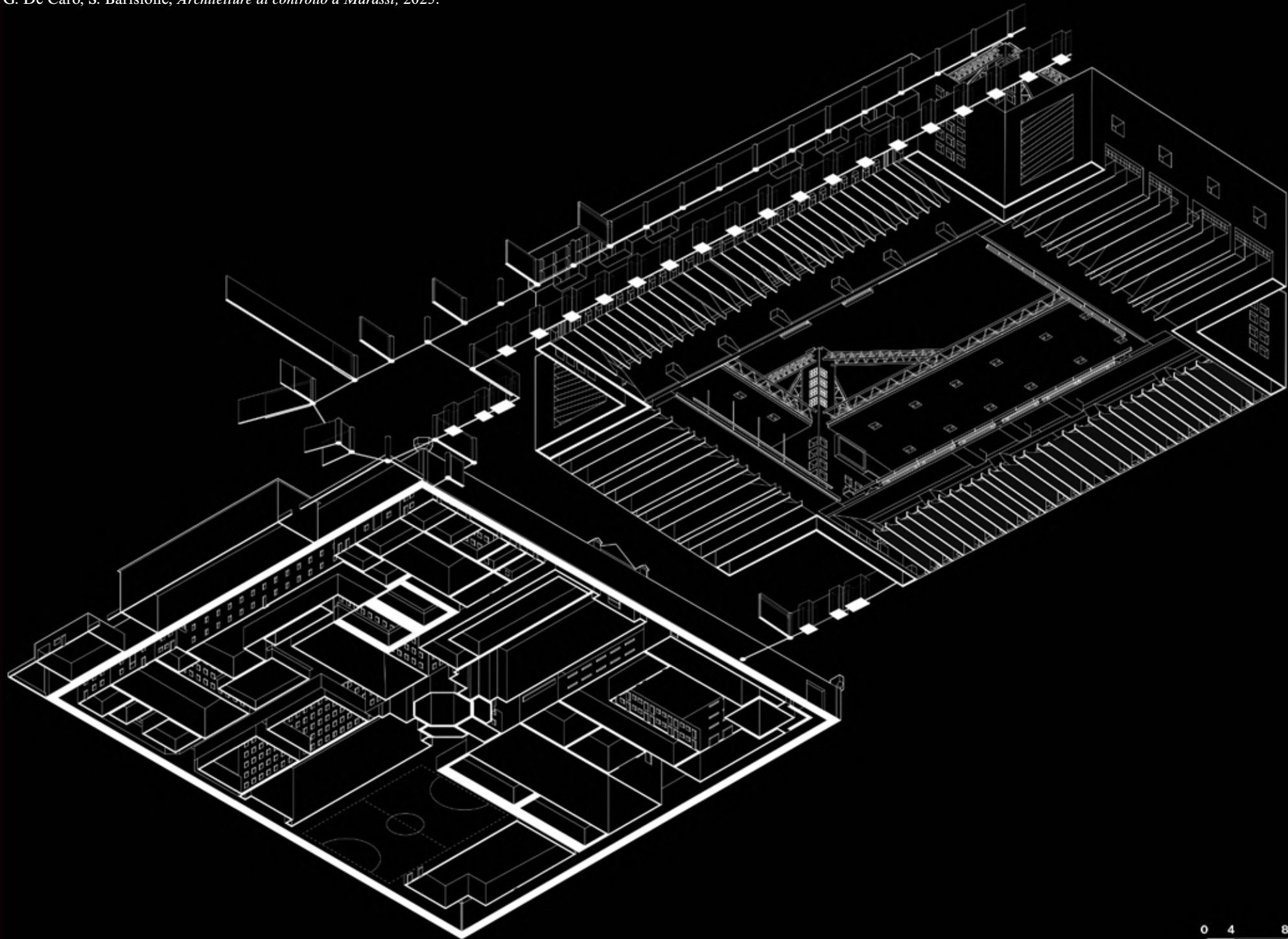
fisica e relazionale: attrezzi sportivi integrati negli arredi, pareti mobili, sedute ribaltabili, pavimentazioni trasformabili. Altri hanno lavorato sulla luce naturale, sull'adattabilità quotidiana degli spazi, sulla possibilità di alternare posizioni e usi. Pur nella varietà degli esiti, tutte le proposte hanno condiviso un principio comune: abitare, anche in condizioni estreme, significa poter trasformare l'ambiente e riconoscersi in esso, riattivando il corpo, il movimento e la possibilità di agire. Una riflessione analoga si ritrova nel progetto del carcere di minima sicurezza realizzato da Lan Architecture a Nanterre, nella *banlieue* nord-occidentale di Parigi¹¹. Completato nel 2019 su incarico del Ministère de la Justice, il complesso è destinato a detenuti a fine pena e si configura come un dispositivo architettonico di transizione, orientato al reinserimento sociale e alla responsabilizzazione individuale. L'impianto, compatto, ma articolato, è organizzato attorno a una corte e si suddivide in tre volumi principali – residenziale, collettivo e amministrativo – collegati tra loro da percorsi brevi, progettati per incentivare l'accesso autonomo agli spazi comuni. Al centro si colloca un'area sportiva attrezzata, dotata di palestra, campo da basket e spazi aperti: non un elemento accessorio, ma una componente strutturale del progetto, visibile da tutti i corpi di fabbrica. In questo modo, la relazione costante tra celle, ambienti collettivi e dispositivi sportivi attiva un sistema di prossimità che supera la logica della sorveglianza: non si tratta di controllare, ma di costruire visibilità reciproca, di generare occasioni di incontro, di sollecitare una partecipazione quotidiana alla vita collettiva. L'organizzazione spaziale diventa così un dispositivo educativo: orienta comportamenti, introduce routine, promuove autonomia. Il risultato è un ambiente meno oppressivo e più abitabile, in cui la reclusione non coincide necessariamente con la segregazione.

CONCLUSIONI

A Genova, la vicinanza tra carcere e stadio restituisce un'immagine di due modi opposti di gestire il corpo e lo spazio: uno fondato sulla sorveglianza continua, l'altro su un controllo intermittente ma spettacolare. Eppure, questa contiguità non è solo un'anomalia urbana, può diventare una soglia da cui ripensare il carcere come parte della città: uno spazio abitato, attraversabile da relazioni e possibilità. Esperienze come il *Twinning Project* o il *Teatro dell'Arca* dimostrano che la detenzione può aprirsi a forme di responsabilità condivisa, laddove esistano strumenti concreti per attivare il corpo, l'autonomia, la partecipazione.

In questo processo, l'architettura ha un compito preciso: non fornire soluzioni totali, ma costruire condizioni. Progettare il carcere significa allora progettare margini: spazi in cui agire, trasformare, riconoscersi. Il laboratorio didattico condotto all'Università degli Studi di Genova e il carcere di Nanterre progettato da Lan Architecture mostrano che anche interventi minimi possono produrre effetti significativi sul quotidiano. Una panca che si sposta, una parete che ruota, una palestra visibile da tutte le celle: sono dispositivi semplici, ma sufficienti per riattivare l'esperienza del corpo e rompere la ripetizione dello spazio. Rendere abitabile il carcere, in definitiva, significa sottrarlo alla sua condizione opaca e restituirgli un tempo, un ritmo, un volto.

¹¹ Cfr. U. Napolitano, S. Lista, Research Lab RAAR, *Chiusi fuori | Locked Out*, in “Vesper. Rivista di architettura, arti e teoria | Journal of Architecture, Arts & Theory”, no. 4 (*Esili e esodi | Exiles and Exoduses*), 2021, pp. 56-68.



03 Sogni

94	Progettare (e riparare) nella miseria Alessandro Valenti
104	Oggetti e società. Azioni dal basso Camilla Giulia Barale, Chiara Tassano

“Perché sei povero?” È la domanda, brutale e disarmante, con cui William T. Vollmann apre il suo libro *I poveri* ¹. Alla sua domanda non c'è una sola risposta, né ci sono risposte semplici. Lo si evince andando avanti nella lettura di quello che è un *reportage* diretto e spiazzante che attraversa fisicamente e geograficamente la miseria alla ricerca delle sue radici storiche e strutturali: un ritratto dell'indigenza come condizione complessa, stratificata, diffusa, determinata da fattori economici, politici, culturali e spesso casuali. Vollmann non cerca di spiegarla con dati statistici ma con testimonianze dirette che il più delle volte rivelano sentimenti di vergogna, rabbia, fatalismo, resistenza. Non offre soluzioni, ma complica le domande, e costringe il lettore, messo di fronte a storie toccanti, traumi, ingiustizie sistemiche, a riflettere sulla propria posizione di privilegio, evidente nella definizione di povero che dà nella sezione *Dizionario*: “Persona che non ha o che desidera quello che io ho; infelice nella propria normalità” ². Se i dati statistici e gli indicatori macroeconomici forniscono una mappa quantitativa della povertà globale, *I poveri* conferisce al fenomeno una dimensione esistenziale, intima e contraddittoria, restituendo il senso di smarrimento, impotenza, dignità e disagio che la condizione di povertà porta con sé. Ne emerge un mosaico frammentario ma intensamente umano, in cui l'esperienza della povertà viene narrata non come carenza misurabile, ma come condizione vissuta che produce dolore, isolamento, ma anche atti di resistenza, forme di solidarietà, strategie di sopravvivenza.

L'autore non pretende di essere neutrale: si interroga sul proprio ruolo di osservatore privilegiato e sull'ambiguità di studiare la povertà da ricco. La tensione che ne deriva è costruttiva: spinge il lettore a mettere in discussione le categorie e i linguaggi con cui sono definiti il bisogno, la carenza, l'aiuto. In questo senso, il volume diventa uno strumento utile anche per chi si occupa di progettazione: induce a partire dall'ascolto e dal dubbio, anziché dalla soluzione. Questa prospettiva narrativa e antropologica si integra perfettamente con il concetto di progettazione empatica, una modalità di lavoro che si fonda sull'immersione nei bisogni reali delle persone e che cerca di ridurre la distanza tra chi progetta e chi abita il progetto. Architetti e designer possono e devono interrogarsi sulle relazioni di potere implicite nei propri strumenti e linguaggi, adottando approcci più partecipativi e consapevoli. Il punto è: possono le discipline del progetto contribuire a porre fine alla povertà in tutte le sue forme, e ovunque, come auspica l'Obiettivo 1 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (Sdg1)? L'insegnamento di Vollmann è, in fondo, un invito alla consapevolezza e all'umiltà: nessun progetto contro la povertà può prescindere dalla voce di chi la vive e dall'urgenza del problema. Sì, perché nel 2024, secondo la Banca Mondiale, circa seicentotrentadue milioni di persone vivono in condizioni di povertà estrema, circa l'otto e mezzo per cento della popolazione. Nonostante i progressi degli ultimi decenni, la riduzione della povertà ha subito un rallentamento a causa di crisi sovrapposte: pandemia, conflitti armati, cambiamenti climatici, inflazione e debito pubblico crescente. Si prevede che, mantenendo l'attuale ritmo, l'obiettivo di eliminare la povertà estrema entro il 2030 sarà irraggiungibile ³. Questa non si limita alla dimensione economica:

¹ W.T. Vollmann, *I poveri* (2007), minimum fax, Milano 2020.

² Ivi, p. 18.

³ World Bank, *Ending Poverty for Half the World Could Take More Than a Century*, 2024, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/10/15/ending-poverty-for-half-the-world-could-take-more-than-a-century>, consultato il 3 luglio 2025.

secondo il Multidimensional Poverty Index del 2024 ⁴, più di un miliardo di persone vive in condizioni di povertà multidimensionale acuta, caratterizzata da privazioni in ambiti come accesso a servizi sanitari, istruzione, alloggi adeguati, energia e alimentazione, spesso in paesi colpiti da guerre, dove la povertà è aggravata da instabilità e violenza. Sembra sempre più evidente, dunque, come ricchezze immense siano oggi concentrate nelle mani di pochi e come nascere poveri sia una condizione irreversibile per milioni e milioni di abitanti del Pianeta.

Queste e altre urgenze sono attualmente al centro della ricerca di istituzioni quali Biennale di Venezia e Triennale di Milano, che, con le rispettive esposizioni del 2025, auspicano cambiamenti sostanziali nella pratica dell'architettura. *Intelligens. Naturale. Artificiale. Collettiva.* è la 19. Mostra internazionale di architettura, curata da Carlo Ratti, che invita tutti i tipi di intelligenza esistenti a collaborare per ripensare l'ambiente costruito di un mondo che va letteralmente in fiamme di fronte a problemi quali la crisi climatica, la scarsità di risorse non rinnovabili, la produzione crescente di rifiuti, l'emissione di inquinamento, la contaminazione di cibo e acqua, la tutela della salute. La mostra *Inequalities. How to Mend the Fractures of Humanity*, titolo della 24a Esposizione Internazionale della Triennale di Milano, rappresenta il tentativo di raccontare le disuguaglianze attraverso il design e l'architettura mentre ci si interroga sulle sfide legate alle differenze economiche, etniche, geografiche, di genere, con il tema della miseria affrontato come uno dei campanelli di allarme. Le rappresentazioni citate evidenziano come la povertà non sia solo una questione economica, ma anche una condizione legata all'accesso diseguale alle risorse, ai servizi e ai diritti fondamentali. In questo contesto, al fine di affrontare le cause strutturali delle disuguaglianze per garantire un futuro più equo e sostenibile, l'architettura e il design possono svolgere un ruolo fondamentale, non solo fornendo soluzioni materiali, ma anche promuovendo processi partecipativi, modelli collaborativi e nuove economie locali. Se nel secolo scorso la povertà era affrontata tramite politiche *top-down* generaliste, spesso assistenzialiste, oggi si può, diversamente, procedere in maniera puntuale evidenziando come l'atto del progettare possa diventare una forma di riscatto e di restituzione della dignità.

Emerge sempre più la necessità di nuove narrazioni e nuovi strumenti progettuali capaci di riconoscere e affrontare la miseria nella sua dimensione culturale e spaziale, non più intesa come categoria morale o estetica, ma come condizione reale, radicata nello spazio urbano, nella gestione delle risorse, nei dispositivi istituzionali di esclusione. Diventa fondamentale proporre strumenti capaci di restituire visibilità e spazio a un fenomeno evidentemente rimosso, censurato, obliato dalle società occidentali, che oggi richiede sia di essere narrato sia di essere progettato. Servono nuove parole e nuove azioni, oltre che uno sguardo attento a ripercorrere un passato non così lontano, quando la miseria era oggetto di attenzione progettuale e governativa, al fine di tenere vivo il dialogo tra spazio e società ma anche tra oggetti e società.

Il design, storicamente legato all'industria e al consumo, ha iniziato solo nel secondo Novecento a interrogarsi sul proprio ruolo sociale. Un punto di svolta è rappresentato dal pensiero di Victor Papanek, autore di un testo-manifesto che denuncia l'inutilità del design autoreferenziale rivendicando la necessità di progettare per chi ha

⁴ Human Development Reports, *2024 Global Multidimensional Poverty Index (Mpi)*, 2024, <https://hdr.undp.org/content/2024-global-multidimensional-poverty-index-mpi#/indicies/Mpi>, consultato il 3 luglio 2025.

meno e non per chi ha tutto. Il libro, una dichiarazione di intenti a favore di un design etico ed ecologico, sfida lo *status quo* e promuove il cambiamento evidenziando difetti e fallimenti di quel design che non si rivolge al mondo reale, al soddisfacimento dei bisogni dell'umanità e della natura ⁵. Oggi, a distanza di più di cinquant'anni, le pratiche di design sociale, design partecipativo, design critico, e più recentemente design ricostituente e *design for transitions*, stanno ridefinendo il campo disciplinare. Non più solo prodotti, ma sistemi. Non più oggetti, ma relazioni. Non più forma, ma trasformazione.

Le discipline del progetto hanno a lungo evitato questo approccio: la miseria è stata deliberatamente nascosta, nonostante ricorra in altre forme espressive come la letteratura, l'arte, il cinema. Negli ultimi anni, però, complice anche la crescita delle disparità globali, sono emerse esperienze che propongono nuove modalità di intervento che evidenziano i limiti di un certo design che insegue ideali convenzionali e stereotipi di bellezza, o si tara su parametri che rifuggono e rimuovono la povertà come materia visiva. Il presente saggio si inserisce in questa scia. L'approccio progettuale, se orientato a una logica di giustizia spaziale e partecipazione, può diventare uno strumento di *empowerment* per le comunità marginalizzate, rafforzando la resilienza e la capacità di autodeterminazione dei contesti fragili ⁶. È in questa direzione che si muovono i tre casi studio presentati di seguito, tutti e tre esperienze di coprogettazione in contesti marginali, che hanno scelto di operare nel (e con il) design mediante il confronto diretto con le comunità e con il contesto materiale della povertà.

ARTESANOS. IL DESIGN COME RIPARAZIONE E DIGNITÀ

Per parlare del primo progetto bisogna raggiungere le Ande peruviane, e risalire al 1985 quando è nata l'Asociación de artesanos Don Bosco nell'ambito delle missioni istituite nel 1967 dall'Operazione Mato Grosso per incentivare l'autosufficienza delle comunità locali ⁷. L'obiettivo non era tanto quello di fornire sostegno materiale ai giovani più svantaggiati, quanto quello di offrire loro una formazione completa, insegnando i mestieri legati all'artigianato, ricorrendo alla bellezza come strumento per affrontare, elaborare e vincere la povertà. Attraverso questo percorso ragazze e ragazzi potevano diventare *artesanos*, professionisti capaci di trasformare le tradizionali competenze in risorse per il futuro. In questo scenario – in un luogo dove non manca il cibo ma il lavoro – ha preso forma e sostanza il progetto *Artesanos – Manufactura peruana* ideato da Luisa Bertoldo e Davide Fabio Colaci, architetto e docente presso il Politecnico di Milano.

Di fatto, inquadrato in un contesto globale, il Perù, pur presentando tassi di povertà inferiori se confrontato con paesi dell'Africa subsahariana e dell'Asia meridionale, supera quelli di altre nazioni dell'America Latina. Nonostante i recenti progressi economici, continua ad affrontare sfide significative nella lotta contro la miseria,

⁵ V.J. Papanek, *Design for the Real World: Human Ecology and Social Change*, Pantheon Books, New York 1971.

⁶ Si vedano a proposito i seguenti due volumi: H. Lefebvre, *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris 1968; A. Sen, *Development as Freedom*, Alfred A. Knopf, New York 1999.

⁷ Operazione Mato Grosso è un movimento educativo, missionario e di volontariato nato in Italia negli anni Sessanta per iniziativa di Padre Ugo De Censi, salesiano valtellinese. L'obiettivo è aiutare le popolazioni povere dell'America Latina, in particolare in Brasile, Perù, Ecuador e Bolivia, attraverso il lavoro, la formazione e l'educazione.

soprattutto nei contesti rurali e tra le popolazioni indigene. Con simili premesse, lo sviluppo di un modello di collaborazione internazionale incentrato sulla cooperazione e sulla creatività condivisa è un esempio da seguire a livello planetario. *Artesanos*, inoltre, è un'operazione mirata alla costruzione di un sistema di produzione locale, radicato nel sapere manuale e nella cultura della riparazione, immaginato come un hub creativo basato su una rete di laboratori che, con ritmi volutamente lenti, realizzano manufatti di alta qualità in collaborazione con designer italiani. Nello specifico: Maddalena Casadei, Giulio Iacchetti, Zaven. Risultato dell'operazione sono tre famiglie di mobili: Chaka, Kero e Jaku. Pensati come parte di una collezione, gli arredi realizzati evidenziano come il design possa essere uno strumento di trasformazione sociale, capace di valorizzare talenti locali e di incentivare economie sostenibili supportate dai principi dello *slow design*. Sembra emergere un cambio di paradigma:

[...] la traslazione della povertà da condizione di difficoltà materiale a terreno di autenticità ed essenzialità formale [...]. Quanto è povero non necessariamente è brutto e insignificante. Anzi. Nel mondo degli oggetti, la povertà merita quanta più attenzione possibile, perché può nascondere ricchezze di messaggi profondi. Gli oggetti fatti a mano, con dedizione e amore, nella loro semplicità e imprecisione, nella loro modestia e discrezione, conservano un valore di sentimento, di umanità, di personalità e unicità, assolutamente introvabili nei perfetti oggetti industriali.⁸

Lungi dall'essere semplici oggetti d'uso o, peggio, di consumo, gli arredi prodotti dagli *artesanos* sono concretizzazioni di un saper fare autoctono riattualizzato attraverso un'espressività che non cade nella ripetizione o nel folklore. La sfida è stata affrontata evitando possibili appropriazioni culturali così come atteggiamenti colonialisti. La stessa distanza è stata mantenuta dalla retorica della povertà. Oggi l'estetica della miseria, se così la possiamo chiamare, magari riferendoci all'idea di un ritrovato *cheapscape*, rinasce su basi completamente diverse rispetto alla formulazione originale ascrivibile a Frank Gehry come critica all'estetica convenzionale ed esplorazione delle possibilità offerte da materiali accessibili.⁹ Rinasce prima di tutto attraverso una sorta di libertà formale che non è controllabile, che genera nuove estetiche ibride, capaci di raccontare una modernità indigena e autoriformante che non fa il verso alla tradizione. *Artesanos* si conferma come un'esperienza originale: non solo un modello di produzione artigianale, ma una pratica culturale e sociale che affronta la povertà attraverso il progetto, la qualità, la bellezza, il rispetto dei tempi naturali e delle competenze locali. Il suo valore non risiede solo nell'oggetto finale, ma nella costruzione del processo: manufatti a basso impatto, capaci di attivare competenze, creare reti, nutrire microeconomie locali.

DESIGN FOR COMMUNITIES. NECESSITÀ, COSTRUZIONE, AUTONOMIA

Nato da una residenza in uno slum africano, *Design for Communities* – secondo caso studio selezionato – è un'esperienza condotta da Giacomo Moor, designer e falegname milanese. Iniziato nel 2023, è un progetto fondato sull'autonomia produttiva

⁸ M. De Lucchi, *Authenticity*, in "Domus", no. 1028, ottobre 2018, p. 34.

⁹ E. Venant, *Grand Designs: Frank Gehry, Prophet of 'Cheapskate' Architecture, Makes a Bid for Permanence*, in "Los Angeles Times", 1987, <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1987-05-03-tm-8181-story.html>, consultato il 3 luglio 2025.

e sulla costruzione di valore. Centrale, in questa esperienza, è il ruolo del design che si fa strumento non di supporto emergenziale, ma di attivazione produttiva, con un approccio pragmatico ma non improvvisato. Il contesto è quello del Kenya, caratterizzato da megalopoli sovrappopolate, dove migliaia di persone vivono in agglomerati autocostruiti privi di pianificazione. Mathare, a Nairobi, è uno di questi luoghi estremi: da oltre dieci anni, l'organizzazione non governativa *LiveinSlums*¹⁰, con sede a Milano, è attiva in questa realtà con lo scopo di rigenerare il denso tessuto edilizio attraverso la costruzione di una comunità agricola urbana. Tra i suoi risultati più significativi c'è l'autocostruzione di una scuola per centocinquanta bambini. Invitato a progettare gli arredi, Giacomo Moor è il coprotagonista di un nuovo capitolo di questa storia che si sviluppa in due step successivi. Con il suo studio, ha scelto di lavorare con la comunità, non per essa: ha sviluppato mobili utili, semplici, solidi, replicabili con strumenti essenziali, fondati sulla logica dell'incastro. Per farlo, ha immaginato una falegnameria comunitaria, avviata con mezzi minimi e competenze locali rudimentali, trasformando l'atto del progettare, e del fabbricare, in opportunità, autonomia e trasmissione di saperi. Non una buona azione, dunque, ma un'alleanza tra design e collettività.

Gli arredi, declinati in pochissime tipologie, sono stati tutti costruiti a mano, con attrezzi semplici, senza macchinari, valorizzando un materiale nobile come il legno. Ogni elemento è stato pensato per durare, per essere riparabile e riparato e, soprattutto, realizzabile praticamente da chiunque. È il contrario dell'obsolescenza programmata, un'azione consapevole che recupera, proiettandole nel presente, attitudini di altri tempi senza disdegnare la frugalità. La povertà non viene promossa a estetica decadente ma diviene sapienza e intelligenza materiale che pratica il ripristino come gesto quotidiano. Il risultato è un design non accondiscendente né seduttivo, che fa venire alla mente l'autoprogettazione di Enzo Mari¹¹, sperimentazione che consisteva nella realizzazione di mobili con semplici assemblaggi di tavole grezze e chiodi, senza necessità di competenze avanzate o strumenti sofisticati. Esteticamente gli arredi erano caratterizzati da materiali grezzi, forme essenziali e una deliberata assenza di ornamenti, in contrasto con il design industriale orientato al consumo e all'estetica commerciale.

Design for Communities, apparentemente, si colloca in questo solco ma apre la prospettiva a nuove definizioni che propongono un'idea di design che è un'azione realmente collettiva, educativa e trasformativa. Visti in confronto, i mobili di Mari sono come dei cristalli perfetti: non prevedevano manomissioni, non si potevano colorare, non si ipotizzava – in caso di necessità – la sostituzione di alcune parti con chissà quali altre. Erano una metafora interessante della povertà, ma erano contestualizzati in quel preciso momento politico. Diversa è la vocazione dei tavoli, delle panche e dei letti ideati da Giacomo Moor che altro non sono che modelli da replicare, adattare, modificare. Non sono soltanto mobili, ma anche architetture: piccole costruzioni ingegnose come la mensa modulare fabbricata nel 2024, un anno dopo la progettazione degli arredi. Si tratta di una microarchitettura di legno, ideata per rispondere alle necessità

¹⁰ *LiveinSlums* è una Ong che realizza progetti umanitari nei paesi in via di sviluppo. Svolge azioni di rigenerazione urbana coinvolgendo architetti, agronomi, paesaggisti, sociologi, antropologi, documentaristi, designer, fotografi e artisti. Fondata nel 2008, ha realizzato progetti a Nairobi, Il Cairo, Port au Prince, San Paolo, Bucarest.

¹¹ E. Mari, *Autoprogettazione?*, Corraini, Mantova 2000.

reali d'uso quotidiano, posizionata nel cuore del complesso scolastico. Leggera, attraversabile, pensata per servire l'unico pasto della giornata a bambini che altrimenti patirebbero la fame, la cucina della scuola è composta da un'intelaiatura semplice successivamente tamponata. Come a voler manifestare la propria importanza, poggia su un podio di cemento che ne protegge la base dalle alluvioni. Il suo valore non risiede solo nell'aver restituito alla comunità uno spazio più comodo e funzionale, ma nell'aver riscritto una logica di relazione tra il dentro e il fuori, tra il dare e il ricevere, tra il gruppo e il singolo, creando un prototipo ripetibile in altre situazioni, in altri contesti e addirittura per altre funzioni.

WE MEDITERRANEAN. UN'IDEA DI CASA COMUNE

Nel maggio 2023 nasce *We Mediterranean*, collettivo multidisciplinare che si propone di costruire, attraverso pratiche artistiche e progettuali condivise, un nuovo vocabolario dell'abitare mediterraneo. Fondato dalla giornalista Paola Carimati, insieme a studi e figure traccianti del design italiano quali Matilde Cassani Studio, Francesca Lanzavecchia, Sex & The City, Studio Ossidiana, Piovenefabi e con la collaborazione con *We Design Beirut*, il progetto si configura fin dall'inizio come avamposto migrante, fluido, processuale, radicato nella geografia culturale del Mediterraneo ma capace di attraversarla, ridefinirla e problematizzarla, atterrando nelle città fragili. Il Mediterraneo non viene interpretato come un'entità geografica univoca, ma come costellazione culturale, spazio politico e zona di transizione e mescolanza, uno spazio che è anche laboratorio di relazioni, traduzioni, memorie materiali e pratiche artigianali. L'idea è quella della dimora collettiva, non nostalgica né idealizzata: una casa che cambia, che si costruisce per tappe, accogliendo linguaggi, materiali e persone, in particolare soggettività migranti e marginalizzate. Il format è quello dell'avamposto nomade, della piattaforma itinerante: non un progetto chiuso o finito, ma un archivio in movimento, attivato di volta in volta da installazioni, laboratori, performance, dialoghi che accolgono la sensibilità umanistica verso lo spazio domestico, la trasversalità culturale, il tema della coesistenza tra le specie, l'urbanistica di genere. Il collettivo è partito da Beirut – in collaborazione con *We Design Beirut* – per poi approdare a Milano, presso Dropcity, durante la Design Week 2024. Nel Tunnel 50 dello scalo ferroviario milanese, lo spazio è stato abitato da dispositivi effimeri ma significativi: una pensilina-ombra pensata per accogliere momenti di confronto; un teatro tessile realizzato da donne di una Ong libanese; una torretta per piccioni alta quattro metri, simbolo mediterraneo di pace, scambio e comunicazione; oggetti e architetture che, pur nella loro semplicità formale, sono portatrici di complessità semantica e politica. Alla base di *We Mediterranean* c'è un vocabolario aperto, plurilingue, mai concluso. Uno degli aspetti più rilevanti del progetto è il coinvolgimento di soggetti migranti non solo come fruitori ma come coautori. Durante la tappa milanese, il collettivo ha invitato Arnaud Zohin, scrittore e migrante ivoriano, autore di testi che hanno ispirato il film *Io capitano* di Matteo Garrone. La sua presenza ha dato corpo e voce alle narrazioni migranti che troppo spesso restano invisibili nel discorso architettonico occidentale.

Questa apertura narrativa, che assume la testimonianza come materiale di progetto, spinge il design oltre il campo dell'estetica per radicarlo nell'etica, nell'ascolto e nella memoria. L'architettura proposta da *We Mediterranean* è, in definitiva, relazionale e situata. Non disegna spazi da abitare, ma spazi in cui convivere. L'estetica si intreccia

con le competenze artigianali locali, con i saperi pratici delle donne, con gli oggetti della quotidianità (tessuti, sedute, ombrelli, tende). Ogni gesto progettuale è anche un gesto politico, un atto di riconoscimento e cura verso chi abita i margini, volto a ricucire i territori mediterranei attraverso il dialogo, la presenza e la costruzione condivisa.

CONCLUSIONI. UNA NUOVA GRAMMATICA DEL PROGETTO

Da quanto emerso finora, la miseria non è soltanto una condizione economica, ma un dispositivo spaziale, culturale e relazionale che richiede uno sguardo complesso e multidisciplinare. *Artesanos*, *Design for Communities* e *We Mediterranean* dimostrano che operare nella povertà non significa alleviarne i sintomi, ma interrogarsi criticamente sulle sue cause, sulle potenzialità di eventuali azioni da intraprendere, sulla possibilità di co-creare con le comunità. Se la miseria è una condizione strutturale e trasversale del mondo contemporaneo, allora è necessario che anche il design abbandoni ogni neutralità e assuma una posizione critica. Non per produrre oggetti salvifici, ma per mettere in discussione le condizioni che causano la povertà, restituendo centralità a valori come dignità, autonomia, riparabilità, condivisione. In questo processo, il progetto può ritrovare il proprio senso non perché “buono” o “buonista”, ma perché radicalmente responsabile nel porsi come strumento che contrasta le disuguaglianze restituendo dignità, funzionalità, bellezza accessibile, trasferibilità del sapere. In un mondo in cui la povertà non è più un'eccezione ma una condizione diffusa anche nei paesi sviluppati, è urgente ridefinire le metriche della qualità. La cura, la riparabilità, la modularità, la partecipazione sono i nuovi indicatori di un design etico e contemporaneo. Serve uno sguardo che non rimuova la miseria, ma la attraversi, la analizzi e la trasformi. In conclusione, il design non salverà il mondo ma può contribuire, concretamente, a renderlo più giusto, più abitabile, più umano.



Gli arredi collettivi disegnati e prodotti da Giacomo Moor per *Design for Communities*, progetto sviluppato in collaborazione con *LiveinSlums* (foto: A. Treves, 2023).



La mensa costruita a Nairobi da Giacomo Moor per la seconda fase del progetto *Design for Communities* (foto: F. Romano, 2023).

In un'epoca segnata da tensioni sociali, crisi ambientali e vulnerabilità spaziali, il design, inteso come pratica trasformativa, è chiamato a confrontarsi con la dimensione sociale dei luoghi in cui interviene: gli oggetti, infatti, non possono essere considerati entità neutre, poiché partecipano attivamente alla configurazione di pratiche e comportamenti. In tale prospettiva, il progetto si configura come un processo che include relazioni e luoghi, costituendo un microcosmo complesso capace di riflettere e trasformare i contesti in cui si iscrive. Il design può, dunque, assumere una funzione generativa, aprendo varchi nei tessuti consolidati di una città che "è viva perché la sostiene un intreccio di relazioni"¹, attivando prossimità e promuovendo modalità di convivenza temporanee, per riscoprire – attraverso il fare – valori capaci di restituire senso a pratiche collaborative.

Tre esperienze progettuali vengono assunte come casi studio per indagare il ruolo del design nei contesti di marginalità della città contemporanea. Accomunati da un approccio essenziale sperimentato in luoghi segnati dalla miseria, intesa come condizione estrema di povertà, questi progetti offrono l'opportunità di esplorare la capacità del design di inserirsi in contesti liminali – tanto fisici quanto sociali – attivando processi collettivi e promuovendo, attraverso la costruzione degli oggetti, forme alternative di relazione in condizioni di fragilità territoriale e sociale.

Tra le pratiche oggetto di analisi, *We Mediterranean*, progetto intrapreso nel 2023 a cura di Paola Carimati, Matilde Cassani Studio, Francesca Lanzavecchia, Sex & The City, Studio Ossidiana, Piovenefabi e la collaborazione di *We Design Beirut*, si configura come un dispositivo itinerante che, attraverso installazioni mobili e sperimentazioni transdisciplinari, indaga il Mediterraneo come spazio simbolico e relazionale, luogo di scambio, memoria e ospitalità. Il progetto *Design for Communities*, avviato nel 2023 da Giacomo Moor per *Live in Slums*, propone un modello di design essenziale e replicabile, centrato sulla realizzazione di arredi intesi come strumenti pedagogici e inclusivi, destinati a rafforzare il senso di appartenenza e partecipazione all'interno della comunità scolastica di Mathare, a Nairobi. Infine, *Artesanos – Manufactura peruana*, progetto presentato nel 2024, a cura di Davide Fabio Colaci e Luisa Bertoldo per l'Operazione Mato Grosso, attiva un processo di coproduzione che coinvolge artigiani peruviani, reinterpretando saperi tradizionali alla luce di un approccio cooperativo al progetto, fondato sui valori del radicamento territoriale, della condivisione e di una forma di abitare solidale.

All'interno di questo quadro, la città di Genova viene assunta come scenario applicativo per sperimentare le pratiche progettuali presentate ed esplorare come la produzione di oggetti possa assumere un ruolo generativo nell'innescare trasformazioni sociali e spaziali, sia nei luoghi sia nei volti che li attraversano. A partire da questa prospettiva, vengono individuati ambiti critici nel territorio genovese in cui il design potrebbe assumere un ruolo attivo nella costruzione di ecologie relazionali, operando come dispositivo generativo di collettività. Le tre esperienze citate vengono, inoltre, messe in dialogo con tre azioni – accogliere, coinvolgere, attivare – che ne sintetizzano l'attitudine progettuale, radicata nella dimensione processuale orientata alla riqualificazione di luoghi, a oggi, invisibili; il design, pertanto, si configura come pratica situata, capace di riscrivere una mappa urbana condivisa, agendo negli interstizi vulnerabili della città per innescare nuove forme di prossimità e appartenenza.

¹ M. Maggiani, *Mi sono perso a Genova. Una guida*, Feltrinelli, Milano 2007, p. 38.

ACCOGLIERE. DISPOSITIVI ITINERANTI PER L'ABITARE CONDIVISO

Nella città di Genova, storicamente crocevia di rotte migratorie e punto di incontro tra culture differenti, il porto assume il ruolo di dispositivo liminale: spazio di transito e sosta dove le traiettorie umane si intrecciano con le dinamiche della logistica delle merci. All'interno di questa tensione, tra ordine infrastrutturale e mobilità imprevedibile, emerge una condizione di miseria urbana che si concretizza in dormitori improvvisati, banchine adattate ad area di sosta forzata e portici trasformati in rifugi temporanei. Secondo il Dossier Statistico Immigrazione², nel 2024 la Liguria presentava un'incidenza di popolazione straniera pari all'undici e sei per cento, una quota significativa della quale vive in condizioni di precarietà abitativa e marginalità socioculturale – soprattutto tra migranti in transito o richiedenti asilo – a causa della mancanza di politiche urbane capaci di accoglierli e valorizzarne la presenza, trasformando il porto in luogo di esclusione anziché integrazione.

A partire dalla lettura di questo luogo come eterotopia, che il filosofo francese Michel Foucault utilizza per indicare “quegli spazi che hanno la particolare caratteristica di essere connessi a tutti gli altri spazi, ma in modo tale da sospendere, neutralizzare o invertire l'insieme dei rapporti che essi stessi designano, riflettono o rispecchiano”³, il porto rivela la sua natura ambivalente: riflesso delle dinamiche urbane dominanti e, al tempo stesso, spazio potenziale di rottura e reinvenzione.

Focalizzandosi nella zona di Sottoripa⁴, un tempo fulcro commerciale della città e attualmente segnata da fragilità urbana con serrande abbassate, flussi turistici intermittenti e presenze informali invisibili, l'applicazione di un approccio ispirato al progetto *We Mediterranean* consente di reinterpretare questo spazio non solo come esito formale, ma come processo aperto e poroso, capace di accogliere pratiche di coesione sociale. La proposta prevede l'inserimento di una serie di strutture leggere, modulari e smontabili, realizzate con materiali semplici come legno e tessuto, capaci di integrarsi nei vuoti del sottoportico senza alterarne il valore storico. Concepite come dispositivi relazionali e trasformabili, queste unità si articolano in moduli flessibili capaci di ospitare micro-abitazioni, laboratori, spazi di incontro e dispositivi di narrazione. Nonostante la loro apparente leggerezza, si configurano come presenze attive, capaci di accogliere e connettere una comunità in movimento, offrendo risposte adattive a bisogni temporanei e in continua evoluzione.

Il concetto di architettura nomade viene, così, utilizzato come strumento in grado di trasformare lo spazio del porto da infrastruttura tecnica a soglia condivisa. Ricordando, infatti, il pensiero di Andrea Branzi, secondo il quale il progetto dovrebbe incarnare un'idea di “architettura attraversabile, che garantisca la penetrazione del territorio e dello spazio, non più segnati da confini chiusi [...]. Un'architettura evolutiva, dove la variabile tempo è un elemento strutturale e dinamico”⁵, la proposta progettuale per Sottoripa si configura come un'opportunità per sperimentare una progettualità

² Centro Studi e Ricerche Idos, *Dossier Statistico Immigrazione*, Edizioni Idos, Roma 2024.

³ M. Foucault, *Eterotopie* (1984), in Idem, *Archivio Foucault. Interventi, colloqui, interviste*, 3 voll., Feltrinelli, Milano 1998, vol. III, a cura di A. Pandolfi, p. 310.

⁴ Area del centro storico di Genova che si estende lungo il Porto Antico, tra piazza Caricamento e via al Ponte Calvi.

⁵ A. Branzi, *Modernità debole e diffusa. Il mondo del progetto all'inizio del XXI Secolo*, Skira, Milano 2006, p. 10.

adattabile e sensibile al contesto. Il design assume, pertanto, la pratica dell'accoglienza come principio fondativo, configurandosi come dispositivo spaziale e relazionale capace di includere corpi in transito, narrazioni marginali e bisogni emergenti.

COINVOLGERE. PRATICHE DI RIAPPROPRIAZIONE SOCIALE

Ezio Manzini descrive il design sociale come campo d'azione in cui il progetto si mette al servizio della comunità⁶, attivando processi collaborativi che producono un'innovazione relazionale attraverso la partecipazione attiva degli utenti coinvolti.

In questa prospettiva, il progetto si configura come un processo condiviso di costruzione, capace di generare valore attraverso la cooperazione, l'ascolto e la trasformazione dei luoghi in spazi di cura collettiva. Il progetto trova la sua forza generativa proprio nella dimensione partecipativa, in cui gesto, materia e contesto si intrecciano, poiché “il luogo si costituisce nel momento in cui il corpo e l'essere entrano in relazione con gli altri e con il mondo”⁷.

Un approccio ispirato al progetto *Design for Communities* può, dunque, trovare applicazione anche in contesti complessi come il carcere di Marassi, attivando trasformazioni silenziose ma profonde, capaci di incidere nel tempo. Le caratteristiche fisiche e simboliche dell'istituto penitenziario, spazio rigidamente regolato e spesso invisibile alla città, lo rendono un contesto emblematico per indagare il potenziale trasformativo del progetto, considerando che le carceri in Italia si presentano come luoghi segnati da sovraffollamento, carenze infrastrutturali, mancanza di cura e da un'impostazione che, raramente, si traduce in reali percorsi di rieducazione e reintegrazione.

L'iniziativa proposta prevede, pertanto, l'attivazione di laboratori di falegnameria artigianale, guidati da maestri del sapere locale, all'interno del carcere, in cui i detenuti possano acquisire competenze attraverso tecniche basate su incastri strutturali e strumenti manuali, concepite per essere essenziali, accessibili e facilmente trasmissibili. Come nel progetto originario, l'obiettivo è duplice: utilizzare gli oggetti prodotti per migliorare gli spazi comuni, come refettori, giardini e aree ricreative e attivare un percorso formativo capace di generare autonomia, consapevolezza e possibilità concrete di reinserimento sociale e professionale. Emblematica è l'esperienza del carcere di Bollate a Milano – noto esempio di innovazione per il sistema penitenziario italiano – dove progetti analoghi hanno dimostrato come il coinvolgimento attivo dei detenuti in attività artigianali possa produrre effetti positivi sia a livello individuale, in termini di competenze e autostima, sia collettivi, rafforzando il senso di appartenenza e migliorando la qualità degli ambienti di vita⁸.

L'ipotesi progettuale per Marassi mira, pertanto, a costruire una rete tra istituzioni, cooperative sociali ed enti locali, estendendo l'impatto del progetto oltre le mura del carcere e intrecciando relazioni con il tessuto urbano.

⁶ E. Manzini, *Design, When Everybody Designs. An Introduction to Design for Social Innovation*, MIT Press, Cambridge MA 2015.

⁷ G. Caudo, *Rigenerazione urbana e ritorno al terrestre, una questione di luoghi*, in M.G. Cianci, F.P. Mondelli (a cura di), *Mutazioni. Sguardi sul territorio, sull'ambiente e sul paesaggio*, Il Poligrafo, Padova 2025, pp. 35-45.

⁸ Primo istituto al mondo ad aver inaugurato, nel 2002, un ristorante all'interno della propria struttura, grazie a un'intuizione di Enrica Chiaretti, volontaria dell'associazione Sesta Opera, impegnata nel supporto dei detenuti.

Nella medesima direzione si colloca l'esperienza del gruppo di ricerca *Laboratorio Carcere* del Politecnico di Milano ⁹ che, da anni, “sperimenta sul campo azioni di cambiamento di e con il sistema carcerario italiano” e le cui attività, come affermano i suoi promotori, “mirano a riformulare la forma degli spazi carcerari e i modi di viverli, attraverso progetti puntuali di co-design, verificando se un differente progetto per gli spazi della pena sia possibile” ¹⁰. All'interno di questa cornice, il design impiega la costruzione degli oggetti come pratica di coinvolgimento al fine di attivare ponti, al tempo stesso simbolici e concreti, tra l'interno e la città.

ATTIVARE. PROCESSI TRASFORMATIVI DEL FARE COLLETTIVO

Al centro stratificato dei vicoli genovesi, dove la città si mostra nella sua condizione più densa e vulnerabile, si apre, anche in questo caso, la possibilità di immaginare una diversa forma di progetto: non invasiva, non estrattiva, ma relazionale e trasformativa. Un tempo animate da botteghe artigiane e luoghi di trasmissione di saperi manuali – come la falegnameria, la lavorazione del vetro e la calzoleria – queste vie hanno contribuito a definire l'identità manifatturiera della città, che tuttavia, nel periodo odierno, di fronte al rischio della scomparsa di tali mestieri, si trovano a fronteggiare un vuoto non solo economico, ma anche culturale.

A partire dagli anni Novanta, infatti, la crisi dell'artigianato ha coinciso con la progressiva desertificazione commerciale di molte aree urbane, accompagnata da un aumento significativo della disoccupazione giovanile. È in questo scenario che il modello *Artesanos* può essere riletto e applicato in chiave locale, trasformando i vicoli in spazi collaborativi, dove la trasmissione dei saperi genera nuove prospettive professionali e riattiva il tessuto socioeconomico. All'interno di questo processo, tali pratiche possono essere tramandate a una fascia di giovani, a oggi, particolarmente esposta alla precarietà e all'esclusione, offrendo loro strumenti concreti per riappropriarsi di un ruolo attivo all'interno della comunità.

Secondo i dati Istat, infatti, i giovani Neet ¹¹ tra i quindici e i ventinove anni residenti in Liguria sono circa 25.000, in crescita del dieci e sette per cento rispetto al 2023 ¹²; a Genova, una parte significativa di questa popolazione si trova in una condizione di sospensione sociale e professionale, spesso priva di accesso a percorsi formativi o opportunità lavorative. In tale scenario, la riattivazione dei saperi artigianali potrebbe rappresentare non solo un'occasione di formazione, ma anche un'opportunità di riscatto e riconnessione con il territorio locale.

La pratica proposta prevede, pertanto, l'attivazione di una rete di laboratori diffusi nei quartieri del centro storico, dove artigiani esperti – come falegnami e calzolai – trasmettano i propri saperi alle nuove generazioni attraverso percorsi pratici, cooperativi e radicati nel contesto. Ospitati in fondi sfitti, ex botteghe o spazi comunali riconvertiti all'uso collettivo, questi laboratori diventano presidi di prossimità e luoghi

⁹ Gruppo di ricerca multidisciplinare che, dal 2014, svolge attività di indagine e progetto sullo spazio del carcere e delle relative modalità di abitarlo.

¹⁰ G. Orsenigo, *Per un carcere antifragile*, in “Officina*”, no. 48 (*Fragile*), marzo 2025, p. 34.

¹¹ Neet è l'acronimo di Not in Employment, Education or Training.

¹² Cfr. Agenzia regionale per il lavoro la formazione e l'accreditamento, *Nota di sintesi sui Neet in Liguria (2024)*, marzo 2025, https://www.alfaliguria.it/_docs/osservatorio/Note_di_Sintesi/note_di_sintesi_2025/19_03_25_NEET_2024.pdf, consultato il 14 luglio 2025.

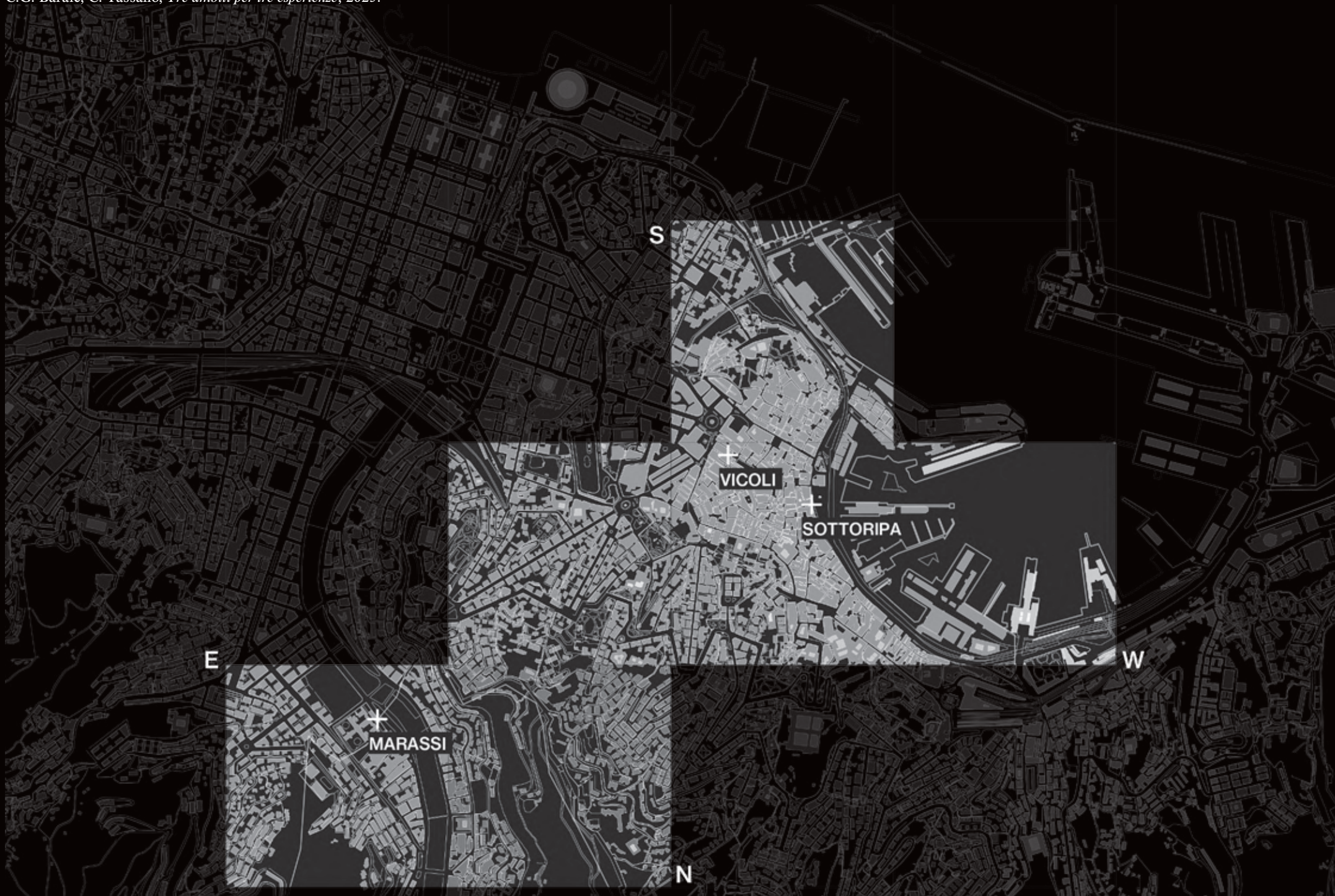
rigenerati, in cui si realizza una concreta trasmissione intergenerazionale. Il processo ipotizzato, sostenuto dalla collaborazione con designer e istituzioni universitarie, mira a reinterpretare e attualizzare i saperi artigianali in chiave contemporanea, inquadrando il laboratorio come un vero e proprio incubatore sociale, dove i giovani possano acquisire competenze e costruire un percorso di consapevolezza attraverso il fare.

Un approccio analogo, applicato in ambito urbano, è quello di Stecca 3.0, spazio ibrido situato nel quartiere Isola di Milano, dove il collettivo Bricheco integra artigianato, inclusione sociale e rigenerazione urbana, dimostrando concretamente come luoghi abbandonati possano essere trasformati in centri produttivi ¹³. Qui, la dimensione formativa si basa su un apprendimento esperienziale e condiviso, in cui ogni oggetto realizzato non diviene solo esito di un processo tecnico, ma portatore di un valore simbolico che riflette una trasformazione tanto sociale quanto estetica. Il design si configura, così, come pratica orientata all'attivazione di saperi, luoghi e relazioni latenti, valorizzando le persone come motore di rigenerazione tra passato e futuro.

Le pratiche descritte non intendono proporsi come modelli universali, ma si configurano come approcci trasversali, capaci di adattarsi e rispondere con sensibilità alle specificità di ogni contesto.

In questa prospettiva, il design ritrova una dimensione profondamente partecipativa, in grado di agire nei margini urbani attraverso la produzione di oggetti intesi come strumento di dialogo, senza imporsi sull'esistente e plasmando un'idea di progetto come processo aperto, orientato ad attivare luoghi, intrecciare saperi e generare significati condivisi. Genova, pertanto, non si configura unicamente come territorio di analisi, ma si presenta come un terreno fertile di sperimentazione attiva: una città che, pur nella sua discontinuità e nelle sue contraddizioni, mantiene viva la possibilità di essere ascoltata, attraversata e trasformata.

¹³ Centro socioculturale promosso dal Comune di Milano, in collaborazione con alcune realtà locali, che ospita dal 2012 attività laboratoriali in spazi rigenerati e accessibili a tutte le fasce della popolazione. Tra le attività ospitate figura Bricheco, falegnameria che promuove percorsi di formazione pratica e sociale attraverso un design sostenibile.



04 Ombre

114	L'abitare dei poveri negli anni Cinquanta. L'inchiesta sugli abituri a Genova Francesco Gastaldi
120	Genova accogliente Massimiliano Giberti
128	Genova solida ed estemporanea Enrico Testino
134	Genova, via dei Laminatoi Massimo Cannarella

Il sociologo Luciano Cavalli ha svolto un ruolo importante per alcuni studi sulla città di Genova tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta del secolo scorso. Nel 1956, il Comune istituisce l'Ufficio di studi sociali e del lavoro (per la cui attività si spende anche Gianni Baget Bozzo, consigliere comunale di maggioranza eletto nelle file della Democrazia Cristiana), nel quale Cavalli diventa riferimento e promotore per le prime ricerche sociali e indagini sul campo. Un centro studi, quindi, pensato non solo come organismo di supporto interno all'amministrazione, ma impegnato nello sviluppo di ricerche sui problemi sociali rilevanti della città¹. Questo ufficio si propone come riferimento per gli studiosi di scienze sociali della Liguria, anche attraverso la pubblicazione del "Notiziario di sociologia", bimestrale attivo negli anni 1958 e 1959, sul quale compaiono alcuni saggi sulle elezioni amministrative genovesi e ambito dove si sviluppano importanti ricerche e riflessioni sfociate nei volumi *Inchiesta sugli abituri*, *Quartiere operaio*, *La gioventù del quartiere operaio*². Le caratteristiche comuni di queste tre indagini sono la specificità dei temi affrontati, l'impianto metodologico e l'intento documentario-descrittivo³. Ancora oggi si può affermare che Luciano Cavalli è stato uno dei più attenti e incisivi studiosi della realtà cittadina del capoluogo ligure. L'inchiesta sugli abituri, le ricerche empiriche sulle fabbriche e sui quartieri operai, sulle immigrazioni interne e sul mondo del lavoro, sulle elezioni amministrative e sui comportamenti elettorali, politici e sociali, sino all'analisi del consenso e del conflitto nell'ambiente urbano, hanno lasciato un segno, rimasto indelebile per qualsiasi sociologo o analista territoriale che voglia studiare Genova.

Nel 1961 Cavalli avvia la costituzione di un secondo centro, l'Istituto di scienze sociali, che pubblica il quadrimestrale "Quaderni di scienze sociali" e che dirigerà fino al 1963, al momento del suo ingresso all'Università genovese⁴ dove è attivo nella nascente facoltà di Scienze politiche. *La città divisa. Sociologia del consenso e del conflitto in ambiente urbano* costituisce, probabilmente, il lavoro più organico realizzato dallo studioso sulla società genovese⁵. In questo volume l'autore parla di una società caratterizzata da forme di accentuato bipolarismo tra centro e periferie, di frammentazione senza predominio, di antagonismo tra ceto medio e classe operaia che non si mescolano nella vita sociale e relazionale nutrendo forti pregiudizi reciproci, di incomunicabilità e assenza di mediazioni. Una divisione fra zone della città di tipo politico e culturale che assume caratteristiche spesso radicali di "muro contro muro"⁶.

Nel volume *Inchiesta sugli abituri*, Cavalli evidenzia come nei primi anni Cinquanta circa 5.000 persone vivano a Genova in edifici impropri, degradati e in coabitazione fra più famiglie. Una parte degli immigrati del Sud abitano in baracche, ruderi, scantinati

1 M.A. Falchi (a cura di), *Scienze politiche a Genova*, Genova University Press, Genova 2021, pp. 61-62.

2 L. Cavalli, *Inchiesta sugli abituri*, Ufficio studi sociali del Comune di Genova, Genova 1957; Idem, *Quartiere operaio*, Ufficio studi sociali del Comune di Genova, Genova 1958; Idem, *La gioventù del quartiere operaio*, Ufficio studi sociali del Comune di Genova, Genova 1959.

3 G. Bettin Lattes, P. Turi (a cura di), *La sociologia di Luciano Cavalli*, Firenze University Press, Firenze 2008, p. 55.

4 M.A. Falchi (a cura di), *Scienze politiche a Genova*, cit., pp. 61-62.

5 L. Cavalli, *La città divisa. Sociologia del consenso e del conflitto in ambiente urbano*, Giuffrè, Milano 1965.

6 C. Guala (a cura di), *Vivere la città*, Costa & Nolan, Genova 1995, p. 202.

L'abitare dei poveri negli anni Cinquanta. L'inchiesta sugli abituri a Genova Francesco Gastaldi

ed edifici bombardati del centro storico e occupano tutti gli spazi disponibili: soffitte, sottoscala e perfino in case pericolanti o destinate alla demolizione dal Piano di ricostruzione ⁷ o da altri interventi programmati (come in via Madre di Dio). Questa popolazione vive in condizioni economiche e igienico-sanitarie estremamente precarie “sulle rive e sui greti dei due corsi d’acqua [Bisagno e Polcevera] si stendevano lunghe file quasi ininterrotte di baracche e capanne” ⁸, agli immigrati provenienti dal Mezzogiorno si affiancarono i profughi dell’Istria ⁹ e delle ex colonie italiane. I primi, quelli del Sud, erano connotati da veri e propri flussi di gruppi parentali e locali di alcuni comuni, specie calabresi, gestiti da intermediazioni familiari ¹⁰. Luciano Cavalli calcola che il cinquantatré per cento degli immigrati nel periodo 1952-1956 era nato nell’Italia settentrionale (si tratta in gran parte della ben nota “fuga dalle campagne”) e il ventinove per cento proveniva dall’Italia meridionale e insulare ¹¹. Le famiglie che vivono in ruderi e macerie belliche hanno costruito baracche di legno e di metallo (come nella zona di San Silvestro nel centro storico) sono 391 per un totale di 1.391 persone, pari al venticinque per cento dell’intera popolazione di abituri censita (che ammonta a circa 5.000 persone a livello comunale). Cavalli adotta disegni e metodi di conoscenza diversi: l’intervista, l’osservazione, la raccolta di materiale biografico, l’utilizzo e l’analisi secondaria di documenti. Ad alcune di queste tecniche dedica anche separatamente scritti di approfondimento ¹². Nella prima inchiesta sugli abituri, condotta fra il febbraio e il luglio 1957, il rigore scientifico e l’attenzione agli aspetti innovativi dell’indagine sociologica sono evidenti nella cura con cui vengono descritte le tecniche di campionamento adottate per assicurare la rappresentatività. Dai dati contenuti nel lavoro di ricerca si desume che la quasi totalità è costituita “non da sinistrati genovesi, ma dagli immigrati meridionali giunti dopo il 1945”. Secondo l’autore, il sessantasette per cento dei capifamiglia proviene dall’Italia meridionale e “non ha potuto affittare case vere e proprie perché troppo costose”. Dal punto di vista sociale nello studio si osserva come gli immigrati siano spesso mal integrati o addirittura respinti dalle popolazioni locali e che per questo “tendano ad avere rapporti sociali solo intragruppo”. Ovviamente esiste un rapporto fra migrazioni interne e occupazione industriale nelle imprese delle partecipazioni statali e relativo indotto ¹³, o alle attività legate al mondo portuale e del settore edilizio in grande crescita ¹⁴.

⁷ F. Gastaldi, F. Camerin, *The Reconstruction Plan of Genoa. The Plan of “missed opportunities”*, in A. Diener, P. Dieudonné, H. Lippert, S. De Puineuf, K. Zschke, H. Zemanova (a cura di), *Res Urbanae. A Look at Cities Under Reconstruction*, Thelem, Dresden-München 2024, pp. 69-79.

⁸ L. Cavalli, *Inchiesta sugli abituri*, cit., p. 68.

⁹ Cfr. P. Di Laghi, *Profughi d’Italia, 1943-1955. Il dramma dei giuliano-dalmati dalle foibe ai Centri di raccolta. L’accoglienza a Genova e in Liguria*, Erga Edizioni, Genova 2019.

¹⁰ G. Ferro, *L’immigrazione calabrese nelle valli occidentali della Liguria*, in “Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria”, no. 3, 1958; L. Cavalli, *Gli immigrati meridionali e la società ligure*, FrancoAngeli, Milano 1964; Idem, *La gioventù del quartiere operaio*, cit.

¹¹ L. Cavalli, *Inchiesta sugli abituri*, cit., p. 70.

¹² G. Bettin Lattes, P. Turi (a cura di), *La sociologia di Luciano Cavalli*, cit., p. 55.

¹³ L. Caselli, *Industria e servizi in una economia matura. Il caso della Liguria*, FrancoAngeli, Milano 1983.

¹⁴ B. Gabrielli, *Genova: patologia di uno sviluppo*, in “L’Esperimento”, no. 1, 1969, pp. 9-21;

Dal punto di vista dell’integrazione si nota anche che gli immigrati “restano negli abituri, tanto sono ancora lontani dalle più elementari ambizioni della nostra cultura” ¹⁵. Del resto anche Mario Labò aveva parlato di “zone centralissime, relitto del centro antico, limitrofe alla parte rinnovata della città, che non possono resistere all’avanzare del rinnovamento edilizio e che devono essere tempestivamente pianificate se non si vuole che questo rinnovamento, nel cercare di concludersi, le travolga anarchicamente”, e aggiunto che la zona “è una plaga di valori modesti, in cui l’espropriazione non sarà gravosa, ed è quindi reale l’urgenza di metterla a disposizione dei costruttori” ¹⁶. I piani e gli studi dell’immediato dopoguerra, nati generalmente sotto l’urgenza del bisogno, senza studi approfonditi, e senza relazioni con i problemi generali della città saranno definiti “i piani delle occasioni mancate” perché viene persa l’opportunità “di dare una struttura e un assestamento urbanistico globale alla città” ¹⁷. Secondo Gabrielli in quegli anni si poteva operare il diradamento del centro storico, semplicemente non ricostruendo gli edifici distrutti dalla guerra. È inoltre evidente come siano ancora una volta i problemi viabilistici e di traffico a farla da padroni ogni qual volta si predisponga o si discuta di programmazione urbanistica e come negli anni Cinquanta vengano confermate molte indicazioni urbanistiche del piano delle aree centrali del 1932, in particolare per la zona di Piccapietra e di via Madre di Dio ¹⁸.

Il problema delle abitazioni improprie risulterà superato solo alla metà degli anni Sessanta con la realizzazione dei due piani settenari Ina-Casa e la realizzazione (fra gli altri) dei quartieri Bernabò-Brea, Mura degli Angeli e Forte Quezzi (detto Biscione). Esisteva nella città un disagio abitativo molto profondo, dovuto, come detto, alle componenti migratorie, il tutto mentre la popolazione si andava incrementando fino a raggiungere, nel 1965, il massimo storico di 848.121 residenti ¹⁹.

La costruzione dei grandi quartieri residenziali pubblici risentiva di un clima di grande euforia collettiva: considerevoli risorse pubbliche stavano permettendo la realizzazione di opere rilevanti in una città assolutamente impreparata ad accogliere un così massiccio afflusso di persone provenienti dal Mezzogiorno, ma anche dalle zone interne dell’Appennino Ligure e Tosco-Emiliano e dal basso Piemonte. Si spiega in questo modo la questione della “grande dimensione” che nasceva da un lato dalla necessità di ospitare ingenti quantità di popolazione, dall’altro dall’influenza di correnti di pensiero in campo architettonico. Sono anche gli anni della grande “speculazione edilizia” che investe non solo le coste liguri travolte dal boom del turismo di massa che richiede la costruzione di seconde case, ma anche l’edilizia residenziale in ambito urbano genovese: le strade che portano ai quartieri di edilizia residenziale pubblica situati sulle colline costituiscono “teste di ponte” per lo sviluppo selvaggio a “condomini” (come nella zona sottostante il Biscione).

B. Gabrielli, *L’impasso urbanistico genovese*, in “Controspazio”, nos. 1-2, 1971, pp. 2-17.

¹⁵ L. Cavalli, *Inchiesta sugli abituri*, cit., p. 72.

¹⁶ M. Labò, *Il concorso di Piccapietra a Genova*, in “Urbanistica”, no. 4, 1950, pp. 36-41.

¹⁷ B. Gabrielli, *L’urbanistica genovese nel primo dopoguerra (1945-1960)*, in G. Marcenaro (a cura di), *Genova, il Novecento*, Sagep, Genova 1986, pp. 484-485.

¹⁸ Comune di Genova, *Piano Regolatore Generale, Genova*, Fratelli Pagano Editori, Genova 1959; B. Gabrielli, *L’impasso urbanistico genovese*, cit.

¹⁹ Comune di Genova, *Genova in numeri. Popolazione, abitazioni, occupazione attraverso i censimenti*, Comune di Genova, Genova 1995.



Genova accogliente è un racconto corale sulle case che non assomigliano affatto all'idea tradizionale di "casa". Sono abitazioni temporanee, condivise, provvisorie, essenziali. Spazi che accolgono vite in transito: studenti, migranti, famiglie in difficoltà, persone sole, turisti di passaggio. Perché la casa non è solo uno spazio fisico, ma un punto di riferimento identitario. È il luogo dove prende forma la nostra esistenza. In questo senso, la casa è sempre duplice: da una parte è un edificio, un manufatto, un insieme di muri, stanze, arredi; dall'altra è un'esperienza vissuta, un frammento di biografia. Eppure, sommare queste due dimensioni non è affatto scontato. Siamo abituati a pensare alla casa come luogo stabile, abitato da una famiglia "tradizionale", in cui si cresce e costruisce la propria vita. Ma oggi, sempre più spesso, la casa è altro: è un rifugio temporaneo, una stanza condivisa, una residenza collettiva, un appartamento in affitto breve, una struttura di accoglienza o cura.

A partire da questo presupposto, il testo che segue rilegge Genova come città che accoglie attraverso le sue case. Case che sono spazio di studio, cura, ospitalità, protezione. Lo facciamo partendo da un'esperienza didattica e di ricerca condotta con gli studenti del primo anno del Corso di laurea magistrale in architettura, che hanno realizzato un vero e proprio censimento di questi spazi: bussando alle porte, parlando con i residenti, visitando centri di accoglienza, appartamenti, strutture sanitarie. Hanno ridisegnato gli spazi domestici che sono stati censiti, ma soprattutto hanno cercato di capire come la vita quotidiana – fragile, densa, incerta, sorprendente – si intreccia a questi luoghi. Da un lato ci sono gli ambienti: un soggiorno, una cucina, uno o più bagni, delle camere da letto; più o meno sempre gli stessi. Dall'altro, le storie: vissute tra loro lontanissimi, che spesso non somigliano affatto alla narrazione dominante della famiglia italiana tradizionale. Per chi si occupa di progetto, questo lavoro è anche un'occasione per confrontarsi con un dato di fatto scoraggiante: perché si fa così poca ricerca su queste forme dell'abitare? Perché non si investe nella progettazione di spazi capaci di rispondere alla complessità reale delle vite urbane? La risposta, purtroppo, è semplice e drammatica: perché non c'è domanda. Non c'è un'istanza sociale, culturale, politica che chieda con forza di progettare meglio questi spazi. E quando manca la domanda, si ferma anche la ricerca, si interrompe lo sviluppo. L'abitare è al contempo identità e relazione, spazio vissuto e cornice di esperienze. Nel contesto della ricerca condotta questo tema è stato declinato attraverso quattro ambiti: dall'accoglienza universitaria al turismo, dalla cura dei fragili fino ai percorsi di inclusione abitativa per chi è rimasto senza casa. Partiamo da un dato demografico essenziale: la Liguria è una regione ad alta densità ed età elevata. Nel capoluogo, la densità abitativa supera i duemilaquattrocento abitanti per chilometro quadrato, tra le più elevate per città costiere in Italia ¹. L'età media dei residenti si colloca al di sopra della media nazionale, in linea con le caratterizzazioni di una regione anziana. Questo elemento ha impatti diretti sull'offerta abitativa, i servizi e il modello di accoglienza urbana. In aggiunta, il tasso di famiglie in potenziale disagio economico nel Comune è dell'uno e sette per cento lievemente superiore alla media metropolitana (uno e cinque per cento) ².

¹ Istituto Nazionale di Statistica, *Dati statistici per il territorio Regione Liguria*, https://www.istat.it/it/files/2020/05/07_Liguria_Scheda.pdf, consultato il 26 agosto 2025.

² AA.VV., *Il disagio delle famiglie nelle città metropolitane di Milano, Genova e Torino*, in "Openpolis", <https://www.openpolis.it/il-disagio-delle-famiglie-nelle-citta-metropolitane-di-milano-genova-e-torino>, consultato il 26 agosto 2025.

Seppure contenuto, il valore evidenzia sacche di vulnerabilità strutturali. Più in generale, in Liguria le famiglie in povertà assoluta superano il sedici per cento³, con valori superiori alla media nazionale (circa otto-nove per cento). Tali indicatori – densità, età media alta, fragilità economica – inquadrano il contesto nel quale si sviluppano le forme di accoglienza discusse.

Si può dunque leggere *Genova accogliente* come risposta a bisogni differenti: favorire la permanenza di giovani (studenti e turisti), sostenere le persone fragili e creare reti abitative per cittadini senza casa. Queste non si limitano a offrire una tettoia fisica, ma intendono costruire legami di comunità, percorsi di cura e relazioni sociali.

L'UNIVERSITÀ CHE ACCOGLIE

L'accoglienza degli studenti universitari rappresenta oggi una delle sfide più significative per le città che vogliono definirsi attrattive, aperte, capaci di futuro. Non si tratta soltanto di garantire un'offerta formativa di qualità quanto piuttosto di costruire un contesto urbano capace di ospitare, trattenere e far crescere giovani che arrivano da altre regioni o da altri Paesi per studiare. In questo senso, lo studio stesso può essere letto come una forma di ospitalità: si sceglie un'università anche in base a quanto è abitabile il luogo che la ospita. Lo confermano anche recenti dichiarazioni comparse nel dibattito pubblico cittadino, secondo cui una città diventa competitiva nel panorama universitario nazionale e internazionale non solo per i suoi corsi di laurea, ma per il fatto di essere un luogo “interessante in cui stare”. Attrarre studenti, quindi, significa progettare città desiderabili: luoghi dove valga la pena vivere, non soltanto frequentare le lezioni.

Il Comune di Genova ospita un ateneo medio-grande: l'Università degli Studi di Genova conta circa trentaduemila iscritti, di cui quasi seimila immatricolati per l'anno accademico 2023-2024⁴. La percentuale di studenti fuori sede è stimata intorno al tre e nove per cento della popolazione metropolitana, un dato più contenuto rispetto a città universitarie di dimensioni analoghe.

L'impulso regionale alla creazione di nuove borse di studio (dodici e ottantacinque per cento nel 2024-2025, per un totale di oltre quattromila borse assegnate su scala regionale)⁵ migliora l'accesso all'università, ma deve essere accompagnato da politiche abitative adeguate. Genova, in tal senso, si trova davanti a un bivio. Da un lato l'ateneo si distingue per qualità della didattica e varietà dell'offerta formativa; dall'altro, l'infrastruttura materiale e immateriale che dovrebbe sostenere la vita degli studenti fuori sede appare ancora parziale. Il dottor Michele Scarrone, direttore generale di Aliseo⁶, ha messo in luce come l'accoglienza studentesca sia ormai da considerare

³ AA.VV., *In Liguria 53mila famiglie in povertà: aumentano le richieste per mense e pacchi alimentari*, in “Genova 24”, <https://www.genova24.it/2024/03/poverta-dati-istat-liguria-379871>, consultato il 26 agosto 2025.

⁴ MUR, *Portale dei dati dell'istruzione superiore*, <https://ustat.mur.gov.it/dati/didattica/italia/atenei-statali/genova>, consultato il 26 agosto 2025.

⁵ AA.VV., *Università, in Liguria aumentano le borse di studio erogate per il 2024-2025*, in “Liguria oggi”, 13 novembre 2024, <https://liguriaoggi.it/2024/11/13/universita-in-liguria-aumentano-le-borse-di-studio-erogate-per-il-2024-2025>, consultato il 26 agosto 2025.

⁶ Aliseo è l'agenzia della Regione Liguria per gli studenti e l'orientamento. Ente del settore regionale allargato della Regione Liguria, Aliseo è stata istituita con Legge regionale n. 25 del 5 dicembre 2018 e ha iniziato a operare il primo gennaio 2019 con

una leva strategica di sviluppo urbano. Garantire spazi adeguati non è solo una questione logistica, ma una scelta politica e culturale. Soprattutto se si considera che la relazione tra “spazi per dormire” e “spazi per vivere”, cioè ambienti in cui studiare, incontrarsi, socializzare, è uno degli elementi che definiscono la qualità dell'esperienza universitaria e, in ultima analisi, il legame che uno studente può sviluppare con la città in cui si trova. Questa riflessione è emersa chiaramente anche dal lavoro condotto dagli studenti: visitando diverse residenze, pubbliche e private, hanno riscontrato come, spesso, l'offerta si concentri sugli alloggi, tralasciando quegli spazi di relazione che rendono l'esperienza universitaria piena e coinvolgente. La sfida, dunque, non è solo quantitativa – aumentare i posti letto disponibili – ma qualitativa: immaginare residenze come piccoli ecosistemi urbani, in grado di generare comunità, stimolare scambi, rendere l'abitare una parte integrata dell'apprendere.

La casa per lo studente, allora, non è solo un dormitorio. È un laboratorio sociale. È un punto di incontro tra discipline, culture, esperienze. È un'occasione, per la città, di rinnovarsi a partire dai suoi abitanti più temporanei ma non per questo meno rilevanti. La progettazione architettonica enfatizza la “micro-urbanità”: le residenze diventano luoghi di coabitazione e apprendimento, analoghi a piccoli quartieri. La qualità dello spazio incide sulla permanenza degli studenti, sull'attività cognitiva e relazionale, e dunque sulla loro motivazione a restare in città: un fattore rilevante per la sostenibilità demografica e culturale di Genova. A fronte di un'età media elevata, infatti, mantenere giovani infrastrutture sociali è strategico.

CASE IN VETRINA

Negli ultimi anni si è discusso molto degli affitti brevi, non solo come fenomeno di mercato ma anche per le ricadute sociali e urbane. Le piattaforme digitali di ospitalità hanno trasformato il paesaggio abitativo, imponendo una nuova idea di casa: pronta all'uso, temporanea, replicabile. Due le principali conseguenze. Da un lato, l'impatto sul tessuto sociale: interi quartieri, soprattutto nei centri storici, sono stati progressivamente “turistificati”. Le abitazioni vengono sottratte al mercato residenziale e riconvertite a uso turistico, svuotando la vita di vicinato e riducendo i servizi di prossimità. Quartieri un tempo popolari diventano vetrine temporanee. Dall'altro lato, si modifica lo spazio domestico: gli appartamenti per affitti brevi tendono a uniformarsi, con arredi low cost e atmosfere “instagrammabili”. Ne deriva un linguaggio standardizzato, che sacrifica l'unicità dei luoghi in nome della riconoscibilità globale.

In questo senso, tali abitazioni diventano “nonluoghi”: spazi senza identità, intercambiabili da Lisbona a Genova. La casa smette di esprimere un vissuto per diventare un prodotto seriale, calibrato su logiche di consumo rapido. Sorge quindi la domanda: questo fenomeno sta trasformando l'idea stessa di casa? E quale impatto ha su chi resta escluso: residenti storici, studenti, famiglie? La casa non è più luogo da abitare, ma bene da mettere a reddito, funzione da ottimizzare, contenitore da pulire tra un check-out e l'altro. Nato come forma “domestica” di ospitalità, con la promessa di esperienze autentiche, il settore si è industrializzato, divenendo competitivo e standardizzato. La testimonianza di operatori come Stefano Radif e Annamaria Lumare evidenzia il passaggio da una convivenza tra locazione turistica e residenziale a un modello in cui la

l'obiettivo di aiutare gli studenti a raggiungere i massimi livelli di istruzione e sostenerli nelle loro scelte attraverso attività di orientamento e di politiche giovanili.

rendita breve ha progressivamente soppiantato l'affitto stabile, ridotto a margine. La conseguenza è evidente: l'offerta residenziale a lungo termine si contrae, i prezzi salgono, la popolazione stabile si riduce, i quartieri si trasformano in paesaggi effimeri, pieni di presenze ma privi di radici. Parallelamente, si osserva una metamorfosi della casa: da luogo identitario a prodotto. Molti appartamenti sono oggi progettati direttamente per il mercato turistico, senza mai essere realmente abitati. Sono "case di plastica": ambienti scenografici, con libri e piante finti, cucine mai usate, spazi studiati per funzionare senza usura. La casa diventa interfaccia funzionale tra il turista e la città, più scenografia che abitazione. A ciò si aggiunge un contesto normativo che alimenta il paradosso: le case per affitti brevi devono restare formalmente "case", pur non avendone più le funzioni, così da restare fuori dalla disciplina alberghiera. È una finzione istituzionale, che genera un cortocircuito tra uso reale e classificazione giuridica.

Cosa fare? Occorrono modelli abitativi flessibili e sostenibili, che non rispondano solo a logiche finanziarie ma anche sociali. Una delle proposte in via di sperimentazione è quella dell'appartamento adattivo: un'abitazione pensata per cambiare nel tempo, che possa aprirsi o ridursi in funzione delle fasi della vita di chi la abita. Questo modello, che unisce tipologia edilizia e gestione flessibile, potrebbe offrire un'alternativa concreta alle due polarità attuali: affitto turistico o blocco residenziale. Il mercato degli affitti brevi non è il "nemico", ma è il sintomo di un sistema che ha smesso di investire sulla casa come diritto e ha iniziato a concepirla solo come opportunità economica. Se vogliamo che le città tornino a essere luoghi vissuti e non solo visitati, dobbiamo ripensare radicalmente il rapporto tra abitare e reddito, tra casa e cittadinanza. E riconoscere, con lucidità, che dietro ogni "casa di plastica" c'è una casa che non c'è più.

ABITARE COME CURA

Il tema dell'accoglienza abitativa si declina in due aspetti intrecciati: la casa come rifugio e la casa come cura. Da un lato, l'accesso negato a molti genera esclusione e marginalità; dall'altro, per chi vive fragilità la casa diventa più di uno spazio fisico: un elemento identitario, necessario a ricostruire pezzi di vita smarriti. In Liguria il tasso di popolazione seguita dai servizi psichiatrici è superiore alla media nazionale, effetto accentuato dall'invecchiamento. A Genova la quota cresce ulteriormente, segnalando un fabbisogno che intreccia assistenza sanitaria e dimensione abitativa.

Questa tensione fra accoglienza e autonomia è il cuore di ogni intervento. Accogliere significa aprire una porta, ma anche accompagnare verso l'indipendenza, evitando di sostituire un'esclusione con una nuova dipendenza. La casa diventa strumento di crescita: gli spazi comuni come laboratorio di relazioni, la stanza personale come rifugio intimo. Abitare è esperienza complessa che intreccia identità, abitudine e cura. La casa insegna a prendersi cura di sé e a sentirsi riconosciuti come abitanti. Quando si parla di ospitalità per persone fragili – anziani, giovani usciti da comunità, adulti soli, famiglie colpite da sfratti – abitare significa riacquisire stabilità e dignità, compromesse da traumi o difficoltà socio-economiche. Nei servizi sociali, "casa" non vuol dire solo tetto, ma spazi che favoriscano autonomia e nuove relazioni. Alloggi protetti per anziani o giovani soli diventano strumenti di accompagnamento, luoghi temporanei e laboratori di riabilitazione sociale e personale. Tuttavia, spesso gli spazi sono rigidi, progettati secondo modelli standard che non rispondono alle esigenze reali. La convivenza è fragile: conflitti, difficoltà a rispettare lo spazio altrui, resistenze

a vivere in comunità. Per questo la cura domestica, la socialità positiva e l'accompagnamento educativo sono aspetti centrali e costanti.

Il modello tradizionale di accoglienza si rivela inadeguato di fronte a nuove vulnerabilità: senza dimora, migranti, adulti in precarietà lavorativa. Servono forme più flessibili, meno standardizzate. In questo contesto si diffonde l'approccio dell'Housing First⁷, che rovescia la logica: la casa come punto di partenza, non di arrivo. Non più accoglienza transitoria in strutture collettive, ma una casa vera, inserita in un progetto personalizzato di accompagnamento. La stabilità abitativa diventa il nucleo di ogni percorso di recupero e benessere. Un'ulteriore declinazione è la casa come diritto per chi è senza dimora. Le testimonianze di operatrici sociali raccontano emergenza, esclusione, ma anche percorsi di inclusione. A Genova circa quattrocentosettanta persone sono seguite dai servizi perché in condizioni di precarietà abitativa; oltre mille nuclei attendono un alloggio Erp, con un rapporto tra domanda e offerta molto squilibrato. In questo quadro, l'abitare non è un punto terminale, ma l'inizio di un percorso sostenuto da servizi integrati. Come ha detto un beneficiario: "La casa, una volta conquistata, ha garantito il salto mentale: da invisibile a cittadino".

Le operatrici con cui abbiamo collaborato hanno ribadito l'urgenza di un cambio di prospettiva: la casa non è un regalo, ma un diritto costituzionale e un capitale sociale. Abitazioni temporanee devono evolvere verso modelli stabili, evitando il rischio di ghetti a bassa integrazione. In questo senso, l'esperienza genovese, benché giovane, ha già mostrato segni di buona efficacia: oltre il cinquanta per cento dei nuclei rimane autonomo dopo un anno, con riduzione del ricorso ai servizi d'emergenza del quaranta per cento. Inoltre, la presenza di persone fragili nel tessuto urbano stimola dinamiche di mutualismo e rigenerazione urbana. Quartieri come Foce o Cornigliano hanno accolto progetti di co-housing sociale, con strutture miste e spazi inclusivi (sale comuni, orti condivisi, spazi di socializzazione), supportati da terzo settore e Comune. Dal punto di vista urbanistico, il nodo è la disponibilità del patrimonio pubblico. Il Comune ha proposto la conversione di immobili inutilizzati in alloggi sociali (ex caserme, ex scuole), ma i tempi autorizzativi sono lunghi e la capacità di spesa limitata. Solo con una combinazione di fondi europei, statali e risorse locali sarà possibile superare il gap politico-istituzionale. In sintesi, l'abitare per chi è senza casa è una sfida di diritti, politiche e architettura dell'inclusione. Una casa dignitosa rappresenta il presupposto per l'autonomia, la salute, la cittadinanza. Per Genova, città ad alta densità e fragilità sociale, questa sfida è ineludibile e richiede una governance urbana innovativa e condivisa.

L'abitare non è più solo una questione di edilizia residenziale. È un prisma attraverso cui osservare trasformazioni economiche, culturali, sociali. La casa oggi è allo stesso tempo luogo privato e spazio politico, dimensione esistenziale e oggetto di mercato. Proprio questa ambivalenza rende il tema centrale nell'agenda urbana. L'obiettivo non può essere soltanto quello di mappare i "luoghi del poco", ma di riconoscere in essi le contraddizioni strutturali della città neoliberale: la polarizzazione tra chi può scegliere come abitare e chi, invece, si adatta a ciò che trova o che gli viene concesso.

⁷ Housing First, progetto promosso dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è un modello di intervento basato sull'inserimento in appartamenti indipendenti di persone senza dimora con problemi di salute mentale o in situazione di disagio socio-abitativo cronico allo scopo di favorire percorsi di benessere e integrazione sociale.

CURA

posti letto 3401
Dati riferiti al 2023, fonte: Geoportale
cartografico catastale

Centri di recupero*

posti letto 246
tasso medio di occupazione 70%
prezzo medio per notte 3,60€
superficie media stanza 20m²

Case di cura*

posti letto 389
tasso medio di occupazione 100%
prezzo medio per notte 4,70€
superficie media stanza 24m²

Case di riposo*

posti letto 933
tasso medio di occupazione 78%
prezzo medio per notte 83€
superficie media stanza 18m²

RSA*

posti letto 1770
tasso medio di occupazione 100%
prezzo medio per notte 82€
superficie media stanza 16m²

Senior Cohousing*

posti letto 63
tasso medio di occupazione 100%
prezzo medio per notte 62€
superficie media stanza 15m²

OSPITALITÀ

persone di passaggio 2284210
Dati riferiti al 2023, fonti: Istat, Genova24,
Geoportale cartografico catastale

posti letto 14405
Dati riferiti al 2023, fonte: Geoportale
cartografico catastale

Stanze in affitto*

posti letto 1368
tasso medio di occupazione 60%
prezzo medio per notte 90€
superficie media stanza 21m²

B&B*

posti letto 494
tasso medio di occupazione 49%
prezzo medio per notte 85€
superficie media stanza 19m²

Alloggi 2-4 persone*

posti letto 12543
tasso medio di occupazione 26%
prezzo medio per notte 108€
superficie media stanza 70m²

10827 studenti fuorisede
Iscritti a Unige nell'a.a. 2023/24, fonti:
Aliseo, ustat.murgov.it

2450 posti letto
Di cui 1100 forniti dalle strutture Aliseo e il
restanti dal mercato privato nel periodo
febbraio/marzo 2025, fonti: Aliseo,
ustat.murgov.it, Primocanale, Genova24

Ostelli per studenti*

827 posti letto
75% tasso medio di occupazione
25€ prezzo medio per notte
17m² superficie media stanza

Residenze universitarie*

792 posti letto
90% tasso medio di occupazione
17€ prezzo medio per notte
17m² superficie media stanza

Students Cohousing*

269 posti letto
70% tasso medio di occupazione
14€ prezzo medio per notte
14m² superficie media stanza

RIFUGIO

2885 soggetti fragili
Dati riferiti al 2023, fonti: Istat, Genova24
1312 posti letto
Dati riferiti al 2023, fonte: Geoportale
cartografico catastale

Dormitori*

190 posti letto
90% tasso medio di occupazione
25€ prezzo medio per notte
12m² superficie media stanza

Case di accoglienza*

890 posti letto
95% tasso medio di occupazione
25€ prezzo medio per notte
15m² superficie media stanza

Cohousing solidale*

233 posti letto
94% tasso medio di occupazione
25€ prezzo medio per notte
14m² superficie media stanza

*I dati parziali corrispondono ai valori rilevati dal censimento
svolto dal gruppo di ricerca nel marzo del 2025

Genova, città oggi attraversata da crisi e cambiamenti, ha difficoltà a trovare una propria impostazione di futuro. E in questo contesto, privo di un piano di città complessivo e collettivo, si trovano territori che sembrano abbandonati senza la prospettiva di una svolta favorevole e sostenibile. Difficile trovare i nodi attraverso i quali individuare precisamente questa crisi cittadina. In ogni caso possiamo provare a identificarne alcuni. Che sono stati scarti (nel senso di “dribbling”) della storia. E portare un piccolo esempio di alcuni quartieri popolari del Ponente cittadino.

GENOVA È UNA CITTÀ CHE NON CONOSCE SÉ STESSA

Distesa sul litorale, lunga venticinque chilometri lineari e larga, spesso, dal mare fino alla fine dell'abitato, a volte anche soli cinquecento metri, con due lunghe valli urbanizzate che scorrono verso l'interno, non ha facilità di contatti e frequentazione tra le proprie parti. L'arco sul mare che ospita Genova unisce vecchi borghi, paesi, piccole città con una lunga storia e una, ancora viva, identità. Uno dei centri di ognuno di questi quartieri sul mare è il mare stesso, non il centro del quartiere o, tantomeno, della città. E questo crea una autonomia psicologica, geografica e identitaria di molti quartieri che formano una città che, a parte qualche eccezione, è una raccolta di diverse identità e vissuti.

Genova ha un centro storico principale, quello della “città vecchia”, la parte di città che ne sostiene la personalità e che la rappresenta all'esterno, e numerosi altri centri storici, di fatto, dei diversi quartieri che, fino a un secolo fa, erano città. I centri storici di molti quartieri sul litorale o nelle valli sono il riferimento fisico, quotidiano, funzionale delle comunità che li abitano. Nella Genova di Ponente per dire “Vado in centro” si dice “Vado a Genova”, come se si intendesse che si va in un'altra città, e non per ironia ma per automatica e inconsapevole rappresentazione della mappa che esiste nella testa dei genovesi.

La Grande Genova fu infatti creata, con un atto amministrativo, fondendo nel 1926 le diverse cittadine che ora, unite da una continuità urbana intensa, formano la Genova fisica. Che è un agglomerato risultante di tante politiche urbanistiche accumulate nei secoli, e millenni, senza quasi mai una visione d'insieme, ma originate sovente da spinte private o generate da improvvise iniziative, cambi e pressioni storiche.

La risultante è una città ipnotica, con accatastamenti architettonici e urbanistici difficilmente comprensibili, grovigli di costruzioni, piazze, città, edifici accumulati in uno spazio ristretto. Nella Genova d'oggi rimasugli di vecchie stagioni industriali, infrastrutture pesanti, tentativi di nuove soluzioni creano una sensazione di un movimento senza apparente direzione che sembra più uno scuotersi malamente come di chi cerca di svegliarsi da un brutto sogno. Vecchi quartieri mischiati a nuovi tentativi di città, autostrade che corrono in mezzo ai palazzi, ferrovie attaccate a poggioli di abitazioni, chilometri di muri storici e macilenti in mezzo alla ammirabile “civiltà di palazzi” che ben descrisse Ennio Poleggi.

In una recente conferenza lo scrittore Maurizio Maggiani ha definito Genova “imprendibile”. Imprendibile, diciamo noi, sia dal punto di vista fisico, con la sua urbanistica anarchica e arrampicata, che dal punto di vista intellettuale, estetico e culturale.

“Hanno perso il ricordo delle loro origini” disse dei liguri Marco Porcio Catone. Genova oggi ben rappresenta questa inclinazione a non voler pensarsi, progettarsi complessivamente ma a schiacciarsi verso esigenze “pratiche” e contingenti.

GENOVA, ALCUNI PASSI PER UNA CRISI PROFONDISSIMA

La crisi di Genova si sostanzia nel dato, tra le macroscopiche e varie conseguenze, della perdita di duecentosettantamila abitanti, circa, dagli anni nei quali si guardava a una Genova da un milione di abitanti a oggi. Da ottocentodiciassettamila nel 1971 a cinquecentocinquantamila circa del 2025.

Del perché di questo “restringimento” cittadino, di questo *shrinkage*, si avranno, in futuro, spiegazioni fini, ma l'ansa in cui la città si è arenata è particolare e genera, o ha generato, diverse conseguenze. Una crisi che arriva dopo il grande cambiamento, che tutto il mondo ha dovuto affrontare, della rivoluzione industriale e del suo cambio di paradigma planetario e antropologico.

Da “sempre” il porto di Genova, sorto nella sua baia, sotto la collina di Sarzano, dove si individuano i primi prodromi della città, è contenuto tra la parte orientale, sotto la collina citata e l'altra collina, i cui resti ospitano oggi ancora la Lanterna, quella di San Benigno. È stato limitato, quindi, occupando questo naturale anfiteatro intorno al quale è nata la città. Fino a quel punto, e con quella conformazione, probabilmente, il porto e la città erano una cosa sola, sia fisicamente, con funzioni e tragitti quotidiani che si intersecavano finemente, che idealmente, come architettura intellettuale che rappresentava le attitudini della città con le note spinte alla conquista, al viaggio e al commercio.

Nel primissimi anni del Novecento, su una “febbre” dell'industria tipica di quegli anni, la città decise che il porto avrebbe scavallato la collina di San Benigno espandendosi verso Ponente, territorio dove si stava formando, sostenuta dalla classe imprenditoriale locale, la grande industria e che, per questa, presentava una orografia più adatta.

Da quella data in poi il porto, che è, in realtà, un'area industriale portuale, contenendo anche una delle più grandi fabbriche siderurgiche italiane (o quel che ne resta), un aeroporto e non solo attività legate al marittimo, iniziò una sua corsa che elevò la città a capitale portuale italiana e, nel contempo, distrusse l'identità e la fisicità precedente dei quartieri di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Multedo e (saltando Pegli) Pra'. Arrivando a costruire in quest'ultima cittadina una grandissima isola destinata alla movimentazione container (il Psa Genova Pra').

Da cittadine sul mare, celebrate da viaggiatori e poeti, questi borghi trovarono il loro compimento in quartieri sul porto. In un certo senso si può dire che questo segnò un divorzio tra porto e città. Il porto diventava un altro territorio, governato da altre strutture di governance e amministrative, diventava un patrimonio più italiano che cittadino e diventava così grande da dover piegare la città alle proprie esigenze. Una città che, a questo punto, diventa “la città attaccata al porto” con strutture e infrastrutture difficilmente digeribili per un benessere di comunità.

Questa vicenda è esemplificativa della scelta che Genova fece, spinta dalle urgenze della storia, di diventare città industriale a vocazione, per dirla generica e superficialmente generalizzante, “statale”. Vocazione che scollò in qualche modo la vecchia vocazione corsara, anarchica e mercantile della città che per millenni ha guidato i movimenti della propria gente. Vocazione inquieta e venale che venne riassunta nell'aggettivo che è attribuito a Genova, quello di Superba, che è un peccato capitale, un aggettivo squalificativo.

Genova è diventata, così, una città divisa in due. La città di Levante, e del Centro, quasi priva di infrastrutture industriali, con le più ampie aree inurbate, la maggior parte

dei quartieri agiati e una vita da grande città con il centro storico, polo culturale e che è diventato anche l'emblema della Genova turistica. La città di Ponente invece, a parte i quartieri di Pegli e Voltri, è una città affacciata non più sul mare ma sull'area industriale portuale e che, con quella, sta facendo, pesantemente, i conti. Pensiamo al quartiere di Pra', non il più impattato dal porto, con circa ventimila abitanti, che ha visto costruire nel mare e litorale di fronte a sé un'isola a uso container di circa due chilometri per cinquecento metri, ed è attraversato, nella sua zona abitata, dall'autostrada in mezzo ai palazzi che in un punto diventa anche a due piani, e che vede scorrere la ferrovia lungo la strada Aurelia sul mare.

LE COLLINE DEL PONENTE. PERIFERIE DELLE PERIFERIE

Lavoro da trent'anni nella “città di Ponente”. Il Municipio VII Ponente, che ospita i quartieri, che furono cittadine a sé stanti, di Pegli, Pra', Voltri. È quello più a Ovest e comprende alcune delle più grandi “aree ex 167” indicando con queste i quartieri costruiti, appunto, su impulso della Legge 167, tra gli anni Sessanta e Ottanta. Sono, questi, tra i quartieri più giovani della città. Anche se trent'anni fa, quando ho iniziato a praticarli, avevano già un'aura di quartieri dimenticati, e in crisi, e con un passato evocato come benedetto o maledetto a seconda della visione, ma già superato. Posso dire di avere visto, da una posizione dentro la comunità di cittadini, sfilare la maggior parte della vita di questi quartieri. E il vissuto dei suoi abitanti non è mai stato quello dell'avventura in un quartiere rinnovato, anzi, appena vent'anni dopo era quella del quartiere dimenticato e in declino. Quasi che il declino fosse stato insito nella nascita e progettazione di quei luoghi.

La città di Ponente è percepita da molti genovesi e presentata in molte narrazioni come “periferia”, solo per il fatto della lontananza dal centro. Ma, come ormai evidente, la mera lontananza dal centro città non è un segno di periferia intesa come realtà con malessere sociale, povertà economica, quartieri malvivisti. E, in effetti, i tre quartieri sul mare di questo Municipio, Pegli, Pra' e Voltri, sono tre quartieri vivibilissimi uno dei quali, Pegli, è uno dei quartieri con i più alti redditi cittadini pro-capite e “son tuoso” nelle proprie costruzioni e negli articolati fisici. Pra' è un borgo con una forte identità, con la sventura di avere visto edificato, sul suo litorale, il “porto di Pra'”, ma è percepito come vivibilissimo ed è in grado di offrire, per tutte le fasi della vita, spazi di identità e socialità adeguate. Voltri è l'ultimo quartiere del ponente cittadino, da lì inizia la riviera, ha la spiaggia libera più estesa della città ed è piena di opportunità, spiazzi sul mare, giardini, servizi.

Sopra questi quartieri, alle loro spalle, sulle colline che salgono dai borghi, insistono tre dei nuovi quartieri: il quartiere San Pietro, più noto come “lavatrici”, entrato nell'immaginario nazionale come una delle brutture architettoniche nazionali, con circa mille abitanti; il quartiere di Ca' Nuova, detto Cep, con circa seimila residenti; la parte di costruzioni a uso popolare di Voltri 2, di nuovo con circa mille abitanti. Questi quartieri, che se vogliamo sono periferie delle periferie, non sono periferie della Genova centro, ma sono periferie dei borghi sul litorale, Pegli, Pra', Voltri, e a essi si riferiscono come poli di attività, quotidianità, opportunità.

Questi tre quartieri, o pezzi di quartiere, sono privi di quasi tutti i servizi, non hanno praticamente negozi di prossimità, sono ex quartieri dormitorio (erano quartieri dormitorio quando di giorno tutti lavoravano) e presentano per i giovani una “povertà

educativa” alta e impattante. Il Cep ospita i seggi elettorali con meno votanti della città e ha una scolarizzazione, intesa come diplomi e lauree conseguite, tra le più basse.

E qui veniamo ai dribbling della storia.

Colpisce il fatto che questi quartieri sono stati edificati mentre iniziava lo svuotamento della città. E questo è il primo dribbling: l'esigenza di costruire case per accogliere l'immigrazione, all'epoca interna, verso Genova, dovuta alla sua crescita e alla sua scelta industriale, mentre la città iniziava a diminuire. Probabilmente la risposta di costruzione di questi quartieri era stata pensata negli anni in cui la città cresceva. L'iter “politico” e amministrativo ha però fatto sì che i progetti diventassero realtà un decennio dopo. Il secondo dribbling è che i quartieri, figli di evocazioni e correnti urbanistiche dell'epoca, furono pensati come autarchici, come centri di sé stessi. Con spazi per la socialità nel quartiere stesso, numerosi locali per i negozi (che allora abitavano le città in tutti i quartieri), bar, associazioni. Esempio il caso della, demolita, “Diga di Begato”, enorme costruzione nella Val Polcevera che per grandezza assomigliava appunto a una diga e univa due lati di una piccola valle, dove veniva collocata in un “trentesimo” piano o su di lì una “via” dedicata ai negozi che, al limite, diventò un corridoio che ospitava alcuni homeless.

Ma mentre venivano costruiti questi quartieri Genova iniziava a svuotarsi e, come ulteriore dribbling, la grande distribuzione accelerava sulla corsia di sorpasso diventando paradigma imperante dell'organizzazione di vita dei quartieri. Questo fatto, unito allo svuotamento cittadino, ha provocato la chiusura progressiva di tutti i negozi nei quartieri. A oggi, 2025, il quartiere “lavatrici” non ha alcun negozio, come la parte di edilizia popolare di Voltri 2. Al Cep, più grande, resistono un paio di bar, dei quali uno sostenuto da una associazione, e una farmacia.

Il risultato di questi agglomerati, non perfettamente costruiti e gestiti, in una città che ha iniziato una crisi di occupazione, e senza più negozi, è che sono diventati isolati e senza utilità e servizi. Oggi, mentre i borghi sul litorale continuano ad avere una forte identità, a fornire spazi e comunità per le vite individuali e collettive e iniziano a respirare una risistemazione del litorale attaccato al porto (come la fascia di rispetto di Pra'), i nuovi borghi sulle colline ospitano molte case popolari con situazioni di fragilità economica, culturale, sociale, in un contesto che ne peggiora i percorsi di vita fornendo minime opportunità rispetto al resto della città.

Il mio vissuto, operando in questi tre quartieri in veste di coordinatore ed educatore territoriale (con Agorà Coop), e animatore sociale (con Circolo Arci Pianacci), è che in trent'anni, sostanzialmente, le opportunità per i giovani siano rimaste uguali o diminuite. A titolo di esempio lo spopolamento e la crisi hanno prodotto la chiusura di una grande scuola media situata al Cep (che, secondo la progettazione ufficiale, verrà trasformata in una Rsa) e la chiusura dell'Istituto comprensivo di zona che verrà assorbito dai due dei quartieri vicini. Questi quartieri sono sostanzialmente sospesi: sono serviti da apparati istituzionali essenziali (la scuola, i servizi sociali), vedono una rete associativa e cooperativa considerevole, ma pur con numerosi interventi sulla parte fisica degli edifici non si è riusciti a renderli vivibili e connessi al resto della città di Ponente.

La parte di edilizia popolare di Voltri 2, ad esempio, in questi ultimi venticinque anni ha conosciuto una quasi totale risistemazione della parte fisica del quartiere ma non ha inciso significativamente sulle opportunità sociali e culturali degli abitanti.

Molti amministratori compiono l'errore di considerare periferia tutto il Ponente, quando, come detto, le opportunità che offrono i quartieri sul mare sono piene e permettono una vita senza Genova. Mentre la connessione da attivare è quella tra litorale e colline. La città, come dicevamo, non conosce sé stessa. È accaduto più volte, in questi decenni, che alcuni assessori, anche se appassionati e competenti cittadini, venissero ad appuntamenti sui quartieri del Ponente sbagliando collina, e quartiere, di alcuni chilometri.

Per ultimo va sottolineato che questi quartieri fungono ancora in parte come luogo di vita per i lavoratori del porto di Pra' (l'autorità portuale di Genova Savona Vado vede in Genova due Porti: quello di Genova e quello di Pra').

La crescita delle città a Ponente è stata pensata e realizzata anche per dare abitazioni ai lavoratori richiamati dalla grande industria, ma i quartieri pensati per i lavoratori sono diventati via via meno robusti, strutturati, più estemporanei.

A un allargamento serio e urbanistico, nella prima metà del Novecento, dei quartieri di Ponente si è sostituita la costruzione dei quartieri di edilizia popolare: quartieri più improvvisati, pensati e costruiti come in un fast food urbanistico; quartieri che, nati “staccati” e pensati come fossero pianificazioni da laboratorio, hanno avuto vita difficile nel resistere alle violenze della storia.

Significativo è che oggi, in città, stiano sorgendo quartieri ancora più “leggeri”, pronti sia a essere edificati in un batter d'occhio che smontati altrettanto rapidamente. Quartieri, sempre a Ponente ma non nel Municipio VII, che sono pensati per lavoratori più a dimensione provvisoria. Che non devono fare parte di una storia e un quartiere e neanche essere innestati in nuovi quartieri che avevano vocazioni serie.

A lato del nuovo ponte costruito dopo il drammatico crollo del Morandi, su una collina, è sorta non la prima ma la più grande cittadella per lavoratori (affrontata nel capitolo “Genova, via dei Laminatoi” di questa pubblicazione): il Campo Base Zero. Una cittadella che deve ospitare diverse centinaia di operai che costruiranno la Gronda autostradale di Genova. Operai con contratti a tempo, più leggeri dei contratti “a vita” delle vecchie fabbriche. Una cittadella costituita da pochi edifici che sembrano (ma non lo sono) container montati l'uno sull'altro. Una cittadella dichiaratamente momentanea, istantanea nel suo progettarsi ed edificarsi. Una cittadella che sembra farsi più simile al tipo di ingaggio contrattuale e lavorativo delle persone che deve ospitare. Una progettazione urbanistica figlia della tipologia contrattuale.

In questa prospettiva e visione, in questa suggestione, che varrà solo per una parte e non per tutto, sembra quasi inevitabile che l'area industriale portuale (nella sua accezione di entità non personale) trovi in una solida e storica città un ingombro. E trovi anche inutili quartieri giovani che cercano di innestarsi solidamente nel territorio. Quartieri che, forse, sarebbe più facile, come soluzione semplice, abbattere, come è stato della Diga di Begato. Nata e morta in quarant'anni, all'incirca il tempo lavorativo nella vita di una persona.

Nel 2019 inizio una ricerca fotografica su luoghi non più centrali della vita di un territorio. Non intendo centrali come posizionamento fisico, geografico, ma centrali come luoghi importanti per la vita degli abitanti, luoghi densi di relazioni e attività. La densità relazionale, il vissuto di un luogo, cambiano nei decenni per le scelte di vita delle persone e per le politiche economiche e urbane imposte dall'alto. Nella mia ricerca fotografica quello che mi interessa è documentare i luoghi che sopravvivono a questi cambiamenti, i luoghi che rimangono indietro, abbandonati e circondati dalle grandi trasformazioni che si susseguono, interstizi residuali che hanno una loro vita, vegetale, animale e sociale.

Scelgo un quartiere come Rivarolo, a Genova, passato dall'essere una periferia rurale a centro dell'industria locale e nazionale, per diventare oggi, attraverso la dismissione delle principali attività siderurgiche e produttive, sede di centrali del commercio all'ingrosso e al dettaglio e luogo su cui si srotolano le principali vie della logistica dal porto di Genova verso il Nord-Ovest d'Italia. Tutti questi passaggi lasciano residui interstiziali, dalle case coloniche a fianco dei serbatoi delle raffinerie, alle vallette verdi semiselvagge dimenticate, alle case incastonate tra ferrovie, autostrade, capannoni del consumo o fabbriche abbandonate.

Voglio rendere il mio documentare luoghi abbandonati reali una riflessione che si possa applicare a qualunque territorio, non mi interessa il dettaglio storico. L'immagine fotografata, priva del reportage, serve a rendere concretamente astratti questi luoghi, pietre di paragone per altri luoghi, con cui confrontare altri retroscena della scena cittadina sui quali si esplica la razionalità nomotetica del momento.

Decido di seguire un metodo: partirò allargandomi a cerchi concentrici dalle vie più vissute, residenziali e commerciali, dense di relazioni e persone, fino alle colline non urbanizzate, pendii selvaggi o inselvatichiti. Seleziono tre cerchi, o zone: quella della vita aggregata, delle abitazioni e dei negozi; una zona intermedia più ampia, ancora abitata, ma con un grado di decoro sicuramente minore, dove esistono abitazioni di minor valore, maggiore povertà e pochissime attività commerciali; una terza zona liminale tra antico rurale e città moderna, sulle colline, dove esistono solamente isole di abitazioni ultraperiferiche, attività produttive industriali e nessuna attività commerciale. Muovendomi dentro il sistema di pensiero di Michel de Certeau, mi sposto da luoghi trasformati in spazi dalla risignificazione quotidiana dei suoi abitanti verso luoghi disegnati dall'essere stati abbandonati dalle "strategie socio-economiche e politiche" ¹. Nel primo cerchio di questi luoghi abbandonati esistono ancora degli abitanti, dei "podisti" ², e i luoghi possono diventare spazi; nell'ultimo cerchio i luoghi sono disabitati, sono testimonianze del ciclo economico e normativo precedente. Per poterli documentare mi devo anche intrufolare in spazi dove l'accesso è interdetto.

¹ Per Michel de Certeau, il luogo è una configurazione istituita, e lo spazio interagisce con il luogo in una configurazione antinomica: "È un luogo l'ordine (qualsiasi) secondo il quale degli elementi vengono distribuiti entro rapporti di coesistenza [...]. Un luogo è dunque una configurazione istantanea di posizioni. Implica una indicazione di stabilità [...]. È spazio l'effetto prodotto dalle operazioni che l'orientano, lo circostanziano, lo temporalizzano e lo fanno funzionare come unità polivalente di programmi conflittuali o di prossimità contrattuali. Lo spazio sarebbe rispetto al luogo ciò che diventa la parola quando è parlata [...]". M. De Certeau, *L'invenzione del quotidiano* (1980), Edizioni Lavoro, Roma 2010, pp. 175-176.

² Ivi, p. 143 e sgg.

Quando affronto la zona collinare mi trovo a camminare per antichi sentieri e strade acciottolate abbandonate, tra grandi silos di carburanti e colline scoscese di selva urbana. Davanti al grande edificio di architettura industriale e produzioni innovative dell'Ansaldo Energia trovo quattro palazzine tardo ottocentesche (o forse primo Novecento) affacciate su corso Ferdinando Maria Perrone, una strada a servizio degli insediamenti industriali dell'Ottocento e del Novecento, diventati oggi magazzini della logistica e attività commerciali. Unico agglomerato abitativo della zona, sono affiancate a un vecchio silos arrugginito assurto a bene storico e sovrastate da una collina sbancata, che si presenta, vista a distanza, come un terreno grigio di acciottolato e terra, composto da tre piazzali corrispondenti ad altrettanti gradoni. Un enorme terreno "lunarizzato" incastrato nel verde, tra un antico borgo su una collina in alto (Coronata) e corso Perrone.

Decido di cercare di arrivare al silos arrugginito o alla scheggia lunare, e inizio a camminare intorno a questi siti cercando una strada. Mi troverò a percorrere un'antica strada mattonata, di quelle comuni a Genova, le *crêuze*. Doveva possedere una sua antica grazia ricercata, tra le piante che si arrampicano ovunque si vedono lampioni recenti in stile antico e perfino cestini dei rifiuti piegati verso terra, entrambi arredi che ricordano zone abbellite per recenti ristrutturazioni, che si possono trovare anche in luoghi che ambiscono a frequentazioni turistiche. Qui sono detriti nell'abbandono, non ancora smaltiti e lasciati a rovinare. L'ultima parte di questa salita è abbandonata e basta, diventa un sentiero nel bosco, fino ad arrivare a una recinzione recente. Qui noto tracce di passaggi frequenti: qualcuno ha creato un passaggio nel fango e nella terra con delle assi di legno, che portano a un punto dove la recinzione è stata tagliata e aperta, una soglia.

Ogni racconto è un racconto di viaggio, sto andando dietro ad angoli di muri, in luoghi segregati, che si incontrano soltanto esplorando, attraversando un arco ombroso, e ho trovato una porta di legno aperta, un varco in una recinzione che separa il vuoto dal caduto, circondata da piante alte al ginocchio.

Entro, senza volerlo, dentro al territorio lunare, al primo e più alto degli spiazzi di terre e pietre grigie. In fondo allo spiazzo, in lontananza dietro i crinali delle colline, si intravede il campanile della chiesa del borgo antico di Coronata. Qui scatto la prima fotografia.

Percorro questo spiazzo, imbocco la strada che ne parte e che conduce ad altri spiazzi a scendere verso corso Perrone, dove riprendono le attività cittadine e si trova l'agglomerato delle quattro case operaie ottocentesche.

La collina sbancata dove mi trovo sembra un luogo inadatto alla vita, spiazzi vuoti circondati da vegetazione spontanea, una strada che li unisce asfaltata e ampia, seguita da deviazioni sterrate. Nell'ultima parte di questa strada mi imbatto in tre palazzi residenziali abbandonati. Scatto la seconda fotografia, una strada conduce ai palazzi, si passa sotto a un arco squadrato, ricoperto di lastre di finta pietra, a segnare l'ingresso alle case, come fosse stato un resort con qualche pretesa.

Dopo l'arco cementizio di accesso, la strada diventa un corto viale tra due palazzi, con un parco e muri abbandonati all'edera. Le finestre dei due palazzi sono buchi vuoti, neri, ma i colori tipici genovesi, ocra e amaranto, abbelliscono ancora le facciate screpolate. È strano sentire così pieno di vita un quartiere abbandonato. Scatto la terza fotografia.

Mi sposto a cercare nuovi punti di vista che descrivano questo luogo. Nella quarta fotografia, uno di questi palazzi si rivela nel suo essere uno spettro, completamente inabitato.

Cammino tra questi palazzi, entro negli androni attraverso portoni spalancati, ne salgo le scale per fare fotografie dall'alto, e trovo tre appartamenti, a diversi piani, dove qualcuno, forse le persone che hanno curato la soglia di ingresso all'area tre piazzali più sopra, ha restaurato e abbellito la porta d'ingresso. Sono case evidentemente abitate, con fotografie e disegni e giochi di bambini, con il pianerottolo ben spazioso. Non le fotografo, cerco di rispettare questi spazi di vita strappati all'abbandono. Fotografo una casa aperta lasciata in rovina, e un appartamento ripulito usato come stenditoio dai nuovi abitanti, forse per evitare di far vedere i panni stesi di esistenze considerate illegali. Sono la quinta e la sesta immagine della serie.

Ho passato ore in questi spazi, nelle loro atmosfere surreali, sospese in un tempo fuori luogo. Dopo aver fatto poche foto, mi arrampico nuovamente verso l'alto, attraverso la soglia nella recinzione, mentre si fa buio percorro la mattonata in discesa, e torno alla città, abbandonando l'esotismo prossimo di un luogo che sembra dimenticato.

Negli anni successivi non ci tornerò più, finita la ricerca. Presentando il progetto in pubblico, illustrando i diversi luoghi fotografati, non farò vedere i segni di abitazione delle case abbandonate, per evitare eventuali problemi alle persone che non ho incontrato. Il luogo è facilmente visibile dal viadotto autostradale che è stato costruito al posto del ponte Morandi. Ogni volta che passo in automobile controllo la sua esistenza, e a uno di questi passaggi mi accorgo che le case che avevo visitato sono state demolite.

Su un quotidiano trovo la trionfale notizia: realizzato a Genova il primo campo base per gli operai che costruiranno la Gronda autostradale di Genova, nell'area ex Colisa: il luogo lunare che avevo attraversato e documentato, di cui ora ho scoperto il nome ufficiale. Fino ad allora non mi era minimamente interessata la vita reale, ufficiale, di questo luogo, che avevo voluto lasciare come estraneo ai tempi e alle dinamiche della città. Incuriosito dal suo ritorno a una qualche forma di vita, dopo averne finalmente cercato la storia, decido di chiedere di entrare al campo base chiamato Campo Base Zero ³.

Mi presento all'accesso con altri due ricercatori e una lettera del Dipartimento Architettura e Design dell'Università degli Studi di Genova che certifica che stiamo realizzando una ricerca ufficiale. Dopo diversi contatti radio e telefonate, ci fanno entrare e ci indicano la strada carrabile per arrivare alla palazzina degli uffici, la prima che incontreremo. La strada, quella della fotografia numero sette, è quella che ho percorso sei anni prima a piedi in senso inverso: dove si trovavano le tre palazzine adesso si intravede la struttura provvisoriamente stabile, simile a container impilati, ordinata, pulita ed efficiente.

Veniamo ricevuti da un dirigente dell'azienda che qui ha sede, la Amplia Infrastructures del gruppo Austostrate Spa. Dopo un dialogo aperto e gentile, in cui ci viene raccontata la storia e l'urbanistica provvisoria del Campo Base Zero e dei suoi abitanti, ci viene assegnata una guida, un giovane esperto di sicurezza che ci porterà a visitare il Campo su un furgoncino.

³ Una definizione che lega con la mia esperienza precedente, con l'esotico casalingo di questa zona un tempo industriale, e che potrebbe essere stata scritta da Philip K. Dick, come le basi dei coloni marziani del testo *Le tre stimmate di Palmer Eldritch*.

Alcuni spiazzati sono in fase di realizzazione, ancora vuoti, in attesa delle necessità di operai che per adesso non sono ancora utili, mentre negli spiazzati che avevo attraversato, eccetto uno, sono già state erette le palazzine prefabbricate per circa trecento operai, una mensa, uno spazio ricreativo, un'infermeria. Nell'ottava fotografia siamo lungo via dei Laminatoi, verso uno spiazzo dove sono stati già edificati i prefabbricati in lamiera. Nella nona si vede la palazzina di residenze più piccola costruita a oggi, nello spiazzo più alto.

Raggiungiamo queste palazzine sul furgone, ripercorrendo sempre la strada che avevo fatto a piedi. Nel secondo e terzo spiazzo intravedo la geografia passata, con il campanile di Coronata sulla collina in fondo. La fotografia numero dieci è stata scattata a metà strada, in lunghezza, del secondo spiazzo. Dall'altro lato di questa palazzina sono stati realizzati una strada più ampia, parcheggi e diversi servizi, tra cui la mensa, che vediamo nell'undicesima fotografia.

È ora del pranzo, la strada tra gli edifici è piena di operai e dei loro mezzi.

Ci fermiamo a mangiare alla mensa, quasi su nostra richiesta, ma invitati dall'azienda. Il cibo è buono, meglio di molte mense universitarie. Intorno a noi operai italiani e stranieri, divisi per tavolate. Scambiamo due chiacchiere con alcuni di loro. Parliamo solamente con alcuni operai italiani, e soprattutto con la nostra guida. Sono quasi tutte persone del Centro e Sud Italia, lavorano spostandosi da una regione all'altra, in territori diversissimi, dalle città ai siti dispersi in campagne semi-disabitate. Costruiscono grandi opere vivendo in luoghi transitori attrezzati al meglio possibile. In questi villaggi si creano vere e proprie comunità, per quanto temporanee. La nostra guida ha meno di trent'anni, osserva che dentro al villaggio l'amicizia e le relazioni sono trasversali all'età, conta il lavoro e la condivisione. A Genova, ci dicono, sono fortunati: il Campo Base Zero è in città, e in poco tempo, dopo il lavoro, possono spostarsi per cercare svago, locali dove passare una serata. Ci raccontano che è capitato, in particolare quando il lavoro dura anni, che alcuni operai si sono fermati nella città di turno, sposandosi. Loro sembrano avere chiaro cosa sarà di quest'area: quando avranno finito i lavori e il Campo Base Zero verrà smantellato, qui sicuramente ci faranno un centro commerciale.

Ho scoperto oggi, grazie alla mappa nell'ufficio del dirigente Amplia, che la via che abbiamo attraversato si chiama via dei Laminatoi, e questo nome scatena la curiosità dei ricercatori coinvolti. Siamo al di fuori della materia esotica del luogo abbandonato che avevo visitato e che adesso merita di essere inserito nella storia urbana della città.

Via dei Laminatoi si trova nella zona di Campi, nella bassa Val Polcevera, tra i quartieri storici di Rivarolo e Cornigliano. È stato il quartiere dove è nata la siderurgia genovese, di importanza nazionale, a partire dalla fine dell'Ottocento⁴.

Non abbiamo trovato una mappa storica che riproduca l'estensione nella zona di Campi dell'impianto originario dell'Italsider e delle sue postume trasformazioni; ma osservando una mappa attuale si nota subito che via dei Laminatoi si stacca da corso Perrone, nel pieno della zona dove sorgeva l'acciaieria. I laminatoi sono macchine utilizzate alla fine del ciclo di produzione dell'acciaio: il metallo prodotto viene lavorato, pressato, schiacciato, sagomato, diventando lamiera. Via dei Laminatoi era interna al grande sito siderurgico, una strada dentro la fabbrica dedicata a questa fase della produzione. I laminatoi si trovavano posizionati probabilmente lungo questa strada, in un territorio che si sviluppa su diversi livelli collinari per ampi spiazzati.

⁴ S. De Maestri, R. Tolaini, *Storia e itinerari dell'industria ligure*, De Ferrari, Genova 2012.

Con lo smantellamento progressivo dell'impianto siderurgico di Campi a favore dell'impianto di Cornigliano, dentro al porto di Genova, l'area che ci interessa diventa di proprietà della raffineria Erg, e viene utilizzata dall'azienda Colisa del gruppo Erg come deposito carburanti. Nelle fotografie della Fondazione Erg si può vedere come la costruzione dei depositi risalga a metà anni Cinquanta⁵. Il deposito carburanti rimane attivo fino al 1988, quando Erg dismette il proprio impianto in Val Polcevera, e di conseguenza cessano anche le attività nell'area di via dei Laminatoi. Da qui l'area viene classificata da Regione Liguria e Comune di Genova come sito da bonificare, e la proprietà passa al Comune di Genova attraverso Sviluppo Genova Spa.

La bonifica del sito termina nel 2001, come attestato dal documento del Consorzio Cociv incaricato della realizzazione del progetto "Linea ferroviaria Milano Genova – Terzo Valico dei Giovi" che riguarda l'"Aggiornamento piano di utilizzo dei materiali di scavo". Sempre in questo rapporto il sito viene indicato dal Consorzio Cociv come luogo di deposito dei detriti provenienti dall'opera del Terzo Valico. Il Consorzio Cociv realizza così con le terre di scavo un riempimento che diventa il piede della zona interessata⁶. Con la messa in sicurezza l'area diventa utilizzabile, pur se ancora vuota e abbandonata. L'area ex Colisa sarà oggetto di molte ipotesi di utilizzo, sia prima che dopo l'affido dell'area ad Autostrade: sede di un ospedale del Ponente (2010), sede di un'isola ecologica per il riciclaggio dei rifiuti urbani (2011), di una nuova strada carrabile tra Campi e Coronata (2024), sede del nuovo Carcere Circondariale (2025).

Sviluppo Genova affitterà per dieci anni l'area ad Autostrade Spa per realizzare il Campo Base Zero che abbiamo visitato⁷. L'area, dunque, verrà occupata dal primo dicembre 2022 al primo marzo 2032⁸. Il documento di Spea Autostrade, "Integrazioni Istruttoria Via Cded 42: Campo Base", descrive l'attuale assetto dell'area e definisce come verrà realizzato il campo base: "Allo stato attuale l'area presenta un'estensione pari a circa 53.500 metri quadrati ed è caratterizzata dalla presenza di sbancamenti e piazzali situati a quote comprese tra +25 metri slm e +85 metri sul livello del mare, collegati da una viabilità interna (via dei Laminatoi). L'accesso al campo è invece possibile attraverso una rampa che sfiora da corso Perrone"⁹. Qui è stato costruito il complesso residenziale temporaneo. È destinato a ospitare un massimo di seicentoquaranta

⁵ Troviamo evidenze delle costruzioni del deposito carburanti della Colisa intorno alla metà degli anni Cinquanta in C. Ottaviano, *Le fotografie di casa Erg*, in P. Rugafiori e F. Fasce (a cura di), *Dal petrolio all'energia. Erg 1938-2008. Storia e cultura d'impresa*, Laterza, Roma-Bari 2009, pp. 419-551.

⁶ AA.VV., *Gronda, firmata intesa tra Autostrade e Sviluppo Genova: la collina ex Colisa a Campi sarà il quartier generale del cantiere*, in "Genova24", 9 luglio 2018, <https://www.genova24.it/2018/07/gronda-firmata-intesa-autostrade-sviluppo-genova-la-collina-ex-colisa-campi-sara-quartier-generale-del-cantiere-201493/>, consultato il 4 luglio 2025.

⁷ AA.VV., *Gronda, intesa Aspi-Sviluppo Genova: la collina ex Colisa in Valpolcevera sarà il campo base del cantiere*, in "Il Secolo XIX", 14 dicembre 2022, https://www.ilsecoloxix.it/genova/2022/12/14/news/gronda_intesa_aspi-sviluppo_genova_la_collina_ex_colisa_in_valpolcevera_sara_il_campo_base_del_cantiere-12412197/, consultato il 4 luglio 2025.

⁸ AA.VV., *Area ex Colisa, rinnovato il contratto ad Aspi per la temporanea occupazione dell'area*, in "Genova24", 5 novembre 2022, <https://www.genova24.it/2022/11/area-ex-colisa-rinnovato-il-contratto-ad-aspi-per-la-temporanea-occupazione-dellarea-322278/>, consultato il 4 luglio 2025.

⁹ Cfr. https://docvia.regione.liguria.it/via/V270B/2_Controdeduzioni/CDED02_Opera_a_mare/CDED02_Opera_a_mare.pdf, consultato il 4 luglio 2025.

lavoratori e tutte le strutture accessorie necessarie (oltre agli alloggi, parcheggi, cucina, mensa, zona ricreativa, infermeria, servizi igienici e spogliatoi, magazzini e uffici direttivi). Lo stato di avanzamento del cantiere fa sì che a oggi siano ospitati trecento operai circa e le strutture sono adeguate a questo numero.

Via dei Laminatoi è stata la via interna a un'acciaieria che si voleva a ciclo chiuso, ha visto la decadenza della siderurgia ed è diventata la via di accesso ai serbatoi di una raffineria. Quando anche la raffineria chiude, dopo una bonifica e il vuoto, vuoto surreale di vegetazione e pietra grigia, vede la costruzione di una cittadella temporanea, il Campo Base Zero, effimere palazzine standard di metallo sagomato, stabilmente instabili, che potrebbero durare da uno a dieci anni. Nella undicesima fotografia, un particolare delle palazzine. Per decenni operai e lavoratori hanno costruito relazioni e comunità attraverso questa strada dal nome industriale. Il futuro potrebbe vedere la costruzione, come sito urbanizzato raggiungibile da strade ad alta percorrenza, di un nuovo centro commerciale.

E le case? Le palazzine abbandonate che ho visitato e documentato, abitate da tre famiglie, di cui una ostentava una bandiera italiana al balcone occupato? Quando sono state costruite queste case a ridosso di un'acciaieria, o di contenitori di derivati del petrolio? In rete, da nessuna parte si trova notizia di queste palazzine. La loro data di nascita e quella di morte non sono scritte da nessuna parte, come non fossero mai esistite. Non si sa chi le ha abitate, e chi le ha abbandonate, forse forzatamente.

Sul sito cartografico del Comune di Genova trovo una mappa tecnica dove le tre palazzine sono ancora in piedi, ma nessun'altra informazione. L'unica altra notizia trovata in rete è su un sito di intermediazione immobiliare. Qui il sistema automatico del sito, che genera mappe sulla base dell'indirizzo che si cerca, tiene conto di via dei Laminatoi, e indica in questa strada dodici numeri civici ¹⁰. Una storia di queste palazzine non esiste, non è stata scritta da nessuna parte, se non forse all'anagrafe da cui il sito dell'immobiliare ha pescato i dati per fornirci alcuni numeri civici, anche se nella cartografia ufficiale non sono più presenti. Una storia epurata dei suoi abitanti. L'area viene sempre definita dalla proprietà industriale del momento, perfino nell'abbandono diventa l'area ex di una raffineria. Di queste palazzine, solamente alcune immagini distorte e appiattite dello storico di Google Earth, un'immagine utilizzata in una pagina di un giornale online locale che scrive della destinazione dell'area ex Colisa, e le mie poche foto. Scattate senza avere la coscienza del destino di questi edifici al bivio, nel tempo sospeso tra la loro imminente cancellazione e l'imprevista attualità di processi che incombono ¹¹. Bisognerà trovare, nel proseguire questa indagine, qualche testimone, qualche abitante delle quattro palazzine ai margini del Campo Base Zero di corso Perrone, per cercare di raccogliere qualche memoria delle persone che abitavano le palazzine ora demolite. Per il momento, questa è una storia urbana che racconta un luogo, via dei Laminatoi, disegnato nel corso dei decenni dalle diverse razionalità economiche che si sono succedute e che hanno investito anche i quartieri intorno.

Da strada al servizio della fabbrica a strada di collegamento dei serbatoi di una raffineria, nei decenni dell'industrializzazione della città al servizio del porto: lungo questo percorso sono stati costruiti e abitati tre palazzi residenziali.

¹⁰ Cfr. <https://www.idealista.it/maps/genova-genova/via-dei-laminatoi/>, consultato il 4 luglio 2025.

¹¹ Cfr. W. Benjamin, *Piccola storia della fotografia* (1931), Feltrinelli, Milano 2011.

Con il lungo periodo di deindustrializzazione, l'area è stata abbandonata. In quel periodo, senza saperlo, ho fotografato i resti di un ciclo storico. Il nuovo ciclo, con la sua razionalità logistica, si è riappropriato dell'area. Il Campo Base Zero è al servizio della realizzazione di un'autostrada. Quello che seguirà al suo smantellamento non è ancora definito, ma in pochi titoli o frasi di giornale si intravede la sede di un centro commerciale. Così, conservando un nome storico, oggi anacronistico, via dei Laminatoi passerà al servizio dell'ultima strategia di sfruttamento di questo territorio, quello legato alle centrali del consumo di massa. La storia di un luogo, questo luogo, può rappresentare le strategie che disegnano una città ¹², e le storie e i passaggi che la possono rendere viva.

¹² Sulle dinamiche che regolano le trasformazioni urbane – dalla finanziarizzazione dell'economia ai conseguenti processi di deindustrializzazione, di precarizzazione del lavoro, di mercificazione incontrollata del tempo dei vissuti; dall'abbandono delle politiche industriali e abitative alla mobilità territoriale indotta più che voluta, alla mobilità sociale azzerata e alla crescente difficoltà di accesso alla casa, che ha subito progressivamente una trasformazione valoriale, da bene d'uso per molti a strumento di accumulazione di capitale per pochi – si veda il recente S. Gainsforth, *L'Italia senza casa. Politiche abitative per non morire di rendita*, Laterza, Roma-Bari 2025.



M. Cannarella, *Il campanile di Coronata si vede in distanza sia dal primo che dal secondo spiazzo, apparentemente a un'altitudine poco superiore*, 2019.

M. Cannarella, *L'arco a delimitare l'ingresso al resort*, 2019.









M. Cannarella, *Una palazzina di alloggi, per adesso una delle più piccole*, 2025.



05 Addii

156

L'ultimo viaggio possibile

Sergio Barbieri, Samuele Ciocchetti

180

Anacronismi: architetture del petrolio, sistemi sociali

Alberto Bertagna

QUOTA ZERO

L'interdipendenza, la reciproca dipendenza, tra l'infrastruttura e il territorio si manifesta in una situazione in cui è necessario "pensare al margine come a un territorio di ricerca sulle ricchezze che nascono dall'incontro di ambienti differenti"¹, dove la dualità tra dipendenza e indipendenza si rivela chiaramente ed è spesso affermata attraverso processi particolarmente brutali e violenti. Da un lato l'interdipendenza "al di là dell'uomo e del tempo" si estende come tensione generatrice, dall'altra invece il paradosso distrugge per rivelare: "salvare per distruggere, distruggere per salvarsi; in tempi di apocalisse gli estremi si toccano, i contrari si eguagliano"².

Il paradosso, malgrado la sua presenza impercettibile, affonda in una lucida osservazione della realtà e si propone come sistema disequilibrante³. Tutti gli estremi collidono e si stratificano nella forma temporale della discontinuità o dell'anacronismo.

La trasformazione infrastrutturale in atto a Genova con la realizzazione della Gronda si cristallizza nella figura ad altissima capacità delle talpe Tbm Hydroschild (Tunnel Boring Machine). I due grandi sistemi di scavo, capaci di inghiottire nove milioni di metri cubi di roccia di banco (aprendo ventitré gallerie per un totale di cinquantatré chilometri sotterranei), non si limitano a perforare il suolo, ma cancellano la topografia, azzerando la morfologia, e superano valli e depressioni con l'imposizione di viadotti e stralli (dodici viadotti ordinari, un viadotto strallato a grandi luci). Quello che rimane impresso è un nuovo sistema e una nuova quota zero metri mark⁴, non più legati al paesaggio, ma a un livello tecnico, astratto, che si impone verticalmente sul territorio. È un nuovo sprofondo geografico, complesso e stratificato, estraneo alla percezione umana. Dall'altro invece, c'è un paesaggio interiore:

lo spazio è qui: intorno al nostro corpo e al nostro esistere. [...] Nello spazio ci si può spostare, viaggiare "come se" noi fossimo altro da quello che siamo, si può percepirlo, pensarlo come amico o ostile, possiamo dilatarci, misurarlo con il corpo, trasformarci in poetici geometri, in bulldozer che muovono colline e montagne, sentirci noi stessi terremoto o valanga, adorare gli orizzonti, partecipare ad albe e tramonti come se noi stessi ne fossimo se non artefici almeno attori comprimari.⁵

E se davvero, in questo spazio, esiste un ultimo percorso, allora il termine percorso si può intendere come "allo stesso tempo l'atto di attraversamento (il percorso come azione del camminare), la linea che attraversa lo spazio (il percorso come oggetto architettonico) e il racconto dello spazio attraverso (il percorso come struttura narrativa)"⁶. Emerge così la tensione tra un corpo che cammina e l'infrastruttura, tra ciò che è umano, il proclamare una debolezza così miserevole, l'ultima possibilità, e ciò che è artificiale, ovvero il meccanico della prodezza senza conseguenza.

¹ G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio* (2004), a cura di F. De Pieri, Quodlibet, Macerata 2016, p. 33.

² Superstudio, *Salvataggi di centri storici italiani (Italia vostra)* (1972), in Idem, *Opere 1966-1978*, a cura di G. Mastrigli, Quodlibet, Macerata 2016, p. 322.

³ Cfr. U. La Pietra, *Il sistema disequilibrante*, Edizioni Galleria Toselli, Milano 1970.

⁴ Cfr. L. Burckhardt, *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, a cura di G. Licata e M. Schmitz, Quodlibet, Macerata 2019, p. 129.

⁵ G. Baruchello, *Psicoenciclopedia possibile*, Treccani, Roma 2022, p. 323.

⁶ F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006, pp. 7-8.

All'interno del pensiero contemporaneo sopravvive una speranza tecnocratica: la convinzione che la sola precisione della tecnica possa rimediare ai danni che essa stessa produce. Ma questa apparente neutralità genera soluzioni universalizzanti solo in apparenza: in realtà sono escludenti, selettive, incapaci di accogliere la complessità. Il panorama che ne emerge è un paesaggio ottimizzato, ma senza memoria; efficiente, ma senza relazioni; continuo, ma senza fratture visibili perché occultate.

La tecnica trova piacere nell'avanzare, con precisione e forza; la coscienza umana, invece, trova piacere e senso nell'indietreggiare. E allora noi per esplorare queste tensioni dobbiamo:

rallentare il passo e sintonizzarci sulle frequenze delle tonalità minori. Perché, sebbene spesso siano sommerse della cacofonia ansiogena del caos che imperversa nel mondo, la musica continua. I canti di chi genera bellezza nonostante la tragedia le melodie dei fuggitivi che riemergono dalla rovine, le armonie di chi ripara le ferite e mondi. ⁷

Oggi forse siamo rassegnati ad abbandonarci alla nostra sorte stesi sui nostri rifiuti. Non possiamo, certamente, rimanere indifferenti a quanto potrà accadere. Ci rimane l'immagine di quel panorama in frantumi per effetto di quella talpa, il cui scavo abbiamo provato a delineare e interpretare: è quella che a noi pare emergere, ora, adesso, nell'attuale, irrisolta, stanca scena, sociale e culturale.

PRIMAVERE

È inizio aprile, la primavera è da poco cominciata e la giornata soleggiata e mite è testimone dell'inizio della bella stagione; ci siamo appena ritrovati davanti al maestoso cimitero monumentale di Staglieno ⁸, all'interno dell'omonimo quartiere periferico genovese, che segna il punto zero del nostro cammino. Lasciandoci alle spalle il cimitero, seguendo la traccia Gps del percorso che anticipatamente ci eravamo preparati, si presenta davanti a noi una vecchia *crêuza* ⁹ che risale la collina adiacente al complesso. Percorrendo la ripida mulattiera, circondati dalla vegetazione, da cui in alcuni punti si possono distinguere vecchie aree terrazzate adibite a terreno agricolo, ci troviamo a dover oltrepassare la tratta ferroviaria Genova-Caselle ¹⁰; facilmente superiamo i binari grazie a un sottopasso e riprendiamo il cammino appena intrapreso. Dopo una serie di scalinate lasciamo l'antica *crêuza* e ritorniamo su una strada

⁷ K. Kouoh, *In Minor Keys*, testo curatoriale, 61. Esposizione Internazionale d'Arte della Biennale di Venezia.

⁸ Il Cimitero di Staglieno fu aperto ufficialmente al pubblico il primo gennaio 1851, l'incarico della progettazione era stato affidato nel 1835 all'architetto civico Carlo Barabino (1768-1835) il quale però non riuscì a portare a termine l'incarico per l'improvvisa morte durante la grande epidemia di colera. Il compito di sviluppare il progetto fu affidato allora al suo allievo e collaboratore Giovanni Battista Resasco (1798-1871), il cui piano fu approvato nel 1840. I lavori iniziarono nel 1844 nell'area di Villa Vaccarezza a Staglieno, in gran parte ancora poco abitata e non molto distante dal centro cittadino.

⁹ In dialetto ligure il termine indica il caratteristico viottolo o mulattiera ricoperto di ciottoli e mattoni che collega il fondo valle coi borghi rurali più interni.

¹⁰ La ferrovia Genova-Casella fu inaugurata il primo settembre 1929, l'idea di realizzare questo nuovo collegamento della Valle Scrivia con la Val Trebbia si concretizza il 15 luglio 1903, quando il Consiglio di Stato dichiarò di pubblica utilità la nuova opera.

secondaria asfaltata, seguendo sempre il percorso pianificato, e proseguiamo su questa strada fino a giungere davanti all'ex chiesa di San Pantaleone in stato di rovina: manca la copertura dell'edificio e la vegetazione si è ormai impossessata degli ambienti interni. Con una ripida svolta a sinistra abbandoniamo definitivamente il tratto asfaltato per immergerci in un sentiero sterrato, che corre per un tratto iniziale parallelo a campi e terrazzamenti coltivati. Il percorso si fa più semplice perché segue l'andamento del versante e non cerca di tagliarlo verticalmente come il precedente; senza accorgercene, piacevolmente, continuiamo sulla nostra via e proseguiamo il cammino. Dopo un'ulteriore svolta a novanta gradi a sinistra e un tratto quasi verticale, percorso un ripido ma breve sentiero, superati all'incirca centotrenta metri di dislivello, raggiungiamo la strada sterrata, via delle Baracche, che corre sotto il Parco urbano delle mura e forti genovesi ¹¹ in località Righi. Nuovamente lasciamo la strada carrabile per immergerci sul sentiero che corre parallelo al forte Puin ¹², il tutto incorniciato dal verde che ricopre il colle e il silenzio infranto dal fischio del vento.

In una pausa, girandoci verso il mare e spostando lo sguardo verso il fondovalle, possiamo vedere i primi lavori eseguiti per la nuova infrastruttura, la Gronda, che comprendono un tratto di tunnel che si congiungerà con l'esistente tratta autostradale A12.

Risaliti sino al punto più alto di questo primo tratto di percorso, toccando i cinquecento metri di quota, abbandoniamo il versante che si affaccia sulla val Bisagno e iniziamo la discesa verso Bolzaneto in Val Polcevera: ci si presenta davanti, avvolta dalla vegetazione, un'antica nevia ricavata nel terreno quasi pianeggiante; il percorso inizia gradualmente a diventare sempre più ripido, perde la quota guadagnata salendo dal versante opposto con alcuni momenti di falsopiano, passa su aree terrazzate e arriviamo in località Geminiano sulle alture di Bolzaneto. Qui compiamo un ripido salto di dislivello negativo passando dai duecento metri circa del paese per arrivare a fondo valle, ai sessanta metri di quota di Bolzaneto. Fino a questo punto del cammino i paesaggi che avevamo attraversato erano in qualche misura omogenei: siamo partiti da vecchie zone agricole ormai lasciate al loro destino con la vegetazione che ha riguadagnato terreno, quel terreno che un tempo i vecchi avevano con fatica lavorato e pulito da quelle specie vegetali che non permettevano la coltivazione della terra, e risalendo il versante siamo passati in questo contesto privo di vegetazione ad alto fusto ma con una ricca varietà di arbusti. In altri tratti abbiamo affiancato zone coltivate con uliveti e alberi da frutto a contorno di piccoli borghi o singole abitazioni eremitiche, ma la costante invece erano i boschi ricchi di vegetazione, segno di quanto un tempo fossero stati di vitale importanza per la vita in questi luoghi, fonte di legname e dei frutti che la stagione consentiva di raccogliere. Il quartiere di Bolzaneto è l'unico forte segno di antropizzazione che attraversiamo ma è anche quello che probabilmente

¹¹ Deve il suo nome alle Mura Nuove, erette nel Seicento a maggior difesa della città e del suo bacino portuale; queste sono ancora ben conservate e circondano Genova in un abbraccio alto e quasi invisibile per chi vive e si muove giù in basso, nelle vie del centro. Oltre alle Mura seicentesche il Parco comprende alcuni forti militari costruiti fra il XVII e il XIX secolo.

¹² Costruito dal Genio Sabaudo nel 1815, oltre che "battere" le valli sottostanti doveva coprire eventuali movimenti del nemico e difendere le sortite delle truppe alleate tra i Due Fratelli e lo Sperone. Le prime notizie di una fortificazione su questo colle si hanno nel 1747 con una ridotta chiamata Ridotta dei Pani, dovuta alla sua vicinanza con la Baracca Puin.

sarà segnato di più nel profondo dal nuovo progetto infrastrutturale della Gronda poiché qui passerà un viadotto strallato che attraverserà per intero la Val Polcevera a poca distanza dal centro del quartiere. In poco tempo anche noi attraversiamo prima il centro cittadino poi il torrente Polcevera indirizzandoci verso Ovest.

Da un'area densamente costruita, ricca di palazzi, ci ritroviamo immersi nel verde risalendo una stretta strada in cemento che collega una serie di ingressi secondari delle varie abitazioni sparse sul versante della collina. Anche qui rapidamente risaliamo fino alla piazza principale in località Murta posta a duecento metri sul livello del mare: il territorio è ampiamente destinato a uso agricolo e vi si nota il grande lavoro che gli abitanti affrontano per mantenerlo produttivo. Dopo aver percorso un ampio tratto di strada asfaltata giungiamo a un bivio, imbocchiamo la strada forestale a destra che prosegue sotto un bosco misto di castagni, lecci e querce. Proseguendo e salendo di quota il bosco diventa meno fitto e l'ambiente cambia aspetto trasformandosi in un paesaggio più arido e roccioso: siamo alle spalle della discarica di Scarpino sulle alture di Borzoli. Sulle aree adiacenti al sentiero si nota una serie di piantine messe a dimora dalla città metropolitana di Genova che ha messo in atto una campagna di rimboschimento **13**. Alla fine del sentiero ci ritroviamo sulla strada asfaltata che porta all'impianto per la gestione dei rifiuti di monte Scarpino provenienti dalla città di Genova: pochi passi e raggiungiamo il secondo punto più alto della giornata prima di scendere verso la valle che sta alle spalle di Genova Pegli.

L'ultima discesa che ci porterà a San Carlo di Cese, paese incastonato nel fondo della val Varena, la percorriamo in un paesaggio per certi versi estraniante, poiché i punti di riferimento fino a ora seguiti li abbiamo persi; né ci è possibile vedere il mare perché coperto da un colle più alto rispetto al nostro punto di vista. Il sistema delle fortificazioni genovesi è alle nostre spalle e i centri urbani più sviluppati li abbiamo abbandonati tempo prima; attraversiamo un vecchio borgo rurale, scendiamo complessivamente di circa duecento metri di dislivello fino a raggiungere il paese, attraversiamo il torrente Varena utilizzando un ponte di legno e davanti a noi si apre l'imbocco degli ultimi chilometri di sentiero. Lo risaliamo e notiamo che la vegetazione rispetto al tratto iniziale è differente: siamo passati da un ambiente ricco di arbusti e spoglio d'alberi a un bosco misto di faggi e castagni. Lungo il percorso notiamo una parte recintata sotto il bosco, al di sopra della quale troviamo un piccolo gruppo di edifici abitato da una famiglia con il proprio bestiame. Proseguiamo il cammino guadagnando rapidamente quota e a un certo punto ci ritroviamo sul percorso di crinale che cavalca l'ascesa al monte Penello, prima alla nostra destra poi a sinistra vediamo correre i tralicci dell'alta tensione provenienti dalla Val Polcevera e diretti verso l'entroterra per collegare i comuni più interni. Arrivati a due terzi circa della risalita, dopo aver abbandonato il percorso di crinale ci ritroviamo su una sorta di altipiano ricoperto da un prato e caratterizzato da rocce affioranti come menhir, un paesaggio alquanto distopico rispetto al

13 Il Pnrr aveva fissato l'obiettivo di piantare oltre sei milioni di alberi entro il 2024 per combattere la perdita di biodiversità e gli effetti dei cambiamenti climatici. Per valorizzare il verde urbano ed extraurbano l'Italia aveva ottenuto trecentotrenta milioni di euro. Nel capoluogo ligure quasi il settanta per cento del verde è rappresentato da boschi che però si trovano fuori dalla città, mentre quello effettivamente fruibile dai cittadini ammonta a sei metri quadri a testa contro i ventitré della media nazionale. Su queste aree già boscate o che stanno naturalmente evolvendo verso il bosco sono state messe a dimora trentamila piante su una superficie complessiva di trenta ettari.

territorio finora attraversato, tagliato a metà dai tralicci che si vedono scomparire dietro il colle che stiamo risalendo. Un ulteriore sforzo ci consente di arrivare alla cima del monte Penello sulla soglia dei mille metri sopra il livello del mare. Sulla vetta si trovano alcuni ruderi in pietra realizzati durante la Seconda guerra mondiale e utilizzati come postazioni di vedetta e due rifugi più moderni realizzati con il contributo del Cai di Genova-Sestri Ponente. Siamo al calar del sole e la prima giornata sta per volgere al termine; da questo nuovo posto d'osservazione sopraelevato possiamo ora rivedere i punti di riferimento che avevamo perso, abbiamo una visuale che spazia su tutta la riviera genovese e se ci giriamo verso l'entroterra ci sembra di riuscire a vedere la pianura Padana. A Sud, distese sul mare e illuminate come un lunapark, ci impressionano le dimensioni delle infrastrutture realizzate per il porto di Pra' adibito a ricevere le navi portacontainer; e sullo sfondo vediamo le luci del centro storico di Genova e soprattutto la sua Lanterna.

Il mattino seguente riprendiamo il cammino, scendiamo lungo la pista sterrata che un tempo portava ai rifugi e iniziamo a seguire l'alta via dei monti Liguri **14** contrassegnata dal caratteristico rettangolo rosso e bianco; lungo il sentiero, sotto una distesa di noccioli selvatici, ritroviamo una seconda tipologia di neviera, composta da una struttura a cupola realizzata in pietra a secco, segno dell'importanza di questi luoghi, a noi sconosciuti, ma in passato fondamentali nella commercializzazione del ghiaccio. Il paesaggio, discendendo la montagna, muta d'aspetto, dai prati alle rade pinete del crinale si passa a spogli ripiani di roccia scurissima. Per un tratto abbandoniamo il territorio ligure e passiamo su quello piemontese. La discesa ci porta al passo del Veleno, trecentocinquanta metri sotto; continuiamo risalendo l'itinerario dell'alta via in direzione del passo del Turchino, proseguiamo sul versante settentrionale del monte Turchino, perdendo come punto di riferimento il mare che ci aveva accompagnato costantemente durante il cammino. Giunti al Giovo di Masone sulla strada asfaltata che collega la riviera Ligure con l'entroterra, la attraversiamo e riprendiamo il percorso segnato proseguendo verso il passo del Faiallo. Lungo il cammino ci imbattiamo nell'ormai abbandonata strada militare che porta al forte Geremia **15**, stiamo sempre camminando sul versante settentrionale e non vediamo ancora il mare ma godiamo della vista sull'entroterra formato da lievi colline punteggiate da piccoli borghi coi campanili che svettano nel paesaggio. La strada ci conduce fino alla via principale che porta al passo del Faiallo e la vista come d'incanto si apre verso Sud sulla val Cerusa scolpita dai rii che si ricordano nell'omonimo torrente; all'orizzonte riusciamo

14 L'alta via dei monti Liguri è un itinerario escursionistico che percorre l'intera Liguria – da Ventimiglia a Ceparana (SP) – attraverso quattrocento chilometri di strade e sentieri, lungo lo spartiacque tirrenico-padano.

15 Il forte Geremia è una struttura militare dell'Appennino Ligure occidentale, che sorge (a un'altitudine di ottocentosei metri) sull'anticima orientale del Bric Geremia. Si trova a brevissima distanza dalla costa ligure (sette chilometri in linea d'aria) e nel punto in cui convergono le valli dei torrenti Cerusa, Leiro e Stura. Il forte Geremia non è visibile dalla vicina strada provinciale 456 del passo del Turchino, poiché ben mimetizzato da un terrapieno inerbato, che si confonde con l'area sommitale del rilievo montuoso. Il forte fu costruito dal genio militare del Regno d'Italia, verso la fine del XIX secolo, e aveva lo scopo di controllare il passo del Turchino e le valli adiacenti. La decisione della sua edificazione fu adottata per un maggior controllo del valico appenninico che, a partire dalla fine del XIX secolo, assunse grande importanza storica e commerciale per le vallate del Ponente genovese e per la stessa Genova.

a rivedere il mare di un azzurro intenso e una piccola deviazione, tenendo alla nostra sinistra lo strapiombo, ci permette di riprendere il sentiero e continuare il nostro cammino. Aggiriamo due creste che si stagliano sul pendio erboso che stiamo risalendo, e per un po' dei banchi di nebbia, spinti dalle correnti di scirocco provenienti dal mare, avvolgono l'ambiente privandoci di visibilità e costringendoci a prestare maggiore attenzione al percorso; fortunatamente scendendo leggermente di quota il vento ha perso intensità e il tempo, che in precedenza si era guastato, è migliorato. Il tratto di AV che stiamo percorrendo è un continuo incrocio con la strada principale asfaltata, conosciuta e amata dai motociclisti, numerosi in questa giornata; ancora un ultimo passaggio nel bosco dopo un lungo rettilineo ed eccoci sul valico. Raggiungiamo il rifugio e continuiamo il percorso verso la vetta del monte Reixa, superiamo il limite superiore del bosco, oltre non vediamo più alberi ma solo una distesa verde; sulla cima si stagliano la croce metallica e una piccola edicola sacra alla Madonna, e così raggiungiamo la quota più alta dell'itinerario toccando i 1182 metri sul livello del mare e anche il punto più a Ponente del percorso dal quale ci è possibile vedere la val Bisagno, da dove siamo partiti, tutto il sistema dei forti alle spalle di Genova che avevamo costeggiato, la cima dove avevamo dormito nel bivacco e tutta la costa genovese da Voltri fino al promontorio di Portofino. Iniziamo la discesa sul versante meridionale del monte; davanti a noi solo il mare e tre cime più in basso che ci sbarrano la visuale sulla costa. Passiamo in territori che un tempo erano dei pascoli, testimoniati da due ruderi di cascine in pietra e una fonte d'acqua ancora utilizzabile, essenziale per la vita del bestiame e dei pastori. Arrivati in fondo al pendio raggiungiamo il passo della Gava **16** sulle alture di Arenzano, compiamo l'ultima risalita seguendo il sentiero sul versante opposto alla discesa in direzione passo Tardie guadagnando circa cento metri di dislivello. Ormai gli ultimi chilometri di cammino sono in discesa, superiamo un altro rudere in pessimo stato e di dimensioni molto piccole, probabilmente solo un ricovero d'emergenza. L'ultimo tratto del nostro percorso è immerso nuovamente in un fitto bosco, il sentiero, seguendo la pendenza naturale della montagna, diventa una discesa ripida e costante: in poco tempo abbiamo perso quota. Il bosco ha iniziato a diradersi lasciando spazio a radure e ai primi segni della presenza umana: dopo tante ore immersi in ambienti naturali, selvaggi e poco antropizzati, abbiamo incontrato le prime case, isolate e silenziose, che ci hanno annunciato l'ingresso a Vesima.

È qui che, quasi alla fine del nostro cammino, si è presentato sopra di noi un ulteriore punto di congiunzione tra l'infrastruttura della Gronda e la linea dell'autostrada, indifferente al territorio che attraversa, sovrapposta al paesaggio ignorandone la morfologia, le pieghe, le storie. Al contrario, il nostro percorso si è adattato a ogni cambiamento del terreno, seguendo crinali, attraversando valli, risalendo versanti, ripercorrendo antiche vie nate dall'esigenza di convivere con l'ambiente. E proprio in questo contrasto si è rivelato il senso profondo del nostro cammino: un continuo dialogo con il territorio, fatto di fatica, scoperta e rispetto per la complessità del paesaggio.

16 In passato le zone della Gava e del Faiallo erano percorse dalle cosiddette "vie del sale", che partivano da Arenzano e da Voltri e si spingevano nell'Oltregiogo, territorio a cavallo tra Liguria e Piemonte. In seguito, a partire dall'Ottocento, questi percorsi divennero "vie del legno": venivano infatti utilizzati per il trasporto del legname dai boschi della Val d'Orba ai cantieri navali di Arenzano e Voltri, come testimoniano le pietre levigate dal passaggio delle "lese", le slitte sui cui venivano caricati i tronchi.





|km:0|
44°25'41.927"N
8°56'52.136"E



164



|km:1|
44°25'42.564"N
8°56'35.303"E



|km:4|
44°26'37.032"N
8°56'13.236"E



165



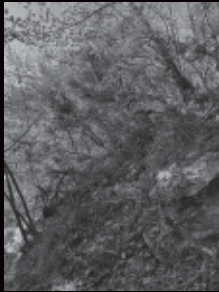
|km:5|
44°27'4.248"N
8°56'19.607"E



GENOVA. OUT OF JOINT



|km:2|
44°25'54.948"N
8°56'9.708"E



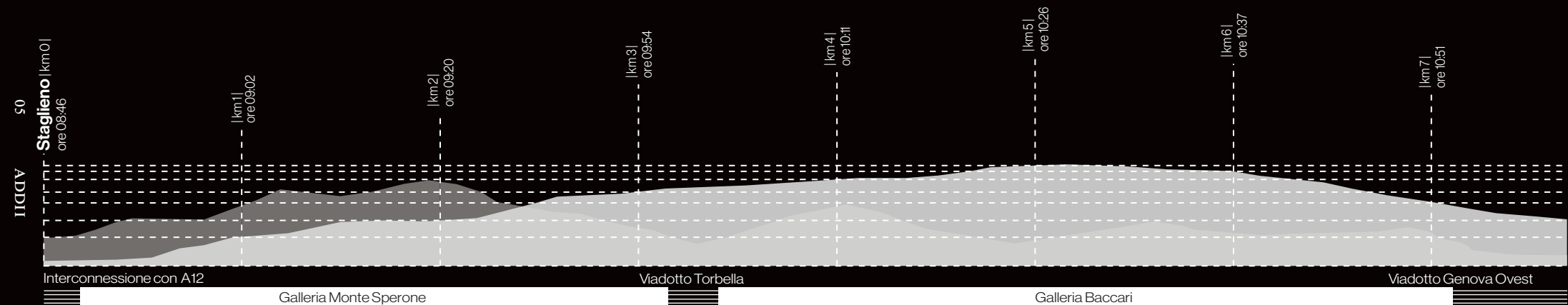
|km:3|
44°26'14.748"N
8°55'55.38"E



|km:6|
44°27'7.056"N
8°55'58.511"E



|km:7|
44°27'8.172"N
8°55'32.376"E





|km: 8|
44°27'21.636"N
8°55'17.615"E



166



|km: 9|
44°27'30.852"N
8°54'55.224"E



|km: 12|
44°27'37.836"N
8°53'49.919"E



167



|km: 13|
44°27'42.876"N
8°53'22.739"E



GENOVA. OUT OF JOINT



|km: 10|
44°27'22.86"N
8°54'36.359"E



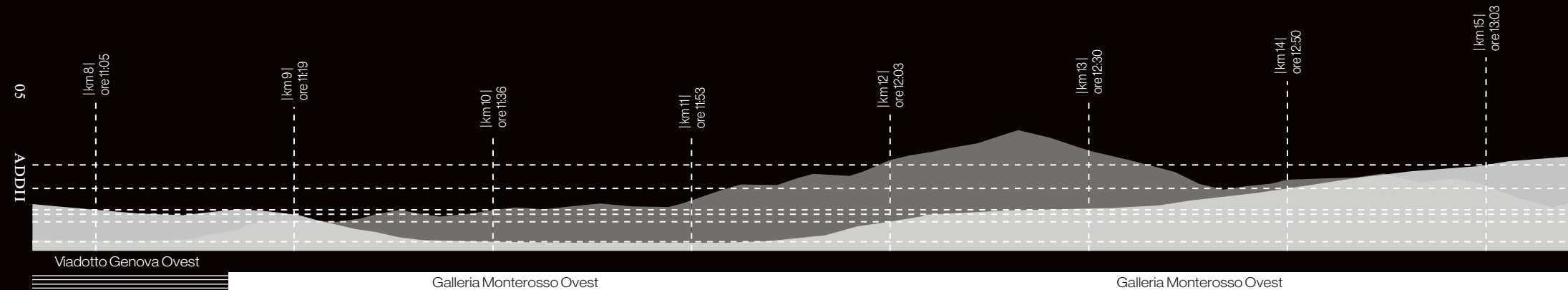
|km: 11|
44°27'29.664"N
8°54'3.995"E



|km: 14|
44°27'59.436"N
8°52'49.908"E

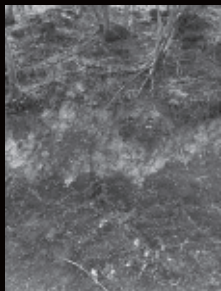


|km: 15|
44°28'8.400"N
8°52'24.959"E





| km: 16 |
44°28'14.448"N
8°52'14.87"E



168



| km: 17 |
44°28'19.668"N
8°51'46.331"E



| km: 20 |
44°28'48.432"N
8°50' 4.700"E



169



| km: 21 |
44°28'35.472"N
8°50'13.199"E



GENOVA. OUT OF JOINT



| km: 18 |
44°27'29.664"N
8°54'3.995"E



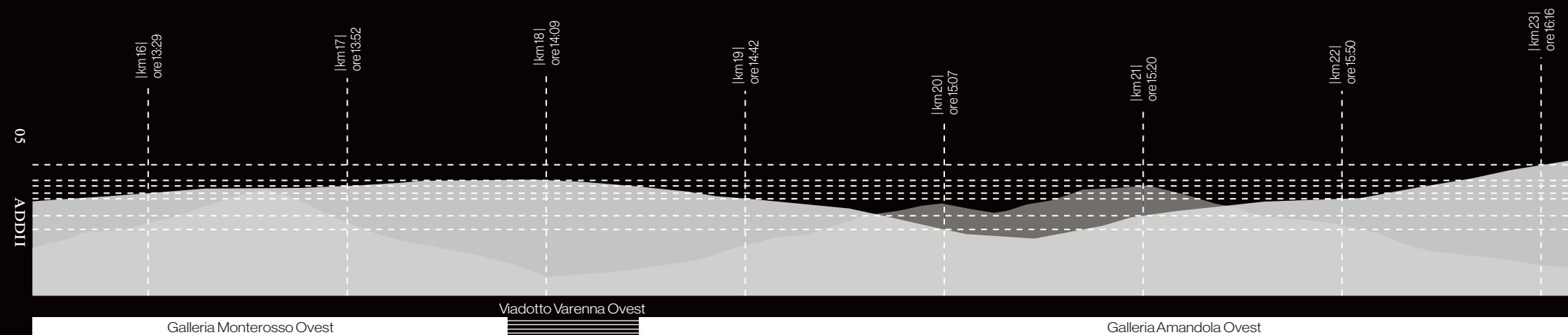
| km: 19 |
44°28'48.432"N
8°50' 4.700"E



| km: 22 |
44°25'54.948"N
8°56'9.708"E



| km: 23 |
44°28'38.316"N
8°49'31.908"E





| km: 24 |
44°28'48.612"N
8°49'38.208"E

| km: 25 |
44°29'0.924"N
8°49'11.531"E

| km: 28 |
44°29'4.452"N
8°47'45.348"E

| km: 29 |
44°29'17.340"N
8°47'4.163"E



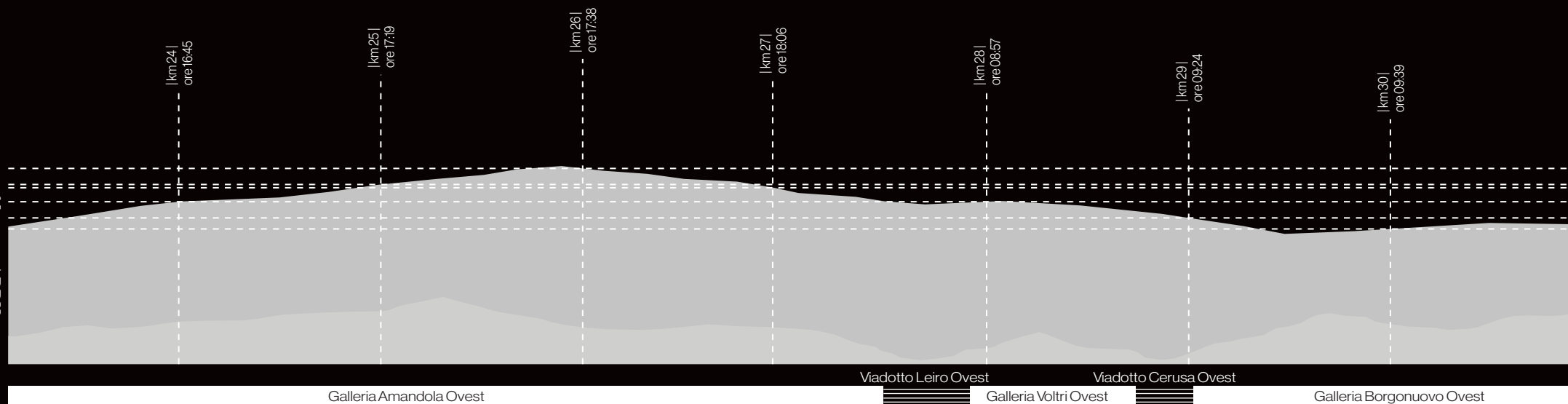
| km: 26 |
44°29'3.480"N
8°48'51.659"E

| km: 27 |
44°28'58.836"N
8°48'10.547"E

| km: 30 |
44°29'20.652"N
8°46'23.339"E

| km: 31 |
44°29'23.532"N
8°45'42.407"E

GENOVA. OUT OF JOINT





| km: 32 |
44°29'17.592"N
8°45'8.639"E

| km: 33 |
44°29'11.688"N
8°44'35.555"E



| km: 36 |
44°29'23.460"N
8°43'1.380"E

| km: 37 |
44°28'56.100"N
8°42'39.960"E



| km: 34 |
44°29'11.292"N
8°44'4.884"E

| km: 35 |
44°29'19.968"N
8°43'32.304"E



| km: 38 |
44°28'51.636"N
8°42'4.067"E

| km: 39 |
44°29'0.204"N
8°41'33.107"E

GENOVA. OUT OF JOINT

Fine tracciato
Gronda

Interconnessione con A10

Galleria Borgonuovo Ovest



|km: 40|
44°28'54.444"N
8°40'54.443"E

|km: 41|
44°28'47.676"N
8°40'22.331"E



|km: 44|
44°27'32.004"N
8°40'6.599"E

|km: 45|
44°27'11.412"N
8°40'10.632"E

GENOVA, OUT OF JOINT



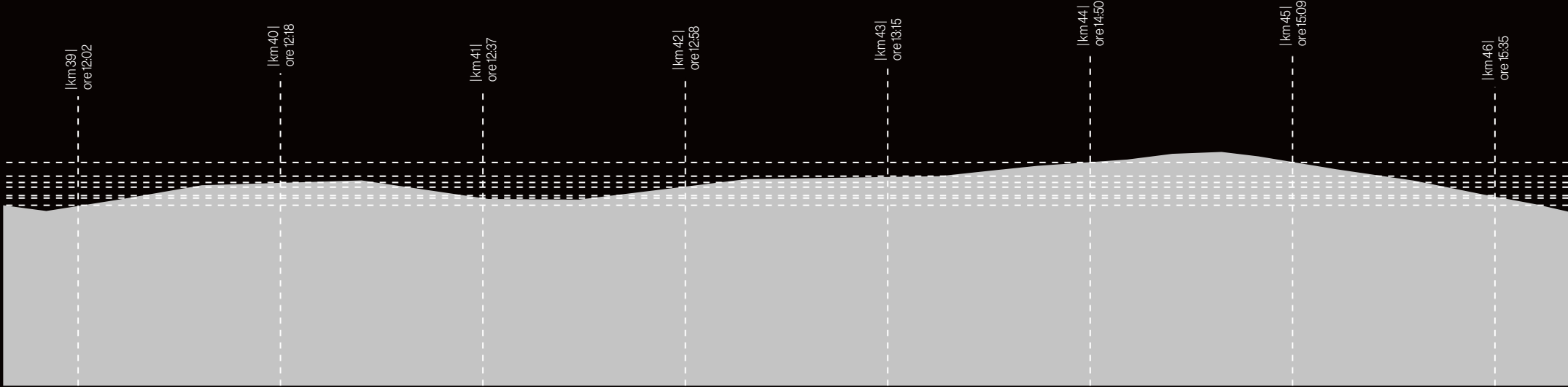
|km: 42|
44°28'19.884"N
8°40'11.207"E

|km: 43|
44°27'54.468"N
8°40'3.755"E



|km: 46|
44°26'52.944"N
8°40'16.140"E

|km: 47|
44°26'40.200"N
8°40'36.912"E





176



| km: 48 |
44°26'19.968"N
8°40'58.691"E

| km: 49 |
44°26'19.284"N
8°41'30.731"E



177



| km: 52 |
44°25'46.200"N
8°42'43.632"E

| km: 53 |
44°25'27.084"N
8°42'43.703"E

GENOVA. OUT OF JOINT



| km: 50 |
44°26'15.180"N
8°42'9.611"E

| km: 51 |
44°26'2.112"N
8°42'40.968"E



| km: 54 |
44°25'3.684"N
8°42'53.460"E

05

ADD II

| km 47 |
ore 16.00

| km 48 |
ore 16.30

| km 49 |
ore 16.52

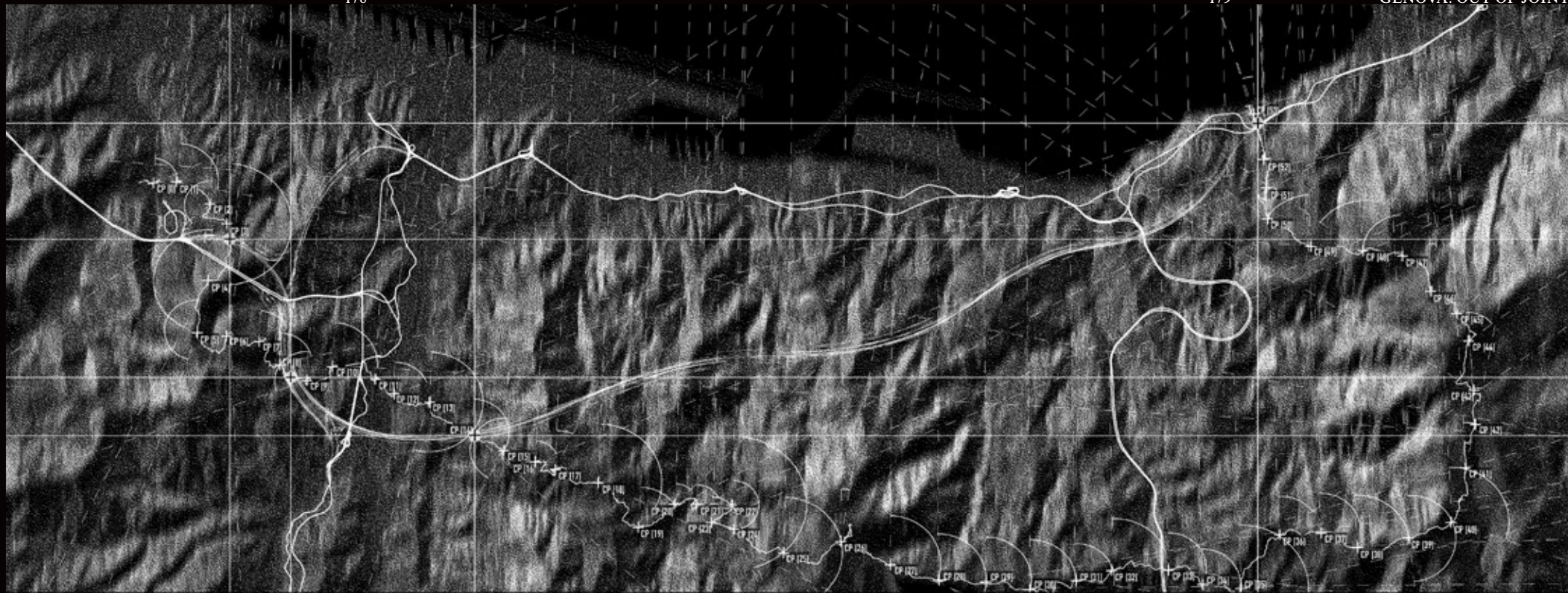
| km 50 |
ore 17.15

| km 51 |
ore 17.38

| km 52 |
ore 17.54

| km 53 |
ore 18.10

Vesima | km 54 |
ore 18.28



— Autostrada
A7|A10|A12|A26

Gronda

L'ultimo viaggio possibile
|54km|D+2.833m|
|TT13h 53m 18s|
|TM33h 53m 18s|

+ CP Camera pose
|range 1km|

- - Camera direction
|Sud|

+ Punti di convergenza
Scan area

“Io, ancorché multinazionale, darei l'intera Montedison per una lucciola”: così Pasolini chiudeva cinquant'anni fa, nel 1975, l'ennesima sua invettiva contro il potere, sottolineandone per una volta non la malvagità o i misfatti ma la miseria. La miseria di chi aveva perso, a suo dire, la presa sul presente, ovvero di quel governo che amministrava l'Italia ormai nella completa incomprensione del Paese, nell'assoluta inconsapevolezza di quanto avvenuto al suo interno: la scomparsa delle lucciole, secondo l'immagine diventata più famosa dell'analisi che la sosteneva e della tesi che rappresentava, o più precisamente l'avvenuto radicale mutamento antropologico degli italiani¹.

Stigmatizzava insomma, l'intellettuale impegnato a fare città nei deserti attraverso il progetto delle proprie posizioni, l'estroflessione all'altro delle proprie idee², la miseria di un anacronistico fascismo democristiano, che continuava a mascherare di valori ipostatizzati – “la Chiesa, la Patria, la famiglia, l'obbedienza, la disciplina, l'ordine, il risparmio, la moralità” – una realtà che non li riconosceva più come propri, permeata com'era da tutt'altro, asservita ad altri poteri, resa incivile e asociale dalla smania di consumare senza altri fini che il consumo stesso o il passare rapidissimo dall'anonimato alla significatività attraverso il consumo, anzitutto dei propri abborracciati sé³.

Nel 1935, quarant'anni prima dell'articolo di Pasolini, con deciso orgoglio e fierissima baldanza, quel fascismo di cui quello democristiano costituiva continuità, almeno secondo il friulano⁴, inaugura la tratta Genova-Serravalle, detta “la camionale”,

¹ P.P. Pasolini, *Il vuoto del potere in Italia*, in “Corriere della Sera”, 1 febbraio 1975.

² Forse non era animato esattamente da questo spirito, ma piace pensare che quello del Pasolini polemico fosse un antagonismo sviluppato nelle direzioni del Cacciari più amabile: “La congettura deve, in uno, [...] ‘tenere’ radicalmente alla verità della propria distinzione, e volere che gli altri distinti siano, e che altrettanto radicalmente custodiscano la propria verità” (M. Cacciari, *Geo-filosofia dell'Europa*, Milano 1994, p. 154). Una maniera insomma, mentre condannava i fascismi, proprio di essere al di là di ogni fascismo, nello spazio dialettico del distinto per il distinto, nello spazio – di parole e azioni – consapevole che il reciproco distinguersi, distanziarsi, differire delle parti sia costituzione e salvaguardia di ogni comunità e del pluralismo: “Finalmente gli elementi della contesa potrebbero riscoprire nella propria assoluta distinzione quell'esigente, indagante co-sofferenza per l'Inattingibile, capace di aprirli l'un l'altro, senza sradicarli dalla verità delle proprie congetture” (ivi, p. 157).

³ “Tutte le società hanno sempre sprecato, dilapidato, speso e consumato al di là dello stretto necessario, per la semplice ragione che è nel consumo di un'eccedenza, di un surplus, che l'individuo, come la società, si sentono non semplicemente esistere ma anche vivere”. J. Baudrillard, *La società dei consumi. I suoi miti e le sue strutture* (1970), il Mulino, Bologna 1976, p. 44. Sui prodotti e sul loro uso-consumo, semplice intermediario, veloce inciso tra produzione e scarto, tra progettazione e distruzione, come simboli di differenziazione sociale e di definizione identitaria, si rimanda al conseguente J. Baudrillard, *Pour une critique de l'économie politique du signe*, Gallimard, Paris 1972.

⁴ Giusto per essere scientifici, va ricordato che il giorno successivo, il 2 febbraio 1975, sempre sulle pagine del “Corriere della Sera”, anche se non pienamente nel merito, a Pasolini risponderà con *Non è mai esistito un regime democristiano* l'onorevole Giulio Andreotti, in quel momento semplice ministro e deputato dopo che il suo secondo governo che apriva la VI legislatura era caduto nel 1973 per il ritiro dell'appoggio esterno dei repubblicani: *casus belli* la riforma televisiva e il problema delle televisioni locali innescato da Telebiella A21. Su questo e sul rapporto tra induzione più o meno subliminale al consumo e trasformazione conseguente dello spazio e della società, si rimanda al nostro A. Bertagna, *Da Montecchia di Crosara a Miami, via Biella*, in S. Marini (a cura di), *Idee di città*, Quodlibet, Macerata 2025, pp. 65-71.

realizzata in tempi oggi impensabili e con un cantiere centrato a Busalla, Comune situato nell'alta valle Scrivia oggi parte della città metropolitana di Genova ma con la particolarità, assieme a poche altre realtà regionali, di confrontarsi con lidi lontani: lo Scrivia nasce sì in Liguria, ma partecipa al bacino idrografico del fiume Po, è quindi un tributario del mare Adriatico. All'incirca proprio quando dal delta di quel Po che anche allo Scrivia deve le sue acque si iniziano a estrarre milioni di metri cubi di metano e gas naturali, e proprio in quella Busalla finalmente connessa al mondo o se non altro all'autarchica modernità nazionale, si insedia durante la guerra la raffineria Iplom, proveniente dal Piemonte, che presto si dota di un proprio oleodotto – ché “la camionale” da sola non bastava – e oggi è tra gli azionisti della Porto Petroli di Genova Spa, la società che dal 1986 gestisce in concessione il terminale di Multedo, ex Comune e dal 1926 semplice quartiere di Ponente della Grande Genova⁵, terminale che dagli anni Sessanta ha riorganizzato e progressivamente sostituito gli accosti petroliferi precedentemente collocati presso il ponte Nino Ronco alla foce del Polcevera, torrente tristemente noto alle cronache non solo locali per il vergognoso crollo del viadotto Morandi, simbolo di un'Italia competente e responsabile che rinunciava alle lucciole ma nel sogno di un riscatto, trasformato poi in altare sacrificale per l'imputabile se non rea volgarità di quattro soldi.

Ecco i protagonisti di questo racconto: un porto, un oleodotto, una strada, una raffineria, il petrolio. Espedienti narrativi, i famigerati casi studio di ogni ricerca, per quanto qui si vuole sostenere: le architetture a valenza sociale, tra cui anche quelle del lavoro, appaiono sempre più anacronistiche, *out of joint*.

Il petrolio barcolla ma non molla. È tornato a essere in Italia prima fonte di energia, la sua fetta è quasi il quaranta per cento della torta. Multedo si accolla, grazie a poco meno di quattrocento petroliere all'anno, intorno al diciassette per cento di quello che arriva in una Patria che mai ovviamente divenne autarchica, essendo l'autarchia pura chimera per sciocchi illusi. Una superficie limitata – circa 125.000 metri quadrati dei 7.000.000 complessivi – in modo diretto o indiretto movimentata un quarto dei volumi di merci gestiti dalla mastodontica geometria del porto di Genova. Nel 2024 il valore economico prodotto con solo una sessantina di dipendenti è stato pari a quasi diciannove milioni di euro; di questi, Porto Petroli di Genova Spa ha investito settantamila euro “per azioni di welfare territoriale”⁶. Dai bracci di carico e scarico dei tre pontili perpendicolari alla costa del bacino protetto dalla pista dell'aeroporto di Genova “Cristoforo Colombo” – Beta, Gamma, Delta; il pontile Alfa è oggi dismesso, come la piattaforma *offshore* poco al largo usata nei momenti di massimo splendore – quasi nove milioni di tonnellate di greggio finiscono nella teoria di oleodotti privati che sale verso Nord, e anche verso Busalla e la nostra raffineria Iplom, che oggi, stretta dal proprio e dall'altrui progresso, e tra poco diremo perché, potrebbe così rimare: “In questo progresso scorsoio / non so se vengo ingoiato / o se ingoio”⁷.

⁵ La Grande Genova schiaccia sull'altare della centralizzazione, direbbe Pasolini, le specificità dei trentacinque chilometri che raggiunge tra Nervi e Voltri, completando il disegno iniziato nel 1874 con l'annessione a quello di Genova dei comuni di Foce, Marassi, Staglieno, San Fruttuoso, San Francesco di Albaro, San Martino di Albaro.

⁶ Così il *Report di sostenibilità 2024* della società, https://www.portopetroli.com/images/Sostenibilita%2024.pdf?__sw_csrfToken=f734e9b4, consultato il 5 settembre 2025.

⁷ A. Zanzotto, *In questo progresso scorsoio. Conversazione con Marzio Breda*, Garzanti, Milano 2009, p. 10.

Il 12 luglio 1981 un fulmine colpisce la petroliera giapponese Hakuyo Maru, ormeggiata al pontile Delta di Multedo e in attesa dello scarico. L'ottimizzazione degli spazi operata attraverso la congestione è certamente per molti aspetti buona cosa: non solo massimizza le rese e i profitti ma ad esempio limita anche il consumo di suolo, peccato tra i più esecrabili di una società bulimica dai forti sensi di colpa ma non così pronta a emendarli, e può pure produrre meraviglie e dare una scossa a sistemi avviziati⁸. Ma quando l'imprevisto accade⁹, e la scossa assume la potenza tragica di un fulmine, ecco che i 125.000 metri quadri entro cui sono compressi tanti valori diventano pericolosi. È il progresso scorsoio di Zanzotto, appunto, a dircelo: la Hakuyo Maru prende fuoco, e intorno – lì attraccate per rifornire solerti la massa crescente di energivori – altre petroliere rischiano di essere coinvolte, e prossimi sono anche oleodotti, binari, strade, persone, città. Non deve essere facile disormeggiare navi ingombranti e impacciate e muoverle rapidamente senza che la paura paralizzi in una situazione a elevatissimo livello di rischio, tra esplosioni e chiazze di mare in fiamme; e riuscire a spegnere un incendio tra lamiere contorte e rottami incandescenti di una carcassa ormai inclinata, mentre l'aria si fa quasi irrespirabile e colonne di fumo nero e cascate di schiumogeni oscurano lo sguardo. Il tutto proprio in spazi estremamente contratti e densi. Quel giorno, comunque, grazie a capacità e collaborazione non solo di quanti preposti a risolvere crisi del genere, l'apocalisse si accontenta di cinque vittime.

Anche il paesaggio delle architetture del petrolio della Iplom è una congestione, una sorta di Manhattan, una prospettiva condensata e vischiosa costretta dal torrente Scrivia e dalla vecchia camionale fascista, oggi diventata A7. Scendendo controcorrente, o salendo dal mare, lungo l'autostrada, uscendo dall'ennesima curva e prima della successiva, Busalla si presenta, più che con case o piazze o chiese, o chissà quali altri manufatti edilizi che fanno dire “città” ai più convenzionalisti o nostalgici, con qualcosa che è davvero rappresentativo di quella frattura culturale descritta da Pasolini: un modernissimo groviglio di tubi colorati e fumanti, e cisterne boteriane in fila indiana, un ingorgo monumentale non solo fisicamente ma anche in senso esteso, che trascende culturalmente, proprio come Manhattan, la sua dimensione spaziale. Le architetture del petrolio della Iplom, nella *Delirious Busalla*, costrette a costruirsi in verticale mancando spazio a terra per dare sfogo al proprio successo e al proprio progresso, rimandano a un articolato panorama comportamentale ormai praticamente secolare: riempire o rabboccare il serbatoio è, ad esempio, rito paradigmatico della società dello spettacolo e del consumo, rimanda a una consuetudine e la rappresenta

⁸ Quasi scontato il riferimento all'ideologo della congestione: “Il Manhattanismo è la sola ideologia urbanistica che, sin dal proprio concepimento, si sia alimentata degli splendori e delle miserie della condizione metropolitana – l'iper-densità – senza mai perdere la fiducia in essa quale fondamento per un'auspicabile cultura moderna”. R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, a cura di M. Biraghi, Electa, Milano 2001, p. 8.

⁹ “Pensare l'imprevedibilità è compito al contempo impossibile e inevitabile. Inevitabile perché l'imprevedibilità è parte decisiva dei nostri vissuti. E chiede dunque di essere pensata. Impossibile perché [...] non appena si prova ad analizzarla per definirne il preciso contorno questa sfugge e si ricrea un po' più in là, fuori dalla nostra portata analitica”. F. Sedda, *L'imprevedibile accade. Vivere e sopravvivere nel XXI secolo*, Bompiani, Milano 2025, p. 175. Sui rapporti di potere tra progetto e imprevedibile, inevitabilmente sbilanciati a vantaggio dell'accadere, si veda anche il nostro A. Bertagna, *Il controllo dell'indeterminato. Potëmkin villages e altri nonluoghi*, Quodlibet, Macerata 2010.

plasticamente. La spia lampeggiante sul cruscotto dell'automobile, allarmante ma rassicurante, che chiede di accumulare scorte, è un dispositivo novecentesco ma allo stesso tempo primordiale, è un ancestrale dell'uomo che ha familiarità con l'esaurire le proprie energie, avvezzo a uscire dalla caverna per riempire il frigorifero – chissà perché peraltro mai munito di sirena – o in questo caso a lasciare il sicuro, il personale, l'individuale del proprio abitacolo per trovare nel pubblico le risorse di cui ha bisogno o farne ulteriore provvista. È sufficiente citare la sfrontatezza e il disincanto della tavola grazie alla quale Vittorio De Feo si aggiudica nel 1970 il Concorso nazionale per il progetto di una stazione di servizio bandito dalla Esso, quella totale indifferenza ai luoghi, quell'assoluta centralità di ciò che rumoreggia e fuma correndo e gareggiando sull'asfalto e conseguentemente di ciò che consente il protrarsi di quel rumore e di quel fumo, e di quel primato del sé sul voi, per ricordare quanto il consumare e il rifornirsi sia sì eccessivo, così smodato nei suoi costi tanto da assorbire ogni intorno, ma amato a tal punto da azzerare il valore di ogni altra forma di territorializzazione. Non più campanili come sistemi di riferimento identitari, in quel tempo rampante: "Questa bella penisola / è diventata un volante" ¹⁰. E oggi? In una lunga striscia, stretta al massimo cento metri, l'ipom è in grado di processare più di due milioni di tonnellate di materiale, che sistematicamente il mercato brucia. Ma anche il tempo di De Feo sembra esaurito. Dietro la curva, diradato il fumo ecco il sole ed ecco una pala eolica: ecco energie inesauribili pronte a spazzare via la consuetudine dell'esaurimento, beninteso dopo un ultimo scarto: il petrolio è ormai sempre più socialmente riprovevole, *out of joint*, e con il suo mito si butti anche il bambino.

Nel diritto una legge anacronistica è un atto normativo o regolamentare che disciplina situazioni o comportamenti obsoleti e che sussiste per distrazione, indolenza o indifferenza del legislatore. L'inopportunità di una norma, nel senso di una sua mancata coerenza col reale sul quale si esercita, può essere anche l'effetto di una formulazione originaria priva di quei caratteri di generalità e astrattezza che le permettono di adattarsi all'evoluzione della società. Come abbiamo visto – almeno, ancora, secondo Pasolini – è un potere anacronistico ad avere colpa di questo, sia nella sua dimensione legislativa che esecutiva. Ma ogni potere, anche quello di una legge, deriva in qualche modo da una sussunzione, traslando il termine marxista dalla sua teoria economica a una più estesa significanza di comportamento sociale: e chi siamo, noi, oggi, qui sotto gli odierni poteri?

Al rapporto tra istituzioni e modo di produzione, tra Stato e mercato si sostituisce [...] quello tra individuo e consumo, che relega le istituzioni politiche nate in una società di mercato a una anacronistica battaglia di retroguardia. L'obbligo politico (il trasferimento dei diritti a un sovrano in cambio della difesa della vita e della conservazione della proprietà) va in crisi non perché nasce una struttura politica distinta (come nella società del moderno è stata la classe operaia), ma perché, pur essendo una società di individui, dunque simile a quella del moderno, non se ne può più derivare alcun principio per fondare l'obbligo. Infatti, da una società di proprietari, che rispettano la legge perché difende i confini della loro proprietà, si passa a una società di consumatori che non ha più confini e

¹⁰ Nello stesso 1975 del rammarico di Pasolini per la scomparsa delle lucciole, Piero Ciampi diffonde, pur con scarso successo, la sprezzante *Andare, camminare, lavorare*.

barriere da far rispettare se non quelli della propria sicurezza personale. Di conseguenza non c'è più alcun principio di natura sociale o politica che possa limitare l'individuo. L'individuo contemporaneo, costruendo la sua vita sul consumo e non sulla proprietà o sui diritti, non ricerca mai nel collettivo o nell'universale la soddisfazione della propria sicurezza e del proprio particolare interesse. La miseria della "cittadinanza", sempre subordinata alla legalità, gli è sconosciuta. ¹¹

Se anche la società dei consumatori è arrivata al capolinea, se il contemporaneo è pronto a buttare la propria acqua sporca, il petrolio, che ne sarà del suo futuro (metaforicamente il bambino, s'intende), che ne sarà del suo essere, in qualche modo ancora, "una società"? Se una nuova mitologia avanza ed è pronta a sostituire le vecchie logiche, se la nuova favola da raccontarsi prima di addormentarsi diventa quella dell'azzeramento del consumo (mai più consumo di suolo, mai più petrolio; evviva il riciclo ¹², evviva i pannelli solari sui tetti e chisseneffrega di ciò che sta sotto), quale titolo di cittadinanza è immaginabile, quale tipo di rapporto è possibile tra chi delega potere e chi lo sussume, quale tipo di scambio politico è all'orizzonte? La fenomenologia di Manhattan era evidente, ma prima della retrospezione del manifesto di Koolhaas ancora difettava di una sua teoria. Quali idee avanzare oggi osservando il reale? E, per quanto interessa, cosa saranno architettura e città, al di là di ogni anacronismo, quando la loro e la nostra vita non saranno più basate sulla *fine*?

In quanto classe detentrica della ricchezza, avendo ricevuto insieme alla ricchezza l'obbligo della *dépense* funzionale, la borghesia moderna si caratterizza per il rifiuto di principio che oppone a tale obbligo. Essa si è distinta dall'aristocrazia in quanto ha accettato di *spendere soltanto per sé*, al proprio interno, cioè dissimulando le proprie *dépenses*, per quanto possibile, agli occhi delle altre classi. ¹³

Se a superare quella descritta da Bataille era comparsa la società dello spettacolo ¹⁴, tornata a caratterizzarsi per uno "sciupio vistoso" à la Veblen ¹⁵, oggi siamo di fronte a una nuova torsione: la componente ostentativa che induceva tutti a prediligere un bene al crescere del suo prezzo oggi orienta una parte crescente di mondo

¹¹ M. Ilardi, *Nei territori del consumo globale. Il disobbediente e l'architetto*, DeriveApprodi, Roma 2004, p. 39.

¹² *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio* è stato uno dei più impattanti Progetti di ricerca di interesse nazionale nelle ultime due decadi. Ha coinvolto undici sedi universitarie e più di un centinaio di docenti italiani, e connesso un'ampia rete di ricercatori europei, editando complessivamente negli anni di attività trentacinque volumi (si veda <https://recycleitaly.net/editoria/>, consultato il 5 settembre 2025), tra i quali si segnala S. Marini, G. Corbellini (a cura di), *Recycled Theory: Dizionario illustrato / Illustrated Dictionary*, Quodlibet, Macerata 2016.

¹³ G. Bataille, *La parte maledetta* preceduto da *La nozione di dépense* (1949), Bollati Boringhieri, Torino 1992, p. 53.

¹⁴ G. Debord, *La Société du Spectacle*, Buchet-Chastel, Paris 1967.

¹⁵ "La regola dello sciupio vistoso trova speciale espressione nell'abbigliamento [...]. Per mettere in evidenza la propria posizione finanziaria giovano altri metodi, e altri metodi sono di moda sempre e dovunque; ma ciò che si spende nell'abbigliamento ha sulla maggior parte degli altri metodi questo vantaggio, che il nostro vestiario è sempre in evidenza e indica al primo colpo d'occhio la nostra posizione finanziaria a tutti gli osservatori". T. Veblen, *La teoria della classe agiata* (1899), Einaudi, Torino 1949, p. 130.

verso merci che “non si consumano” o che addirittura (almeno secondo propaganda) “non consumano”. E se è impossibile immaginare ormai che i prodotti soddisfino esclusivamente obiettivi di natura utilitaristica e non siano, almeno contemporaneamente se non anzitutto, segni che comunicano posizioni sociali e differenze che si fanno barriere tra il sé e l'Altro ¹⁶, un sistema culturale così organizzato di quali tipi di spazi e di quali sovrani ha bisogno per il proprio benessere o per la propria sicurezza? Sempre più si affollano prodotti o servizi che consentono una differenziazione sul piano sociale non in virtù del costo ma in ragione di una sorta di “eticità”. La promozione stessa di tali prodotti insiste nel segnalarli come nuovi *status symbol* non perché dotati di un prezzo inaccessibile o perché ammantati di una falsa esclusività ottenuta con la riduzione della disponibilità ma perché epitomi di una nuova forma di appagamento e di elevazione sociale: l'uomo nuovo che supererà l'uomo moderno sarà forse meno agiato ma non avrà l'obbligo politico del consumo, e dunque non dovrà rivolgersi (continuamente) all'altro da sé.

Se accettiamo la convinzione secondo cui “essere architetto vuol dire pensare la città come fine di ogni fatto progettuale” ¹⁷, principio intorno al quale la cultura progettuale italiana presto si spaccò ¹⁸, diventa inevitabile chiedersi quali fini avranno domani i vecchi e nuovi “fatti progettuali”, siano ciminiere o campanili, e quale città, quale cittadinanza e quale suo governo abiteremo.

Al di là della miseria di una società – alla faccia del nostro essere *sapiens* – che non hai mai superato l'animalesco bisogno di supremazia, se lo *status symbol* non sarà più ciò che consente, se non di averla, di affermarla perché di alto valore materiale, o di ardua conservazione o dispendiosa alimentazione, ma ciò che permette di

¹⁶ Per rimanere nel solco tracciato si rimanda a J. Baudrillard, *Le système des objets*, Gallimard, Paris 1968.

¹⁷ Continua Michelucci: “E pensare in tal modo vuol dire anche essere urbanista. Io non ho mai capito il perché della separazione di questi due termini; e non capisco, conseguentemente, la separazione dei due compiti. Non capisco come si possa attribuire ad un architetto il compito di studiare un piano regolatore in cui debbono essere delineate le strade e le piazze e definiti i profili degli edifici che le delimitano; e come, poi, si possa assegnare ad un altro professionista l'incarico di studiare le facciate di quegli edifici stessi. [...] Ed è inutile voler separare il contributo dell'uno da quello degli altri, e cioè quello dell'ideatore del piano da quello degli ideatori delle forme architettoniche. Il fatto importante è che [nel caso del piano di Sisto V] si verificò la felice combinazione dell'incontro di uomini che pensavano la città come storia degli uomini nel tempo; come organismo vivente che tendeva a valorizzare ciò che già esisteva con l'inserimento di una vita nuova, con la previsione e l'anticipazione del futuro. È questo un esempio di come può nascere una città nuova. O, se si vuole, una nuova urbanistica e, in ultima analisi, una nuova architettura”. G. Michelucci, *Intervista sulla nuova città*, a cura di F. Brunetti, Laterza, Roma-Bari 1981, pp. 3-4.

¹⁸ Non una posizione esclusiva, quella del pistoiese Michelucci, basti pensare al genovese Giancarlo De Carlo, ma sicuramente una visione schiacciata dalla deriva delle due discipline in Italia, più attente a definirsi forti della propria insindacabile autonomia – almeno da un certo punto in poi – che alla qualità di ciò di cui decisero di occuparsi, almeno nei buoni propositi iniziali, in modo distinto per essere più scientificamente precise, ovvero architettura e città. Si veda su questo, non perché esaustivo ma se non altro per la nostra personale esperienza accademica spesa tra i due saperi, A. Bertagna, *Spiriti, monumenti, assoluti: architettura*, in S. Marini, J. Pierini (a cura di), *L'unica casa possibile. Senza centro e senza campagna*, Mimesis, Milano 2025, pp. 125-141.

non dissipare, a subire torsione non sarà solo il paesaggio culturale ma anche la sua concretizzazione fisica. Certo è utopico uno scenario simile, di fatto la realtà è strattonata da tensioni divergenti, e non è facile capire in quale direzione si vada, ammeso che possa esistere nel postmoderno una direzione univoca, e non continui l'attuale efficace politica di differenziazione e moltiplicazione delle offerte, che tende a dare a ciascuno la possibilità di indossare un proprio abito: all'ecologista riciclato, al consumista sempre alla moda. Una società tesa tra opposti ha comunque bisogno di una rappresentanza, e dunque di uno scambio, di chiedere qualcosa al potere che riconosce come legittimo e opportuno e di concedergli qualcosa in cambio.

Le architetture a valenza sociale appaiono sempre più anacronistiche, *out of joint*, si è detto. Non solo le raffinerie di petrolio come la Iplom, nostro espediente narrativo, sembrano destinate a essere zanzottianamente inghiottite da un progresso che le esclude in quanto sporche, perché consumatrici della qualità ambientale. Le residenze si schermano sempre più dai presunti rischi dei processi biologici di socializzazione costruendosi come *enclave*, e cercano indipendenza con un bel pannello fotovoltaico sul tetto. Gli schermi, di ieri e di oggi, le televisioni o i vari social network, trasmettono l'immagine di esseri umani indipendenti e fieri che ricaricano autonomamente la propria automobile dietro i recinti che circondano le proprie case, escludendo il nemico e ogni tipo di relazione sociale, o almeno fingendo la possibilità di farlo (esiste pur sempre da qualche parte qualcosa o qualcuno che rende disponibile ogni tecnologia, per quanto più segreta dei tubi e dei fumi di Busalla). Il nuovo simbolo di elevazione sull'altro, lo *status symbol* che non consuma, è prettamente individualista, e in questo non fascista. Per quanto magari non italico manifesta comunque una dittatura, quella del sostenibile: è l'autarchica vettura che non consuma, almeno nella narrazione favolistica che se ne fa.

Secondo l'ideologia fascista originaria, esiste una comunità sorgente dotata di una precisa e naturale identità, che vuole essere Nazione e un potere forte, capace di un decisionismo disposto alla violenza se necessaria alla comunità stessa. Ogni fascismo, in risposta a tali richieste, non rifiuta solo la distinzione o l'autonomia di gruppi culturali o di minoranze etniche o religiose, procedendo quando possibile all'assimilazione delle diversità o eventualmente alla loro censura o eliminazione, nella forma più conveniente, rapida, efficiente: esclude giocoforza anche ogni individualismo. Tutto, per ogni fascismo, deve essere ricondotto al potere dello Stato e del partito unico. Tornando al nostro inizio ecco il punto: come rileggere oggi la denuncia pasoliniana? Che forme assume, oggi, *Il vuoto del potere*, in Italia e non solo? Qualcuno è tornato davvero a cercare “nel collettivo o nell'universale la soddisfazione della propria sicurezza e del proprio particolare interesse”?

La polverizzazione avanza, a bordo di mille automobili alimentate da privatissimi pannelli solari posti sui tetti, dispositivi disgreganti come le mille caldaie individuali a gas vendute per sostituire le lorde caldaie collettive a gasolio, inefficienze di sistema spacciate per virtuosi risparmi personali, macchine che hanno regalato tanto dinamismo alle facciate delle architetture: viva l'autarchia, certo, e viva i territori non più neri, e non importa se l'inquinamento è solo diverso o si è spostato altrove. Ma è questo un disegno di città, o un “fatto progettuale” che pensa alla città come suo fine? O si tratta piuttosto di uno sbriciolamento che più che al fascismo tende al dispotismo, vera forma (a)politica del potere del singolo? L'auspicata fine del regno del petrolio,

e delle infernali diavolerie connesse al suo dominio, non è forse solo un bene, così come la scomparsa delle lucciole – al di là delle giuste denunce del processo di omologazione degli spazi e della società che indicava – non era forse solo un male. Il venire meno dell'utilità del porto petroli di Multedo potrà significare l'eliminazione di quella energia sporca che tanti danni ha arrecato, non solo a causa dell'imprevedibile fulmine che colpì la petroliera giapponese Hakuyo Maru; ma sarebbe anche, seguendo un corso che ha già interessato mille campi, l'ennesima scomparsa di un luogo del lavoro che è anche vettore di costruzione del sociale, al di là dei pochi spiccioli investiti "per azioni di welfare territoriale": e se anche "lavoro", come "abitare", diventa questione di "individualità", sempre più saremo costretti a discorsi sulla "non più città" ¹⁹.

Il valore simbolico di ciò che regala al singolo supremazia sulle altre "nazioni individuali" sta transitando sempre più dal fisico all'immateriale. Il consumismo è un ideale con una tangenza effettiva sul sistema degli oggetti, la nuova mitologia fa invece dell'astrattezza la sua sostanza. La pratica dell'usura fino allo scarto esplicita fisicamente potenza, l'avvenuta scalata sociale o i suoi prodromi, la sua insorgenza: il primato che promette è tangibile, operato attraverso la sostituzione progressiva di un minore con un maggiore. Da positivo, il consumo si sta facendo ora pensiero negativo, caratterizzandosi per il proprio venire meno e infine la propria assenza: si nega per farsi valore, si smaterializza nel distaccarsi dai corpi. Ciò che afferma identità oggi è un bene nell'accezione primaria, è cioè un prodotto buono, virtuoso perché non esauribile quantomeno nel tempo umano: si acquista accesso al calore del sole o a un servizio che fa capo a poteri lontani, si noleggia un'automobile elettrica la cui proprietà ha sede legale in un altrove sconosciuto, e della quale si ignora o si allontana da sé il destino.

Le fabbriche come la raffineria Iplom, i luoghi novecenteschi del lavoro come il porto petroli di Multedo, sono sistemi di interazione. Il singolo ha bisogno di benzina e la benzina non può produrla a casa propria: vive in una dimensione di omologazione e di dipendenza da un sistema che non comanda ma ha anche tensione verso l'altro da sé. La società contadina, non ancora squassata da poteri uniformanti, dalla miseria della cittadinanza, e forte di una cultura indigena, era anche una società di mille *enclave*: allevava le proprie mucche, le macellava, se ne nutriva. Miserabile non perché indigente ma perché autosufficiente, miserabile non perché priva di accesso ad altro ma perché indifferente all'altro, senza bisogno o desiderio dell'altro. Erano dunque così distinte, le culture originali, o tutte uguali nelle loro autosufficienze? La necessità di dipendere da una stazione di servizio Esso, e a monte di questa da una rete di distribuzione, da una strada, da una raffineria, da un oleodotto, da una nave come la giapponese Hakuyo Maru esplosa sul pontile Delta del porto petroli di Multedo, e ancora prima da un pozzo di estrazione, e da quanti col loro lavoro contribuivano a un pieno di benzina, ha reso tutti ugualmente "in difetto", dunque soggiogati, ma anche "desideranti", bisognosi di un esterno. Oggi i pannelli fotovoltaici sembrano strumenti in grado di risolvere la miseria rappresentata esemplarmente dai tubi di Busalla, ma non esiste solo la miseria di chi dipende da un pozzo di estrazione o di chi lavora in una miniera di litio: è miserabile anche chi si fa energia da solo sul proprio tetto e non ha più alcun bisogno di connettersi a un processo collettivo, salvo poi avvertire come drammatico il proprio isolamento e cercare rifugio magari nella rete virtuale, che solo virtuale comunque non è, e dalla quale nuovamente dipende.

¹⁹ R. Koolhaas, *Testi sulla (non più) città*, a cura di M. Orazi, Quodlibet, Macerata 2021.

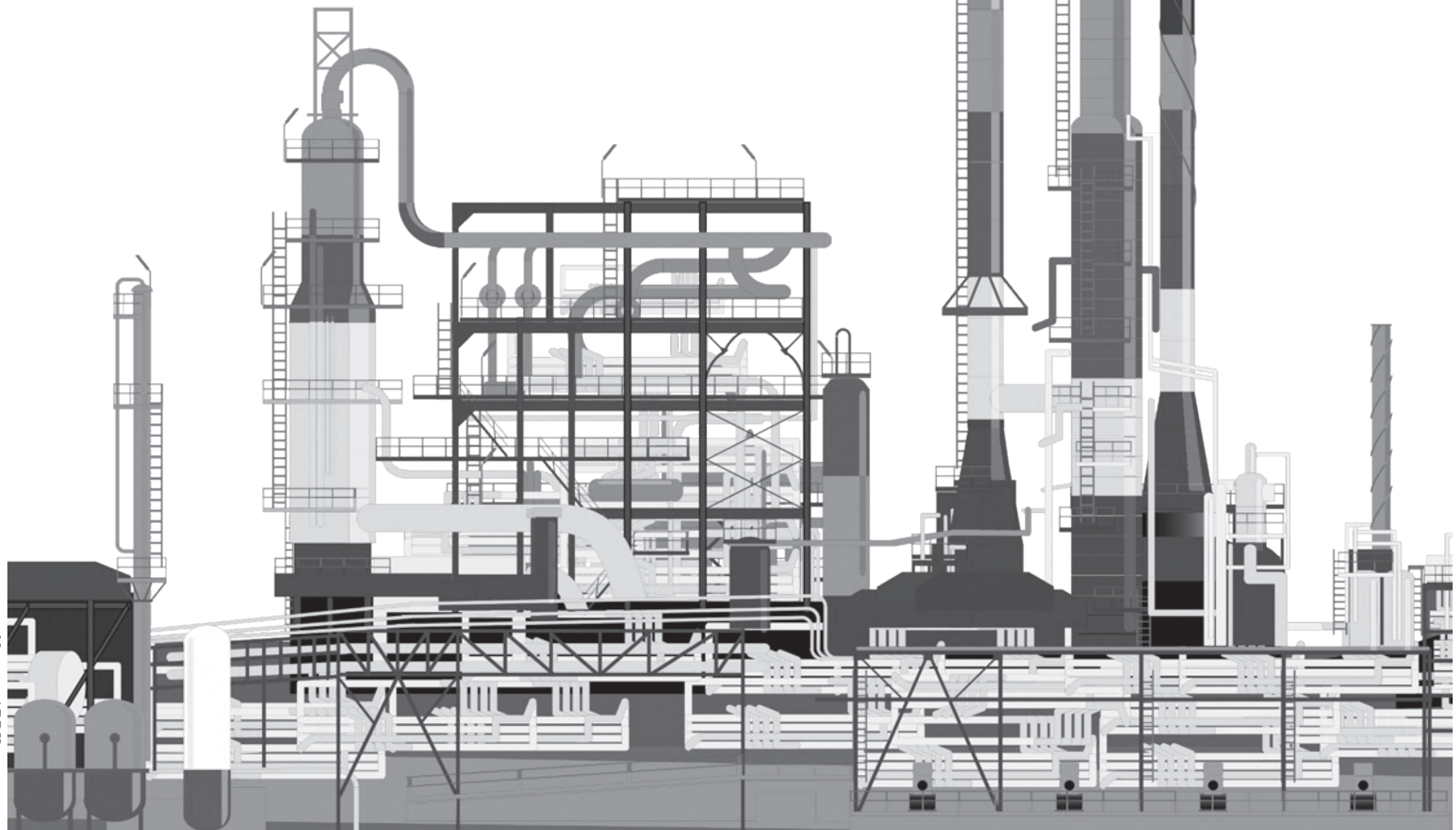
Si è ancora e sempre, per certi aspetti, all'interno di quei rapporti di potere che hanno caratterizzato tutto il Novecento, dentro le stesse logiche analizzate da Marx: possono cambiare le strutture e le energie ma ciò che sembra anacronistico è tremendamente attuale, o per dirla altrimenti ciò che sembra nuovo è riconducibile agli stessi meccanismi, a "fossili" del passato, per restare semanticamente nel campo dell'oro nero. Ma la fabbrica novecentesca con i suoi fumi era visibile, se ne avvertiva la puzza e il rumore, e la si poteva esecrare e condannare. In una realtà in cui tutto è altrove, il padrone e la sua sorveglianza, mentre ci si convince di essere indipendenti o di dipendere da qualcosa di pulito, evapora sotto quel sole – fonte di energia buona – anche il sistema sociale che una raffineria costruiva, e dentro la quale, per quanto controllati, si riusciva a tastare quel potere che pur rabbiosamente si accettava perché si conosceva.

Il mito del "do it yourself" non scardina solo quello della fabbrica: ha una ricaduta nel politico. Chi produce da solo ciò di cui ha bisogno può avocare a sé quanto prima pretendeva da un potere superiore per garantirsi sopravvivenza: energia, o anche sicurezza. E chi non ha bisogno di chiedere non è disposto a concedere, a pagare tasse a vantaggio del pubblico o a contribuire alla vita "degli altri". Ecco il giustiziere che spara dalla finestra di casa, o la Nazione autarchica che se la sbriga da sola contro i mille nemici che inventa. Che fare allora? Innalzare peana alla sostenibilità a casa propria, ai pannelli fotovoltaici che vinceranno i cattivi, e ridurre al loro potere le architetture, e rinunciare alla possibilità di *altre* architetture, e rimanere così, ancora, *out of joint*?

Ciò che si può fare [...] è seguire la raccomandazione formulata da Platone.

Per quanto possa essere arduo, per quanto possa rivelarsi pieno di insidie e di pericoli, tentare di essere noi, per primi, a guardare il lupo. Prima che sia lui, con il suo sguardo, a toglierci definitivamente la parola. ²⁰

²⁰ U. Curi, *La forza dello sguardo*, Bollati Boringhieri, Torino 2004, p. 244. "La mia [città] è quella creata da una moltitudine di uomini di varia esperienza, nata in secoli e secoli di operosità e creatività collettiva: è il risultato di una serie infinita di sovrapposizioni, di distruzioni e ricostruzioni; è, insomma, la storia degli uomini nel tempo. Invece la città che può delineare un solo uomo, o un gruppo di uomini di un'unica categoria culturale, ha un aspetto uniforme, una fisionomia che rispecchia una concezione particolarissima di un modo di vivere e di essere che non si accorda con le mie esigenze umane e intellettuali. Molto più facilmente potrà trovare soddisfazione a queste mie esigenze, oltre che nelle vecchie città, nella città nuova se mostrerà il volto di mille o centomila uomini, se mi rivelerà mille o centomila esperienze tra le quali possa trovare qualche corrispondenza con le mie. In tale caso, rispetto alle città antiche, manca – è vero – l'impronta del tempo, la storia di infinite generazioni che danno agli spazi e alle forme architettoniche quel senso particolare che, al loro contatto, investe il nostro animo; senso che è frutto degli avvenimenti piccoli e grandi di tanti singoli individui e di tante collettività: dei loro dolori, delle felicità e delle sconfitte, delle loro vittorie della carne e dello spirito. Manca tutto questo; ma mi conforta il fatto che quello che si costruisce oggi segna l'inizio di una nuova tappa della storia della quale anch'io faccio parte, almeno finché vivo, dando un contributo positivo se riesco ad essere disponibile verso gli altri. E questo contributo sarà tanto più importante e incisivo se noi tutti avremo la volontà di essere diversi e di vivere in modo diverso e migliore da come siamo e da come viviamo. Se in noi, cioè, l'essere diversi significherà fare delle scelte qualitative tendenti ad un rapporto unitario tra le cose e gli uomini, alla considerazione che non si è soli e che non ci si salva da soli". G. Michelucci, *Intervista sulla nuova città*, cit., pp. 26-27. Certo notevoli le fattezze della chiesa dell'Autostrada del Sole, patrimonio collettivo e non solo degli addetti ai lavori, che dovrebbero studiare sempre anche il pensiero degli autori, e non solo le loro forme.



Mimesis

Miserabilia vuole indagare spazi e spettri della miseria nell'immaginario e nella realtà urbana italiana contemporanea. L'obiettivo principale della ricerca è la definizione di strumenti per poter tornare a riconoscere e indagare le manifestazioni tangibili e intangibili della miseria e la messa a sistema di modalità e linguaggi per poterla raccontare e progettare.