



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

DOTTORATO DI RICERCA IN
ARCHITETTURA E CULTURE DEL PROGETTO

Ciclo 38

Settore Concorsuale: 08/D1 - PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

Settore Scientifico Disciplinare: ICAR/14 - COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA E URBANA

PROGETTARE PORTO ANTICO. UN PERCORSO DI RICERCA NELL'OPERA DI
RENZO PIANO SUL WATERFRONT DI GENOVA

Presentata da: Alberto Grassetti

Coordinatore Dottorato

Matteo Cassani Simonetti

Supervisore

Matteo Agnoletto

Co-supervisore

Carola Hein

Esame finale anno 2026

PROGETTARE PORTO ANTICO

un percorso di ricerca
nell'opera di Renzo Piano
sul waterfront di Genova



Ma io ho veramente cominciato
pasticciando con l'acqua.

Renzo Piano

Vogliazzo M. (a cura di),
Conversando con Renzo Piano, in
"Gran Bazaar", n. 47, 1986, p. 23.

<

Il waterfront di Genova è lungo
22 km.

Renzo Piano, schizzo donato
all'autore, Genova, 2024.

Abstract

The waterfront of Genoa represents, within Renzo Piano's work, a privileged field for exploring the relationship between architecture, city, and water. In this liminal space – where the tension between port and city is translated into urban form – the project acts as a device capable of reconciling both structural and symbolic fractures. Rooted in the specificity of this context, Piano has regarded Genoa as the primordial matrix of his architectural thought, a source of references and archetypes to be analyzed, reinterpreted, and recontextualized. Among these, the historical city and the maritime dimension emerge as the main informative spheres of his approach.

If Genoa's waterfront serves as a reservoir of inspiration for Piano, it also constitutes an essential and ideal field of experimentation in which to test and refine his design hypotheses. This doctoral research focuses on five projects developed between 1970 and 1992, culminating in the redevelopment plan for the Porto Antico for the 1992 Columbian Exposition. Through these case studies, it is possible to outline a glossary of design actions that reveal the underlying logic of Piano's compositional method: structuring public space, layering the city, orienting the project, connecting city and sea, and integrating architecture.

From a methodological standpoint, the research combines compositional analysis and historical inquiry, integrating the tools and perspectives of architectural design with those of archival research. The study draws upon a broad documentary corpus gathered from several institutions, among which the Renzo Piano Foundation served as the principal source of primary materials. Access to an extensive body of drawings, unpublished documents, and the architect's personal library enabled the reconstruction of the generative fragments and the evolution of Piano's method. These sources were implemented by interviews with architects involved in the projects and

a research period at Delft University of Technology, which provided a broader theoretical framework for comparison with international studies on port-cities. In parallel, the critical redrawing of the analyzed projects – conceived as a cognitive and interpretative tool – helped to reveal the internal relationships and generative logics underpinning Piano's work.

On these grounds, the thesis demonstrates that understanding Piano's design attitude in his work on Genoa's waterfront means retracing a continuous process of research deeply informed by its context, and engaging with an operational method in which water becomes both a catalyst for urban regeneration and a matrix for subsequent design experimentation.

Il waterfront di Genova rappresenta, nell'opera di Renzo Piano, un laboratorio privilegiato per interrogare il rapporto tra architettura, città e acqua. In questo spazio liminale, dove la tensione tra porto e città si traduce in forma urbana, il progetto assume il valore di dispositivo capace di ricomporre una frattura strutturale e simbolica. A partire dalla specificità di questo contesto, Piano ha assunto Genova quale matrice primordiale del proprio pensiero, quale luogo da cui attingere riferimenti e archetipi da analizzare, declinare e ricontestualizzare. Tra questi, la città storica e la dimensione marittima si ergono quali principali sfere informative del suo approccio.

Se il waterfront di Genova rappresenta per Piano il serbatoio da cui trarre le proprie suggestioni, esso si costituisce, allo stesso tempo, come campo di sperimentazione ideale e necessario, all'interno del quale verificare e mettere alla prova le proprie ipotesi progettuali. In particolare, il lavoro dottorale si focalizza sull'analisi di cinque progetti elaborati tra il 1970 ed il 1992, culminanti nel piano di recupero del Porto Antico in occasione dell'esposizione colombiana del 1992. Attraverso lo studio di questi casi, è possibile individuare un vero e proprio glossario di azioni progettuali che restituisce la logica della metodologia compositiva di Piano: strutturare lo spazio pubblico, stratificare la città, direzionare il progetto, connettere città e mare, integrare l'architettura.

Sul piano metodologico, la ricerca coniuga analisi compositiva e indagine storica, integrando strumenti e prospettive propri della disciplina compositiva e della ricerca d'archivio. Il lavoro si è fondato su un ampio repertorio documentale proveniente da svariate istituzioni. Tra queste, la Fondazione Renzo Piano ha costituito il principale bacino da cui attingere le fonti primarie della ricerca. L'accesso al vasto patrimonio di disegni, documenti inediti e alla biblioteca personale dell'architetto ha permesso di rintracciare i frammenti generativi e gli sviluppi del suo metodo. A tali fonti si sono aggiunte le testimonianze dirette dei progettisti coinvolti e un periodo di ricerca presso la Delft University of Technology, che ha consentito di ampliare il confronto teorico con gli studi internazionali relativi alla città-porto. Parallelamente, il ridisegno critico dei progetti analizzati, inteso come strumento conoscitivo e interpretativo, ha permesso di far emergere le relazioni interne e le logiche generative che sottendono l'opera di Piano.

Sulla base di tali premesse, la tesi dimostra come comprendere l'attitudine progettuale del lavoro condotto da Piano sul waterfront di Genova significhi non solo ricostruire il percorso di un costante processo di ricerca multi-informato dal contesto di applicazione, bensì entrare in contatto con un metodo operativo in cui l'acqua assume il valore di motore per la rigenerazione urbana e per successive sperimentazioni progettuali.

La buona riuscita di questo lavoro non è il frutto di un percorso individuale né dell'immaginario del ricercatore solitario chino sui libri in archivio. È, piuttosto, il risultato di un processo collettivo, arricchito da stimoli, persone, conversazioni, momenti di confronto e condivisione, formali e informali. Per questo, è doveroso ringraziare chi ha camminato con me lungo questo percorso.

Inizio con un sentito ringraziamento al prof. Matteo Agnoletto, mio mentore e amico. Senza il suo supporto, i suoi consigli puntuali e la sua capacità di guidarmi con franchezza e generosità, nulla di tutto questo sarebbe stato possibile. Un ringraziamento va anche alla prof.ssa Annalisa Trentin, il cui confronto è sempre stato stimolante e utile per chiarire l'impostazione del mio lavoro.

Un ringraziamento speciale va allo staff della Fondazione Renzo Piano per l'esperienza unica che mi ha offerto. Sono stato accolto con grande generosità e reso parte attiva delle loro attività, coinvolgendomi in conferenze e pubblicazioni. Il clima di collaborazione e fiducia che ho trovato in Fondazione ha rappresentato per me un punto di riferimento costante, un porto sicuro. Un grande grazie a Nicoletta Durante, che ha seguito con grande attenzione ogni fase del mio lavoro, a Lia Piano, Chiara Bennati, Giovanna Langasco, Milly Piano, Renzo Piano e a Shunji Ishida, autentica memoria vivente dello studio RPBW, sempre pronto a condividere racconti, dettagli e riflessioni preziose.

Un grazie sentito a Boris Hamzeian, guida preziosa e amico di cui nutro grandissima stima. Grazie per i tuoi insegnamenti, i consigli e la condivisione di tanti momenti insieme, professionali e personali.

Ringrazio anche il prof. Lorenzo Ciccarelli e la prof.ssa Carmen Andriani per gli scambi e i confronti sui temi di Renzo Piano e del porto di Genova.

Grazie alla prof.ssa Carola Hein, co-supervisor della ricerca. I nostri incontri sono stati fondamentali per definire il lavoro. Ringrazio inoltre la Chair of History of Architecture and Urban Planning della TU Delft, i colleghi e le colleghe conosciuti nei mesi trascorsi in Olanda, e il gruppo di ricerca PortCityFutures per la proficua collaborazione.

Un grazie va a tutti gli archivisti e le persone incontrate nelle biblioteche e negli archivi durante questi tre anni. In particolare, lo staff della Biblioteca della Scuola Politecnica dell'Università di Genova, dell'Archivio Storico del Comune di Genova, dell'Archivio Storico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e il prof. Francesco Saverio Fera, per avermi permesso di consultare l'archivio personale del padre Cesare.

Ringrazio anche lo splendido staff dell'Hotel Helvetia di Genova, che è stato casa durante i miei soggiorni liguri. Un grandissimo grazie al direttore Nedo Ottonello e a Rosella Biondo per la disponibilità, la gentilezza e il prezioso aiuto nel decifrare la grafia, a volte complessa, dell'architetto Piano.

Grazie a Leo, Chiara e Alessandra, i *compositivi bolognesi*, compagni di questo viaggio di dottorato, con cui ho condiviso difficoltà e soddisfazioni lungo il cammino.

Infine, un ringraziamento sincero alla mia famiglia, per il supporto incondizionato, agli amici di Pesaro e Bologna, e a Marta, per esserci sempre stata.

Archivi

FRP Fondazione Renzo Piano
ASM Archivi Storici del Politecnico di Milano
BSP Biblioteca della Scuola Politecnica dell'Università di Genova
ASC Archivio Storico del Comune di Genova
ASP Archivio Storico dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale
ACF Archivio personale di Cesare Fera

B book
F faldone
R raccoglitore
S scatola
T tubo

Progettisti

RPBW Renzo Piano Building Workshop

Annotazioni

sa. senza autore
se. senza editore
sd. senza data
sn. senza numero
sp. senza pagina
st. senza titolo
dda. disegno dell'autore
fda. fotografia dell'autore
tda. traduzione dell'autore

Indice

0	Introduzione	24 - 47
1	Strutturare lo spazio pubblico	48 - 91
	Dualismo e adattabilità della struttura urbana	
	L'immagine della piazza del Campo di Siena	
	Due manifesti per una metodologia progettuale	
	Il piano di ricostruzione di Sestri Ponente	
2	Stratificare la città	92 - 153
	Il carattere evolutivo dell'architettura	
	Il recupero della città storica	
	Il SOI e il piano di recupero del Molo	
	Il progetto pilota e il piano alla scala del quartiere	
3.	Direzionare il progetto	154 - 195
	Processi di separazione tra città e porto a Genova	
	Riconversione urbana vs. potenziamento portuale	
	Dal quartiere del Molo al Porto Antico	
	La proposta finale per un Polo di Servizi	
4	Connettere città e mare	196 - 243
	Dispositivi galleggianti per un'inedita modalità espositiva	
	Le premesse del piano di recupero del Porto Antico	
	Il piano quadri per l'Expo di Genova del 1992	
	Variazioni e permanenze della prima versione	
5	Integrare l'architettura	244 - 315
	La riconversione industriale per la rigenerazione urbana	
	La strategia di riuso degli edifici storici del porto	
	Congegni portuali a supporto dell'esistente	
	Il progetto esecutivo di recupero del Porto Antico	
6	Conclusioni	316 - 339

Bibliografia selezionata A1

- Scritti di Renzo Piano 340 - 359
- Scritti su Renzo Piano
- Periodici consultati da Renzo Piano
- Bibliografia generale
- Periodici non specializzati
- Consultazioni archivistiche

Interviste a RPBW A2

- Renzo Venanzio Truffelli 360 - 431
- Shunji Ishida
- Olaf De Nooyer
- Flavio Marano
- Claudio Manfredo
- Mark Carroll
- Donald Hart
- Giorgio Bianchi
- Renzo Piano

Regesto selezionato dell'archivio FRP A3

- 1970. Piano di ricostruzione di Sestri Ponente 432 - 619
- 1981-1984. Piano di recupero del Molo
- 1981-1984. Proposta per un Polo di Servizi
- 1984-1985. Piano quadro del Porto Antico
- 1986-1992. Progetto di recupero del Porto Antico



Shunji ishida, Renzo Piano e i progettisti
del RPBW in sopralluogo al Porto Antico,
Genova, 1989.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



0 Introduzione

La modernità [...] è soprattutto un modo di essere, un atteggiamento dell'architetto verso il progetto: è l'intestardirsi a percorrere una strada che da una parte rifiuta il facile e la retorica e dall'altra tende verso un modo di costruire che sia effettiva espressione del nostro tempo.

Si tratta di un percorso di ricerca.¹

1 Piano R., *La modernità secondo Piano*, in "l'Arca", n. 5, 1987, p. 58.

2 Renzo Piano (n. 1937) è un architetto italiano, vincitore del Premio Pritzker nel 1998 e fondatore del RPBW.

Così Renzo Piano², in un breve testo del 1987, tentava di fornire una definizione di modernità in architettura: non un concetto legato alla forma o allo stile, piuttosto ad un insieme di fenomeni che sono manifestazione della propria epoca. La modernità è il risultato di un lungo processo di lettura, analisi e sperimentazione che dà significato alla contemporaneità. La carriera di Piano ne è uno degli esempi più stimolanti nel panorama della cultura architettonica a cavallo tra XX e XXI secolo. Ripercorrendo la lunga lista di progetti e proposte ideate dall'architetto ci si scontra immediatamente con il constatare che, nonostante la distanza esistente nella moltitudine e varietà di elaborazione prodotte, la totalità della sua opera rientra all'interno di una visione unitaria che mira ad approfondire determinate tematiche che ne costituiscono il vero corpo concettuale.

Come ribadisce Claudia Conforti, non si tratta di ricerca tecnologica fine a sé stessa, di architettura meramente *high-tech*, come generalmente è stata etichettata l'opera di Piano³. Nonostante sia indubbio un notevole interesse per lo studio degli aspetti costruttivi legati alle proprie architetture, "l'immagine high-tech è troppo semplicista"⁴. Il vero obiettivo di queste ricerche ha uno scopo ben più grande: i dispositivi tecnologici ideati da Piano sono degli strumenti necessari a realizzare degli spazi che possano rispondere alle reali esigenze della società contemporanea, che possano dunque essere *moderni*. Spazi connotati da caratteristiche significanti quali l'adattabilità e l'evoluitività, condizioni fondamentali per rispondere alle mutevoli necessità di una società in forte cambiamento.

Con questa lente, è possibile dare una lettura più scientifica di uno di quei lavori citati come esempio di architettura high-tech, il Centre d'Art et de Culture Georges Pompidou (1971-77) a Parigi. L'immagine che ritrae gli sgargianti impianti colorati di questa "macchina terziaria, rumorosa, meccanica, metallica"⁵ è stata emblematicamente inserita ancora recentemente all'interno del volume *Infrastructure Space*⁶, a dimostrazione della sua essenza tecnologica. Questa accezione sembrerebbe vera ad un primo sguardo, a causa dell'importante presenza di una moltitudine di elementi tecnologici ed impiantistici che abitano le facciate e la copertura della costruzione. Ma sono proprio quelle scelte strutturali e quella struttura altamente tecnologica a consentire di avere all'interno dell'edificio piani

3 Si veda: Conforti C., *Levigata artificiosità*, in "Casabella", n. 656, 1998, p. 62-85; Nicolin P., *Architettura Contemporanea in Italia. Conflitti*, Skira Editore, Milano, 2005; Davies C., *High tech architecture*, Thames and Hudson, Londra, 1988.

4 Meade M., *Piano machine*, in "The Architectural Review", n. 1038, 1983, p. 30. Tda.

5 Saggio A., *La città di Piano*, in Greco L., *Renzo Piano. Dalla macchina urbana alla città dell'informazione*, Marsilio Editori, Venezia, 2005, p. 7.

6 Ruby I., Ruby A. (a cura di), *Infrastructure Space*, Ruby Press, Berlino, 2017, p. 58.

liberi da ogni vincolo intermedio, luoghi liberi e flessibili, pronti ad ospitare un'inedita concezione di spazio museale e creativo.

Se questo è vero per i piani intermedi dell'edificio, lo è altrettanto, se non più palesemente, per il piano terra, ovvero per lo spazio di relazione tra architettura e città. Ciò è ancor di più deducibile da una serie di diagrammi che Piano, insieme a Richard Rogers e Gianfranco Franchini, allega alla proposta di concorso. Grazie alla realizzazione di questa complessa maglia strutturale in acciaio, rappresentata con due elementi verticali, è possibile ricavare un piano terra talmente permeabile e trasparente da divenire una sorta di spazio esterno coperto. E questo altro non rappresenta che la volontà di ideare una "macchina urbana"⁷ che si risolva proprio nella continuità tra interno ed esterno. Il Plateau Beaubourg, liberato così da qualsiasi tipo di interferenza, si svuota totalmente per ospitare un luogo in cui possano prendere vita gli scenari più inattesi e spontanei. Una vera e propria *piazza*, l'archetipo dello spazio pubblico urbano, studiato da Piano durante gli anni Sessanta⁸.

L'immagine della piazza come riferimento compositivo, l'implementazione dello spazio pubblico come motore del progetto, il ricorso alla ricerca tecnologica per superare le criticità strutturali sono temi profondamente indagati in svariati ulteriori lavori. In particolare, si citano gli ultimi due progetti di ricerca dottorale compiuti in collaborazione con la FRP da Lorenzo Ciccarelli e Boris Hamzeian. Ciccarelli⁹ ha portato alla luce la *preistoria* nella carriera progettuale di Renzo Piano. Il suo lavoro è fondamentale per comprendere gli antefatti alla progettualità ed alla metodologia dell'architetto. Hamzeian¹⁰, grazie ad un'estensiva opera di ricerca archivistica che ha interessato molteplici fondi, ha ricostituito la cronaca progettuale del Centre Pompidou a Parigi. Nel suo lavoro, riferimenti storici e ricerca tecnologica emergono come i presupposti per la realizzazione della macchina urbana parigina.

Nel vasto universo di riferimenti di Renzo Piano, trovano così spazio elementi ripresi dalla ricerca strutturale e formale d'avanguardia, ma anche soluzioni e modelli storici. La storia per Piano assume le sembianze di un bagaglio di riferimenti a cui attingere alla scoperta di un linguaggio per la contemporaneità che sia coerente con le esperienze precedenti. Le proposte di Piano si conformano come il risultato di un lungo percorso stratificato di ricerca in cui la preesistenza, piuttosto che un limite, assume le sembianze del motore d'innescio del processo progettuale. Come afferma nel suo *Giornale di bordo*, "l'invenzione architettonica non può prescindere dalla storia, dalla tradizione, dal contesto costruito"¹¹. L'opera di Piano si viene così a delineare come l'esito di un lavoro multi-informato in cui le proprie radici italiane, e specificatamente genovesi, ne rappresen-

7 Si veda: Greco L., *Renzo Piano. Dalla macchina urbana alla città dell'informazione*, Marsilio Editori, Venezia, 2005.

8 Si fa riferimento ad alcuni testi annotati da Renzo Piano e oggi custoditi presso la FRP: Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, pp. 14-53; Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970.

9 Ciccarelli L., *Renzo Piano prima di Renzo Piano. I maestri e gli esordi*, Quodlibet, Macerata, 2017.

10 Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York-Barcellona, 2022.

11 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 247.

tano l'influenza principale.

Per cogliere l'anima di Genova basta dirigersi sulla Spianata di Castelletto, oppure passeggiare lungo l'antico bacino portuale. In entrambi i casi ci si accorgerà sin da subito che Genova è profondamente caratterizzata dalla stretta relazione tra la città ed il porto. Ogni volta che si riguarda uno di essi, come dimostrano alcuni scatti di Gabriele Basilico¹², queste due realtà si mescolano tra di loro tanto che non è più possibile riconoscere cosa sia città e cosa sia porto, cosa sia nave e cosa sia edificio. Ed è proprio su questo immaginario che Genova è stata interrogata nel tentativo di definire il complesso grado di relazione tra la sua città ed il suo porto, di svelare il significato e l'immagine della città¹³. Questo era quello che Max Beckmann aveva provato ad immortalare in uno dei suoi dipinti, *The Harbor of Genoa* (1927)¹⁴. In questa vista su Genova, il porto con i suoi elementi (ciminiere, navi, silos, ecc.) domina il primo piano della rappresentazione e si mescola con la città antica retrostante, manifestando la stretta ed indissolubile relazione tra le due entità. È impossibile pensare a Genova senza il suo mare. Ricontestualizzando le parole di Kevin Lynch, è impossibile rappresentare una mappa di Genova senza iniziare dal disegno della linea di costa¹⁵.

Per comprendere al meglio cosa Genova significhi per Piano, si può fare riferimento ad alcuni testi ed interviste che l'architetto ha scritto e rilasciato¹⁶. Genova è una città composta da due realtà. Da un lato c'è la città storica, uno dei più grandi centri storici medievali in Europa, un organismo super denso, compatto, una "casbah"¹⁷ introversa e stratificata. Piano descrive il centro storico come una città fatta "per metà di muri e per metà di gente"¹⁸, come una fabbrica urbana che ha saputo adattarsi su sé stessa nel corso del tempo. Dall'altro lato c'è l'acqua, che nel caso di Genova assume le sembianze del Mar Ligure e del porto di Genova. Si tratta di un'acqua affollata, operosa, "vibrante"¹⁹, in cui trovano posto navi, lavoratori ed ogni tipo di attività. L'acqua di Genova per Piano è un'acqua dinamica, "dove tutto si muove e tutto galleggia"²⁰. Ed il porto diventa uno spazio in cui possono prendere vita gli scenari più surreali. È un luogo in cui i fenomeni fisici vengono messi alla prova al limite delle loro capacità, un luogo in cui addirittura la gravità si può azzerare e tutto può improvvisamente cominciare a volare. È il luogo delle imponenti infrastrutture portuali, dei bastimenti in arrivo e in partenza, delle gru che sollevano la merce in aria. È lo stesso Renzo Piano a ricordare come, da giovane, fosse rimasto particolarmente affascinato nel vedere il sollevamento e l'imbarco della macchina di suo padre su una nave in partenza per la Sardegna²¹.

In questa narrazione, la città storica ed il porto di Genova diventano dei riferimenti fondamentali in grado di stimolare la men-

12 Si fa riferimento alla raccolta selezionata di scatti in: Molinari L. (a cura di), *Piano, porto, città. L'esperienza di Genova*, Skira Editore, Genova, 1999, pp. 26-64.

13 Per approfondimenti, si veda: Grossi Bianchi L., Poleggi E., *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Sagep, Genova, 1980.

14 Beckmann M., *The Harbor of Genoa*, 1927, olio su tela, 90,2x169,2 cm, Saint Louis Art Museum, Saint Louis. Il dipinto è stato utilizzato come copertina del catalogo della mostra d'arte moderna allestita a Genova presso Palazzo Accademia e Palazzo Reale dall'8 aprile all'11 giugno 1972: aa. vv., *Immagine per la città*, catalogo di mostra, Ente Manifestazioni Genovesi, Genova, 1972.

15 Si veda: Lynch K., *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, 1960, p. 66.

16 Si veda: Piano R., *La mia piazza*, in "Abitare le città. Genova 1492-1992", supplemento a "Abitare", n. 311, 1992, pp. 18-23; Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, pp. 15-16; Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, pp. 6-23; Juza C., *Gênes, encore et toujours*, in Juza C., "Renzo Piano, bâtir léger", podcast audio, ep. n. 2, Radio France, 12/03/2024, <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/a-voix-nue/genes-encore-et-toujours-9885238>.

17 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 7.

18 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 41.

Cylinders

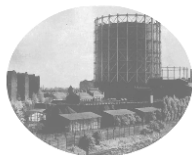


Fig. 24: Gasometer in Berlin, Germany
Gas was stored in the expandable bell
inside the steel frame structure.

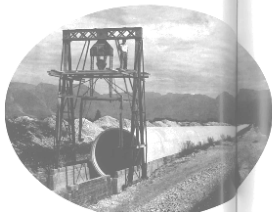


Fig. 25: Installment of a concrete tube
Pier Luigi Nervi designed cantilevers on
either side, to allow the tubes to hang freely
after being mounted, adapting to
changing moments.



Fig. 26: Centre Georges Pompidou in Paris, France

58

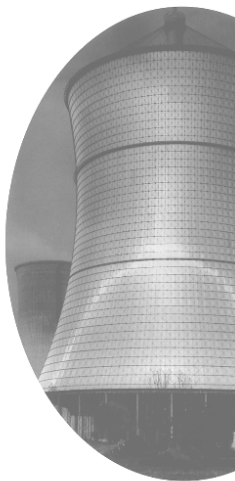


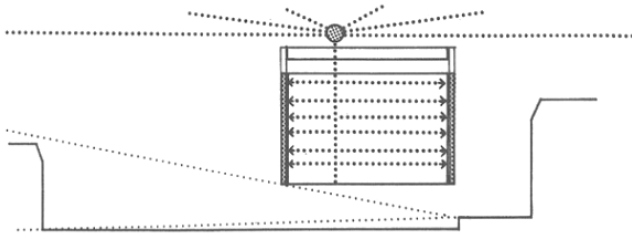
Fig. 27: Cooling tower in Schmehaus
The world's first cable-net cooling
built in 1974.

59

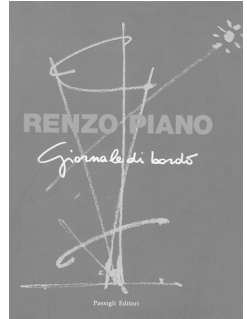
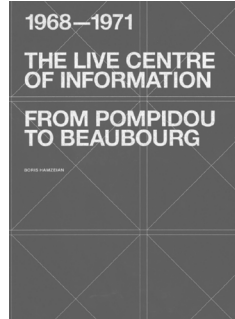
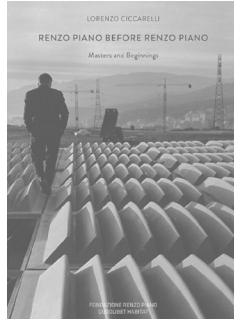
Il Centre Pompidou categorizzato
come infrastruttura cilindrica.
Ruby I., Ruby A. (a cura di),
Infrastructure Space, Ruby Press,
Berlino, 2017, p. 58.



Max Beckmann, *The Harbor of Genoa*, 1927.



Renzo Piano, Richard Rogers,
Gianfranco Franchini, progetto di
concorso per il Centre Beaubourg,
diagramma dei flussi, Parigi, 1971.
Hamzeian B., *Live Centre of
Information. Da Pompidou a
Beaubourg, 1968-1971*, Actar
Publishers, New York-Barcellona,
2022, p. 191.



Ciccarelli L., *Renzo Piano prima di Renzo Piano. I maestri e gli esordi*, Quodlibet, Macerata, 2017.

Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York- Barcelona, 2022.

Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997.

te dell'architetto nel formulare una grammatica architettonica figlia del suo tempo. La conformazione del territorio, le allusioni poetiche della città storica, le caratteristiche sempre mutevoli dell'acqua e la relazione tra la città immobile ed il porto operoso costituiscono un bagaglio inesauribile di impulsi. E non è un caso che proprio da questi due mondi, la città storica e l'acqua, Piano ha continua ispirazione per i suoi lavori.

Quella che Piano ha assunto come bacino primordiale dei suoi riferimenti è un'immagine di città che si va a completare di una serie di riferimenti esterni. È la città storica immortalata da René Clément in *Au-delà des grilles*²² (1949), il porto descritto da Maurizio Maggiani²³ in cui addirittura un elefante può iniziare a volare se sorretto da una gru di carico. È la città cantata da Fabrizio De Andrè e Paolo Conte²⁴. È l'acqua descritta nelle note di Iosif Brodskij, quell'acqua che "offre alla bellezza il suo doppio"²⁵. È quel mare che "sembra sempre eguale, ma in realtà è un fondo di tela mai dello stesso colore"²⁶, fotografato ripetutamente dall'inseparabile compagno di viaggio Shunji Ishida²⁷.

Per cercare ulteriori conferme di quanto appena detto, è sufficiente ripercorrere le tappe delle sedi degli studi di Renzo Piano a Genova. Prima lo studio alla collina degli Erzelli, il luogo ideale per approfondire la sperimentazione costruttiva delle sue prime realizzazioni. Poi, dopo l'interruzione parigina del Beaubourg, Piano rientra a Genova, precisamente a Pegli, in Viale Modugno dove "nasce una formula che manterrà per sempre: la casa bottega"²⁸. Ma sono soprattutto le due sedi successive, quella in Piazza San Matteo prima e a Punta Nave poi, a manifestare la necessità di localizzarsi nel cuore dei propri riferimenti. In Piazza San Matteo, lo studio di Renzo Piano aveva la propria sede nel piano nobile di uno dei palazzi storici che affacciano sulla piccola piazza medievale; l'ultimo piano era adibito a casa. Quelli dello studio in Piazza San Matteo erano gli anni del cantiere del Porto Antico che, come ricordano Claudio Manfredi e Giorgio Bianchi distava nemmeno dieci minuti a piedi²⁹. Infine, la suggestiva sede dell'attuale studio RPBW a Punta Nave, un luogo in cui trovano spazio non solo la casa e la bottega dell'architetto, ma anche la sede della FRP alla base della collina. Un luogo in cui la relazione con le "cartoline del passato"³⁰ diventa perenne e totalizzante.

In che modo quindi i riferimenti rintracciati nel contesto genovese, la città storica e l'acqua, hanno informato l'approccio al progetto di Renzo Piano e come questo si è evoluto sul caso studio del waterfront di Genova?

Questo lavoro non è sicuramente il primo che affronta questo tipo di indagine. Sono diversi gli scritti che danno lettura del modo in

19 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 8.

20 Ivi, p. 7.

21 Piano R., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 31/05/2024.

22 Clément R., *Au-delà des grilles*, Italia-Francia, 1949.

23 Maggiani M., *La regina disadorna*, Feltrinelli, Milano, 1998.

24 Si veda: Freire C., Piano R., *Gênes*, Imprimerie Nationale Éditions, Parigi, 2005, p. 9. Nel libro Piano presenta svariati riferimenti su Genova provenienti dal mondo della musica, dell'arte, del cinema, della letteratura per fornire un'immagine concettuale della propria città natale. Tra questi, Piano cita la canzone *Genova per noi* (1975) di Paolo Conte.

25 Brodskij I., *Fondamenta degli incurabili*, Adelphi, Milano, 1991, p. 108.

26 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 8.

27 Shunji Ishida (n. 1944) è un architetto giapponese, uno degli storici collaboratori di Renzo Piano ed un appassionato fotografo. Tra i suoi soggetti principali, il mare ed il porto di Genova rappresentano delle costanti.

28 Piano L., *Le sedi: da Erzelli a Punta Nave*, in Minella M., FRP (a cura di), "Di acqua e di pietra. Genova, Renzo Piano", *RPBW*, supplemento a "la Repubblica" 16/03/2025, GEDI News Network, Torino, 2025, p. 25.

29 Manfredi C., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 28/11/2023.

Bianchi G., *Intervista rilasciata all'autore*, Parigi, 21/02/2024.

30 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 17.

31 Plebe A., *Genova. Il futuro ha un cuore antico*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 45.

32 Ciagà G. L., *Città d'acqua*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 87.

33 È da specificare che questo lavoro di dottorato nasce dalla manifestazione d'interesse arrivata direttamente da FRP che ha attivamente cofinanziato la ricerca.

34 Ciccarelli L., Ishida S., Rossato Piano E. (a cura di), *Renzo Piano Building Workshop. Progetti d'acqua*, catalogo di mostra, Genova, 2015.

35 Alcozer F., Besio B. (a cura di), *1992-2017. Buon compleanno Porto Antico!*, Genova, Centro Congressi, Magazzini del Cotone, 04/12/2017.

36 Piccardo E., Lavarello A. (a cura di), *1992 Piano per Genova, plug_in*, Genova, 2022.

37 Minella M., FRP (a cura di), *Di acqua e di pietra. Genova, Renzo Piano, RPBW*, supplemento a "la Repubblica", 15/03/2025, GEDI News Network, Torino, 2025.

38 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 104.

cui la città storica e l'acqua di Genova rappresentino per Renzo Piano il riferimento fondamentale delle sue architetture. Andrea Plebe ricorda come quello tra Piano e Genova sia uno scambio reciproco e fecondo, "non solo per la quantità e la rilevanza delle realizzazioni, che abbracciano un ampio arco temporale, ma anche per l'apertura di nuove prospettive che da esso sono derivate, a beneficio della città"³¹. Graziella Leyla Ciagà sottolinea come per Piano l'acqua e la luce divengano dei veri e propri materiali, al pari di quelli da costruzione. L'acqua assume la capacità "di alleggerire e quindi trasfigurare i volumi aggiungendo una valenza estetica e anche metaforica nella percezione dell'architettura costruita"³². Tuttavia, è importante specificare che questi lavori, nella maggior parte dei casi e nonostante tocchino dei tasti fondamentali, si conformino come articoli, capitoli di libri, o piccole pubblicazioni. Ad oggi, non esiste un lavoro estensivo di ricerca che dimostri ed indagheri in profondità la relazione tra Renzo Piano e Genova tramite il ricorso agli strumenti della ricerca archivistica e dell'analisi architettonica.

L'esigenza di intavolare una ricerca di questo tipo³³ era comunque sentita da tempo. Nel 2015 la mostra *Progetti d'acqua. Renzo Piano Building Workshop*³⁴ indagava tramite un percorso espositivo ospitato nelle sale del Museo Navale di Pegli i molteplici progetti realizzati da Piano che lo legano a questo elemento. Nel 2017 si è celebrato il 25ennale dell'apertura del Porto Antico a Genova con una serie di iniziative, tra cui va menzionata la conferenza organizzata al Centro Congressi ai Magazzini del Cotone *1992-2017. Buon compleanno Porto Antico!*³⁵. Qui, hanno preso parte ricercatori, progettisti ed istituzioni nel tentativo di raccontare il progetto ed il cantiere nato in occasione dell'expo del '92 e dare una lettura dei fenomeni di trasformazione indotti dal progetto di recupero dell'area. È del 2022, in occasione del trentesimo anniversario delle celebrazioni colombiane, la ricerca curata da Emanuele Piccardo e Antonio Lavarello intitolata *1992 Piano per Genova*³⁶. Oppure la ben più recente pubblicazione curata da Massimo Minella, per "la Repubblica", e FRP, emblematicamente intitolata *Di acqua e di pietra*³⁷.

Indagare i progetti che Piano realizza per la sua città natale significa necessariamente interfacciarsi con gli elementi che la compongono e caratterizzano. Significa conoscere la grammatica di questo territorio per rintracciarne i significati, le analogie, i precedenti e comprenderne dunque gli sviluppi e gli impatti. Significa sbrogliare la matassa di quel *filo rosso* che, come afferma Piano, lega insieme i progetti di Genova nel delineare una "metodologia di analisi e intervento sullo spazio urbano"³⁸. Significa entrare in contatto con il grande protagonista di questa storia: il porto. O, meglio, il *waterfront*.

Lavorare sul waterfront consiste nel prendere atto che questo



Fotogramma che ritrae il centro storico di Genova durante gli anni Quaranta dalla zona di Castelletto. René Clément, *Au-delà des grilles*, Italia-Francia, 1949.



Gabriele Basilico, nave attraccata al porto, Genova, sd.
Molinari L. (a cura di), *Piano, porto, città. L'esperienza di Genova*, Skira Editore, Genova, 1999, p. 43.



Gianni Berengo Gardin, sede del
Renzo Piano Building Workshop
in piazza San Matteo, Genova, ca.
1985.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Fregoso & Basatto, sede del Renzo Piano Building Workshop a Vesima, vista sulla scrivania di Renzo Piano, Genova, ca. 1995.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

ambito non sia configurato come un confine senza spessore, come una linea di costa che distingue il mare dalla città. Significa piuttosto entrare in relazione con l'idea che il waterfront è uno spazio liminale di transizione tra terra e acqua, un "sistema profondo, dinamico e capillare"³⁹ frutto del lavoro collettivo e sinergico di svariati fattori che lo rendono un luogo connotato da un immaginario talvolta contraddittorio. Utilizzando le parole di Guendalina Salimei, curatrice del Padiglione Italia della 19° Mostra Internazionale di Architettura alla Biennale di Venezia 2025, l'azione di riscrittura del waterfront deve necessariamente passare dall'interpretare queste aree in quanto "elemento di filtro ma anche di connessione e disconnessione, luogo di dialogo e di cooperazione, spazi di mediazione che riassumono tutti i significati di una frontiera; [spazi] in continuo divenire e, pertanto, [...] carichi di opportunità, occasioni di riflessione e di ricerca per nuove strategie progettuali"⁴⁰.

Se è Genova la fonte di ispirazione continua per Piano, è sempre Genova, allo stesso tempo, il laboratorio prediletto dell'architetto per mettere a punto le proprie sperimentazioni. Ed è proprio sul waterfront di Genova, sullo spazio di interazione tra città e mare, che Piano dedica gran parte della sua vita e delle sue riflessioni maturando una visione che dall'area più limitata del porto storico possa arrivare a riscoprire l'intero affaccio della città sul mare. In questo rapporto così intimo ed allo stesso tempo così complesso, ed a volte problematico⁴¹, Piano ha donato alla città una serie di proposte e di progetti. La ricerca svolta presso gli archivi della FRP ha dimostrato la presenza di svariate soluzioni redatte sul waterfront di Genova da Renzo Piano durante la sua carriera. La maggior parte di queste si attestano in corrispondenza dell'area del Porto Antico, l'area che, come conferma anche Cesare Fera⁴², contiene al suo interno già tutto: il porto e l'antico⁴³.

In particolare, questo lavoro di ricerca fa riferimento a cinque progetti che spaziano su un arco temporale che va dal 1970 al 1992, anno in cui si è tenuta l'Esposizione Internazionale Specializzata *Cristoforo Colombo: la nave e il mare*, assunta come traguardo di questo percorso. Si tratta del piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente (1970) allegato ad una più ampia proposta di espansione del porto a Voltri, del piano di recupero del quartiere del Molo (1981-1984), della proposta per il Centro di Servizi al Porto Antico (1982-1984), del *piano quadro* per l'allestimento dell'esposizione colombiana al Porto Antico del 1992 (1984-1985) e del progetto di recupero del Porto Antico (1986-1992)⁴⁴.

Ciascuno dei cinque progetti analizzati in questa ricerca dottorale viene esaminato secondo una doppia chiave di lettura: una più ampia che mira a collocare il singolo progetto all'interno dell'impo-

39 Grasseti A., El Hage H., *The coast is not a line. (re)drawing Genoa's water-city interface*, 2025, video, Padiglione Italia "Terræ Aquæ. L'Italia e l'Intelligenza del mare", 19. Mostra Internazionale di Architettura "Intelligens. Naturale. Artificiale. Collettiva", La Biennale di Venezia.

40 Salimei G. (a cura di), *Terræ Aquæ. L'Italia e l'Intelligenza del mare. Call for visions and projects*, 19. Mostra Internazionale di Architettura "Intelligens. Naturale. Artificiale. Collettiva", La Biennale di Venezia, 2025.

41 Si fa riferimento a diversi scritti di Renzo Piano nei quali emerge un rapporto contraddittorio con la propria città natale. Tra questi, si veda: FRP, F COL_003, 17/10/1988, lettere di Renzo Piano a Bruno Zevi e Cesare Campari con osservazioni sulla proposta del Cono di John Portman al Porto Antico; Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 16, "ho sempre avuto con Genova un rapporto d'amore e odio che implica la fuga, ma anche il ritorno".

42 Cesare Fera (1922-1995) è stato un ingegnere italiano e presidente della sezione genovese di Italia Nostra.

43 ACF, F sn., 1988, sp.

44 Gli ultimi due progetti presi in esame corrispondono in realtà allo stesso progetto che, per dare migliore lettura e struttura alla tesi, è stato suddiviso nelle due fasi

temporali riportate: una preliminare specifica alla predisposizione dell'esposizione; una esecutiva focalizzata sulle operazioni realizzate in vista dell'esposizione.

45 Greco L., *Renzo Piano. Dalla macchina urbana alla città dell'informazione*, Marsilio Editori, Venezia, 2005, p. 26.

stazione generale della ricerca e una più specifica focalizzata sull'azione progettuale principale che dà forma al progetto stesso. Con l'obiettivo di chiarire in che modo l'acqua e la città storica di Genova abbiano rappresentato i riferimenti fondamentali nell'orientare la progettualità di Piano, la tesi si propone come pretesto per decifrare la metodologia progettuale di Piano applicata sul caso studio del waterfront di Genova, declinata in un insieme di azioni compositive da intendersi quali "materiali [...] della composizione urbana"⁴⁵. Strutturata come una narrazione per progetti, la tesi è articolata in cinque capitoli, ciascuno dei quali dedicato all'analisi di una specifica opera. In ogni capitolo, l'esame puntuale del progetto considerato si arricchisce di una serie di contaminazioni esterne che aiutano a mettere in luce analogie, relazioni e nessi concettuali tra l'elaborazione compositiva e altri riferimenti esterni.

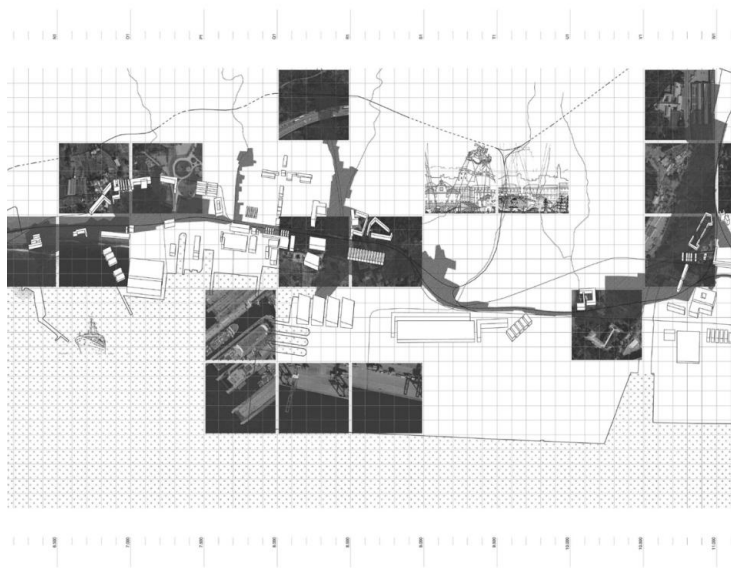
Nota metodologica

In quanto tesi di dottorato in *composizione architettonica ed urbana*, questo lavoro di ricerca mira ad indagare gli aspetti compositivi, procedurali e progettuali dell'opera architettonica di Renzo Piano sul waterfront di Genova. Non si tratta di ricostruire una cronaca dettagliata ed oggettiva dei fatti accaduti, piuttosto di delineare una metodologia progettuale basata sul duplice riferimento della città storica e dell'acqua assunti dal contesto genovese. Per la sua natura e in relazione alla possibilità di accedere a specifici istituti archivistici, la ricerca ha assunto un'impostazione ibrida, a metà strada fra composizione e storia. Ha fatto propri strumenti provenienti da entrambi questi ambiti, diversi ma complementari tra di loro. Ciò avviene nella convinzione che, utilizzando le parole di Vittorio Pizzigoni, "la storia dell'architettura caratterizza l'architettura sia nel suo farsi, sia nel suo riflettere su sé stessa. Senza storia dell'architettura non sarebbe possibile né parlare di architettura né progettare. Per usare altre parole, il legame col passato costituisce quel nucleo irrinunciabile attraverso cui l'architettura si produce e si accresce, si apprende e s'insegna"⁴⁶. Nell'idea che "non [possa] esserci ricerca di architettura che non sia ricerca di storia dell'architettura"⁴⁷, la tesi si struttura attorno a due strumenti di ricerca che ne costituiscono i fondamenti metodologici: ricerca d'archivio e analisi compositiva.

La ricerca archivistica è stata svolta presso diverse istituzioni, tra cui la FRP (oggi parte di ASM), la Biblioteca della Scuola Politecnica dell'Università di Genova, l'Archivio Storico del Comune di Genova e l'Archivio Storico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Tra questi, l'archivio della FRP ha rappresentato la fonte primaria principale, quello maggiormente visitato e consultato, per la rilevanza dei materiali contenuti e per l'indissolubile relazione

46 Pizzigoni V., *Architettura come disciplina storica*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa, 2024, p. 8.

47 Ivi, p. 79.



Alberto Grassetti, Hadi El Hage,
The Coast is not a Line. (re)drawing
 Genoa's water-city interface,
 Venezia, 2025.

- >
- Dda., localizzazione dei cinque progetti elaborati da Renzo Piano sul waterfront di Genova presi in esame nella tesi di dottorato, 2025.
1. piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente (1970)
 2. piano di recupero del quartiere del Molo (1981-1984)
 3. proposta per un Polo di Servizi (1982-1984)
 4. piano quadro per il recupero del Porto Antico (1984-1985)
 5. progetto esecutivo per il recupero del Porto Antico (1986-1992).



con i progetti presi in esame. La tipologia di materiali visionati è delle più disparate. Si tratta di disegni, immagini fotografiche, documenti, corrispondenza, modelli, riviste specializzate, pubblicazioni, giornali, video. Per comprendere l'ordine di grandezza del materiale in questione, per il fondo relativo al progetto per il recupero del Porto Antico si contano: 184 faldoni di documenti; 27 book di presentazione; 81 scatole di disegni A0; 129 tubi di disegni di grandi dimensioni; 53 raccoglitori di diapositive. A questi materiali si aggiungono quelli raccolti all'interno dell'ampia emeroteca conservata presso la FRP che conserva le pubblicazioni possedute e collezionate da Piano a partire indicativamente dagli anni Sessanta. L'accesso a questi testi si è rivelato essenziale per ricostruire gli interessi, i riferimenti e il contesto culturale con cui l'architetto è entrato in contatto nel corso della sua carriera. È necessario specificare che numerosi volumi presentano segnalibri, annotazioni e ritagli realizzati da Piano stesso, oggetto di specifica attenzione all'interno della tesi.

Presso l'archivio della Biblioteca della Scuola Politecnica dell'Università di Genova è stato ritrovato uno dei book di progetto prodotti da RPBW contenente una versione del piano per l'esposizione colombiana del 1992 datata 1986. All'Archivio Storico del Comune di Genova è stato consultato il fondo dell'Ente Colombo '92. All'interno del dossier, composto da 113 faldoni, sono stati reperiti documenti amministrativi, delibere comunali, corrispondenza varia, elaborati progettuali e proposte espositive. L'Archivio Storico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha fornito invece alcuni materiali fotografici utili a comprendere lo stato del porto storico di Genova prima degli interventi realizzati nella seconda metà degli anni Ottanta. Un ulteriore contributo è giunto dall'archivio personale di Cesare Fera, il quale contiene riflessioni, appunti ed una proposta per il recupero del Porto Antico di Genova realizzata insieme agli studenti della sede genovese della Clemson University.

A completare il corpo documentale della ricerca, si aggiungono le testimonianze orali raccolte dalle figure direttamente coinvolte nei processi progettuali e decisionali. Queste dichiarazioni sono di fondamentale importanza in quanto contribuiscono a formare un quadro conoscitivo più ricco e articolato, permettendo di cogliere dimensioni altrimenti non accessibili. All'interno degli apparati della tesi⁴⁸ si riportano le interviste, con trascrizione integrale e verificata dagli intervistati stessi, dei progettisti di RPBW coinvolti nel progetto di recupero del Porto Antico: Shunji Ishida; Renzo Venanzio Truffelli; Flavio Marano; Olaf De Nooyer; Claudio Manfredo; Mark Carroll; Donald Hart; Giorgio Bianchi; Renzo Piano. Sono stati inoltre ascoltati ricercatori, professori, progettisti, politici ed esperti, tra cui: Boris Hamzeian; Francesco Saverio Fera; Lorenzo Ciccarelli; Claudio Bur-

48 Si veda l'appendice 2.

lando; Roberto Melai; Alessio Montanari; Rosella Biondo; Gianfranco Dioguardi.

Come anticipato, questo lavoro di ricerca è anche l'esito di un costante confronto con colleghi e ricercatori accomunati dall'interesse per lo studio della città-porto. Tra settembre 2024 e febbraio 2025 è stato svolto un periodo di *visiting research* presso la Chair of History of Architecture and Urban Planning del Dipartimento di Architettura della Delft University of Technology. Durante i sei mesi, la ricerca ha potuto arricchirsi attraverso il dialogo continuo con i membri del gruppo di ricerca PortCityFutures, le cui indagini parallele hanno rappresentato un terreno fertile di scambio, contribuendo in modo significativo ad affinare il quadro teorico e a definire con maggiore precisione il contesto metodologico della tesi.

Se l'indagine archivistica rappresenta uno dei fondamenti metodologici di questa ricerca, l'analisi compositiva tramite ridisegno critico dei progetti presi in esame in questo lavoro ne costituisce l'altro. Il disegno non intende sostituirsi al prezioso materiale grafico originariamente prodotto dai progettisti, quanto piuttosto di affiancarlo come strumento interpretativo. In tal senso, esso diventa un mezzo di analisi e conoscenza capace di svelare relazioni interne, analogie progettuali e significati latenti. Il disegno, inteso come atto conoscitivo, permette di penetrare nei meccanismi compositivi dei progetti e di evidenziarne la coerenza, le trasformazioni, le scelte linguistiche e strutturali. Operativamente, l'attività è stata condotta attraverso la raccolta, la selezione e l'organizzazione cronologica dei materiali progettuali relativi ai cinque progetti presi in esame. Questi elaborati sono stati oggetto di un'analisi comparativa volta a far emergere l'evoluzione progettuale delle singole opere, nonché la progressiva maturazione del pensiero architettonico di Renzo Piano. Dove disponibili, si è fatto riferimento a date e informazioni archivistiche certe; nei casi in cui tali dati fossero assenti, la collocazione temporale dei materiali è stata dedotta attraverso incroci documentali o sulla base della coerenza con le fasi progettuali già accertate. Il risultato è stato l'elaborazione di una *timeline* che ricostruisce lo sviluppo dei singoli progetti, integrata da un corredo informativo che include eventi storici rilevanti, pubblicazioni, riferimenti teorici e altri progetti coevi, offrendo così un contesto più ampio e articolato.

L'esito di questo processo è una raccolta di disegni originali, composta prevalentemente da planimetrie e assonometrie, realizzati per ciascuno dei cinque progetti analizzati. Per ogni intervento sono stati prodotti più elaborati, suddivisi in tre categorie principali: il rilievo dello stato di fatto dell'area di progetto, la rappresentazione dell'azione progettuale così come dedotta dall'analisi compositiva, e lo stato finale di progetto. A questi si aggiungono anche altri dise-

gni, dedicati ad esplorare e dare lettura di elementi architettonici e configurazioni urbane. Nel loro insieme, questi elaborati grafici non hanno dunque un valore meramente illustrativo, ma costituiscono un vero e proprio strumento di indagine. Essi rappresentano una modalità autonoma di riflessione progettuale, capace di offrire una lettura critica dell'opera architettonica e del suo processo di formazione, restituendo una visione complessiva che integra osservazione diretta, studio dei documenti d'archivio e interpretazione compositiva. Il disegno, in questa prospettiva, diviene parte integrante della ricerca, contribuendo in modo decisivo alla costruzione dell'impianto metodologico complessivo della tesi.



1

Strutturare lo spazio pubblico

Durante gli anni Sessanta, Renzo Piano era venuto a contatto con una serie di riferimenti teorici e progettuali che avrebbero costituito il nucleo primordiale della sua opera architettonica. Da un lato, le esperienze riconducibili all'architettura Metabolista giapponese e Radicale inglese proponevano modelli urbani fondati sulla distinzione tra un'infrastruttura primaria definitiva ed una secondaria adattabile, aprendo la strada a nuove concezioni di organizzazione dello spazio cittadino. Oltre ad un'inedita configurazione urbana, il repertorio formale di queste ricerche trovava numerose analogie con quell'immaginario portuale che Piano avrebbe rielaborato in un linguaggio architettonico tecnologico, permeabile e leggero. Dall'altro lato, un secondo insieme di letture, incentrate sullo studio della città storica e dello spazio pubblico, contribuiva a rafforzare in Piano una sensibilità sempre maggiore verso i caratteri propri dell'urbanità antica. Gli scritti di Yoshinobu Ashihara, Roberto Pane, Renato De Fusco e altri avevano portato Piano ad assumere l'archetipo simbolico della piazza del Campo di Siena quale modello capace di sintetizzare multifunzionalità, adattabilità degli spazi liberi ed integrazione delle componenti urbane.

Questi elementi, reinterpretati tramite il ricorso attento alla sperimentazione tecnologica moderna, avrebbero costituito i fondamenti teorici di una metodologia d'intervento teorizzata da Piano in due scritti pubblicati nel 1970 che possono essere considerati i manifesti del suo pensiero progettuale. In essi, le esperienze condotte a cavallo tra anni Sessanta e Settanta venivano sistematizzate in una riflessione più ampia sulla strutturazione dello spazio urbano atta a restituirne senso, funzionalità e riconoscibilità.

Il primo banco di prova su cui testare questa modalità d'intervento arrivava con il piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente (1970), allegato ad uno studio

schematico per lo sviluppo dell'area portuale ad ovest di Genova. In questo progetto è possibile dare lettura per la prima volta dell'intreccio tra le due matrici informative fondamentali dell'opera di Renzo Piano a Genova: da una parte, la città antica, declinata nell'archetipo della piazza pubblica; dall'altra, il contesto portuale e acquatico, evocato nella leggerezza strutturale e nella logica dei *carichi sospesi*. In questa prima fase, il riferimento all'acqua rimaneva ancora implicito, su un piano concettuale e formale, mentre era l'immagine della città antica a guidare in modo prioritario la strutturazione della proposta. Concepito come un sistema capillare di spazi pubblici, in parte a terra ed in parte in quota, il piano per Sestri Ponente si proponeva come il prototipo applicativo di una metodologia progettuale che Piano avrebbe sperimentato qualche anno più tardi a Parigi con la realizzazione del Centre Pompidou e, successivamente, sul caso studio del waterfront genovese.

Dualismo e adattabilità della struttura urbana

Nel tentativo di dare forma ad un bagaglio di riferimenti per le proprie architetture, durante gli anni Sessanta Renzo Piano aveva accumulato, studiato e annotato una serie di testi che si focalizzavano su diverse questioni. Tra questi, trovavano spazio articoli che si concentravano sul tema della costruzione dei grandi centri direzionali¹, rassegne sugli sviluppi del dibattito nazionale sulla pianificazione della città italiana², così come le sperimentazioni di ricerca strutturale e formale d'avanguardia declinate principalmente negli esempi dell'architettura Radicale inglese³ ed in quella Metabolista giapponese⁴. Proprio in merito a quest'ultimo filone di ricerca, è necessario ricordare che in Giappone, a partire dal 1960, il gruppo dei Metabolisti dirompeva nel dibattito architettonico-urbanistico con una serie di proposte che siergevano come manifesto per un nuovo approccio alla progettazione della città. Si trattava di superstrutture altamente tecnologiche e complesse che nascevano dall'esigenza di sopperire all'incapacità della città tradizionale di rispondere alla sua rapida espansione ed ai problemi sociali che da essi ne derivavano.

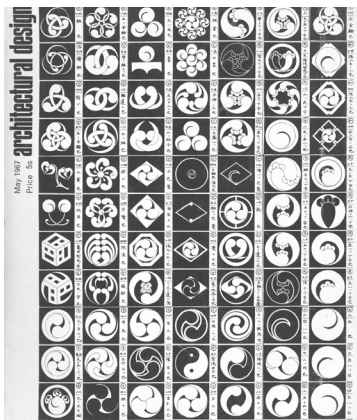
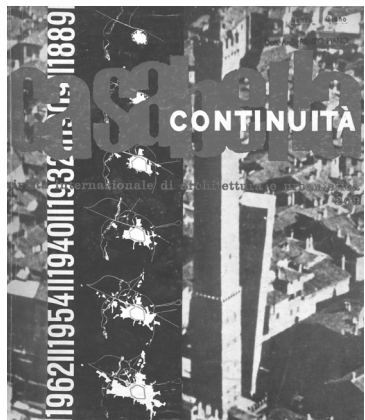
Tra i vari piani elaborati dal gruppo asiatico, quello per la baia di Tokyo (1960) prodotto da Kenzo Tange costituiva uno dei riferimenti principali per Renzo Piano⁵. Nell'immaginario del piano sviluppato da Tange, la nuova infrastruttura implementata nella baia di Tokyo sarebbe potuta entrare in sinergia con le operazioni di ricostruzione e rinnovamento della città esistente, con l'obiettivo di realizzare un impianto urbano inedito frutto di "due processi che [...] dovrebbero vicendevolmente compenetrarsi e favorirsi"⁶. Il piano si componeva di un grande "asse civico" lineare che divideva la baia in due parti. Questo asse era costituito con un sistema "ciclico [di trasporti] a triplice livello [con] una serie di maglie d'allacciamento"⁷ che avrebbe avuto origine dal centro della metropoli di Tokyo per espandersi all'interno della baia in maniera graduale rispetto all'incremento demografico cittadino. Dal centro di Tokyo si sarebbero diffuse funzioni pubbliche da attestarsi lungo l'asse principale insieme a tutti quei servizi necessari a soddisfare le esigenze urbane di un tale complesso. Così Tange ed i suoi collaboratori immaginavano che sull'asse potessero trovare spazio uffici del governo nazionale, imprese d'affari straniere, funzioni centrali, della finanza, dei pubblici trasporti, centri di ricerca, grandi magazzini, centri di svago, organizzazioni culturali, alberghi. Dall'asse civico si diramava una fitta rete di infrastrutture viarie disposte secondo linee parallele necessarie al collegamento ed all'ancoraggio dei sistemi abitativi modulabili ed intercambiabili. Le zone residenziali sarebbero state edificate su terreni sottratti alle acque o su piattaforme sostenute da grandi piloni immersi direttamente nel fondale marino.

1 Si veda: Canella G., *Vecchie e nuove ipotesi per i Centri Direzionali*, in "Casabella Continuità", n. 275, 1963, pp. 42-56; Markelius S., *Il nuovo centro di Stoccolma*, in "Casabella Continuità", n. 275, 1963, pp. 2-25; Boschini L. M., Mitrovic M., *Il concorso per il centro di Skopje*, in "Casabella", n. 307, 1966, pp. 24-29; De Marpillero G., *Il piano di Piccapietra a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 16-43.

2 Si veda: Grassi G., *La città come "prestazione vitale"*, in "Casabella Continuità", n. 258, 1961, pp. 3-5; Rossi A., *La città e la periferia*, in "Casabella Continuità", n. 253, 1961, pp. 22-27; Vercelloni V., *Milano 1861-1961: un secolo di occasioni mancate nello sviluppo della città*, in "Casabella Continuità", n. 253, 1961, pp. 28-41; Cervellati P., Pallotti U., Tarozzi F., *Lo sviluppo della città*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 6-8; Campos-Venuti G., *Bologna, un esempio concreto di pianificazione comprensoriale*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 4-5; Campos-Venuti G., *Relazione 1962 sul Piano Intercomunale*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 9-12; De Carlo G., *Piano Intercomunale Milanese. Realtà e prospettive del primo schema*, in "Casabella Continuità", n. 282, 1963, pp. 21-27; Tintori S., *Piano Intercomunale Milanese. Lo stato attuale degli studi*, in "Casabella Continuità", n. 282, 1963, pp. 4-20.

3 A differenza dei progetti redatti dai Metabolisti, nell'emeroteca della FRP non sono presenti tesi in merito ai filoni di architettura Radicale inglese. Tuttavia, l'interesse di Renzo Piano per queste architetture è testimoniato da diverse dichiarazioni rilasciate dall'architetto. Si veda: Demorlane H., Barré F., *Beaubourg*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 189, 1977, pp. 41-84.

4 Si veda: Tange K., *Un piano per Tokyo*, in "Casabella Continuità", n. 258, 1961, pp. 6-21; sa., *I progetti di Metabolism*, in "Casabella Continuità", n. 273, 1963, pp. 30-38;



Selezione dalla biblioteca personale
di Renzo Piano custodita presso
la FRP.

"Casabella Continuità", n. 269, 1962.

"Casabella Continuità", n. 273, 1963.

"Casabella Continuità", n. 275, 1963.

"Architectural Design", vol. 37, n.

5, 1967.

Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

studio in altri centri. Siffatti provvedimenti, sotto taluni aspetti, potrebbero rivelarsi indubbiamente vantaggiosi. A nostro avviso, tuttavia, la Tokio che rimarrebbe dopo l'adozione di simili provvedimenti continuerebbe a dilatarsi nel caso urbano. Inoltre, non cesserebbero di essere valide le cause che determinano l'espansione delle metropoli.

Tokio non potrà venire salvata se non s'impedirà di tenere ben fuso il suo polo obiettivo sulla scena di Tokyo. Non ci sarà possibile ottenere nulla estraniandoci dalla realtà, possono certamente esistere spazi opposti in cui trasferire determinate installazioni urbane già esistenti, ma il problema dell'espansione di Tokyo sussisterebbe egualmente.

Da molti si sostiene che l'espansione della metropoli è stata troppo rapida, ma la vera difficoltà risiede nel fatto che i nostri progetti all'atto pratico si sono rivelati troppo molli e la linea di condotta da noi seguita è stata troppo arrestata. Si dice e si ripete: «Dobbiamo essere pratici», e tuttavia il tipo di «praticità» messo in opera a Tokyo è il meno pratico immaginabile. Iluso è del tutto privo di realismo, e al tempo stesso non fa che ispirarsi al passato.

Noi, per quanto ci riguarda, ammettiamo la necessità dell'espansione di Tokyo, l'importanza della sua esistenza, la validità delle funzioni che essa assolve. Inoltre, noi riteniamo possibile indirizzare entro nuovi canali la spinta umana che ha determinato il caso odierno, ed è questo il motivo per cui proponiamo uno schema che secondo noi è al tempo stesso costruttivo e pratico.

Esiste un solo modo, e uno soltanto, per salvare Tokyo: esso esige la creazione di una nuova struttura urbana capace di porre la metropoli in grado di svolgere le sue vere funzioni fondamentali.

Non non stiamo cercando di riprodurre la Tokio attuale, e di costruire in sua vece una metropoli interamente nuova. Desideriamo invece dotare la metropoli d'una struttura rinnovata che possa determinare il rinnovamento. Non ci limitiamo perciò semplicemente a parlare di «ridimensionamento», ma intendiamo stabilire una nuova direzione lungo la quale dovrebbe procedere questo ridimensionamento. Un ridimensionamento non orientato in una direzione ben definita non potrà mai risolvere i problemi che assillano Tokyo.

Secondo la nostra proposta, i fini fondamentali del ridimensionamento suddetto dovrebbero essere i seguenti:

- 1) Passaggio da un sistema centripeto-radiale a un sistema di sviluppo lineare;
- 2) Ripetimento dei mezzi per conciliare in una sola unità organica sia

la struttura della metropoli che il sistema di trasporti e l'architettura urbana;

- 3) Ammare un nuovo ordine spaziale urbano capace di rispecchiare l'organizzazione aperta e la sponanza mobile della società attuale.

Lo sviluppo dell'economia giapponese porta a un ulteriore inasprimento della politica.

I mutamenti rivoluzionari occorsi nella tecnologia e nei consumi, anche se non sono riusciti a risolvere alcuni problemi sociali, hanno tuttavia modificando l'intera struttura della produzione giapponese e accresciuto il livello dell'efficienza economica. Uno dei risultati da essi derivanti è lo spostamento della massa d'opera dalle industrie primarie a quelle secondarie, in particolare modo industrie pesanti e industrie chimiche, ma anche più apparentemente di questo è stato il fenomeno dell'aumento nell'aliquota di popolazione occupata nelle industrie terziarie. Nel 1955, la ripartizione fra industrie primarie, secondarie e terziarie era rispettivamente del 41, del 24 e del 35 per cento. Secondo le stime relative a cura del Consiglio nazionale dell'economia, si prevede che nel 1970 le cifre anzidette diverranno del 23, del 34 e del 43 per cento, rispettivamente, mentre per il 1980 si ha ragione di presumere che detta ripartizione sarà rispettivamente del 16, del 40 e del 44 per cento. Nel corso di tale processo, il fenomeno dell'aumento si svilupperà in rapido crescendo: la popolazione urbana aumenterà quindi dall'attuale livello di 42 milioni a un livello di 57 milioni prevedibile per l'anno 1970. Quanto al 1980, si ritiene che a quest'ultima cifra possano aggiungersi altri otto milioni di unità. Nel corso di detto periodo lo spostamento a favore delle industrie terziarie contribuirà senza dubbio a incrementare l'espansione delle megacittà.

Tale tendenza già risultava dal censimento del 1950, nel quale si vide che nel corso degli ultimi cinque anni, di fronte a un aumento totale di popolazione pari a quattro milioni di unità, l'aumento della popolazione nella sola zona di Tokyo ha assorbito il 60 per cento della cifra complessiva. Ciò indubbiamente determina una tendenza pressante sull'area metropolitana, ma rappresenta al contempo una tremenda crisi di spinta umana.

La distribuzione delle fabbriche in Giappone.

Senza dubbio si tratta d'una misura necessaria, e tuttavia, anche se tutte le fabbriche venissero spostate verso l'entroterra meridionale di Kyūshū, la popolazione occupata nell'industria terziaria — che controlla la circolazione economica — continuerebbe a concentrarsi nella città di Tokyo. I progetti di spostamento delle fabbriche non sono certo privi di significato,

ma da soli non riuscirebbero a risolvere i problemi di Tokyo.

Il trasferimento delle industrie complementari in «città-satellite».

Anche questo provvedimento è soggetto a critiche analoghe al precedente. Sarebbe senz'altro utile cosa dar vita a «città-satellite» in cui una certa aliquota della popolazione avesse modo di risiedere in un ambiente circondato di verde, ma anche questo «città-satellite» non porrebbe risolvere i problemi fondamentali. Pur ammettendo l'eventualità che riuscissero a prosperare, finanno che rimarrebbero dei satelliti, queste città non porrebbero far altro che aggiungere ulteriore peso al già notevole fardello del nucleo urbano. Per di più, l'esperienza di Londra e delle sue «città-satellite» ci permette di constatare la tendenza che i giovani nati e cresciuti in tali città — una volta che siano giunti alla maggiore età — hanno di tornare ad affollarsi nell'area urbana centrale.

Dispersione delle funzioni.

Tale pure costituisce un altro possibile accorgimento. Senza dubbio l'allontanamento della metropoli d'un certo numero di funzioni non indispensabili rappresenterebbe un miglioramento. Misure di questo genere sono già state adottate in America, dove numerosi tipi d'installazioni sono stati decentrati dalle cure della metropoli a località situate lungo autostrade veloci che si dipartono dalla zona centrale. Tale è il caso concernente centri d'acquisto e di svago, i quali, per loro stessa natura, gravitano in direzione della zona residenziale. Anche a Tokyo, nel centro sussidiario di Shinjuku, si può rilevare una tendenza a divenire nuclei di consumi economici.

Nonostante questo, ove si procedesse a un loro decentramento, le industrie produttive, terziarie e complementari continuerebbero a trovarsi nella necessità di rimanere in stretto contatto con il centro della metropoli, e da ciò risulterebbe un incremento nel flusso di traffico variabile fra il centro della metropoli e le zone limitrofe. Nel caso specifico, sarebbe peraltro del tutto ragionevole, come del resto è già stato proposto, trasferire la sede del governo e relativi uffici nella zona ai piedi del Fujiyama: questo nuovo centro, se si realizzasse un opportuno collegamento mediante autostrada veloce, risulterebbe separato dal centro metropolitano da una sola ora d'automobile. Se per contro dovesse sussistere la necessità d'impiegare due o tre ore per raggiungere il centro metropolitano dalle estreme propaggini viciniori, sembra assai dubbia la possibilità di mantenere un opportuno flusso di comunicazioni. Ancora una volta risulta evidente che il problema si accentra essenzialmente nella stessa Tokyo.

In ogni modo, anche un eventuale decentramento della sede governativa non comporterebbe necessariamente una limitazione nello sviluppo della metropoli. In America, infatti, — per quanto la sede del governo sia a Washington, non si è potuto evitare l'espansione esplosiva della città di New York.

Nel comunque non ci opponiamo ai provvedimenti sopra citati, ma ci opponiamo a tutte le teorie con le quali si pretende di sostenere che tali provvedimenti possono essere sufficienti a risolvere i problemi di Tokyo.

Integrazione di centri metropolitani insidiati.

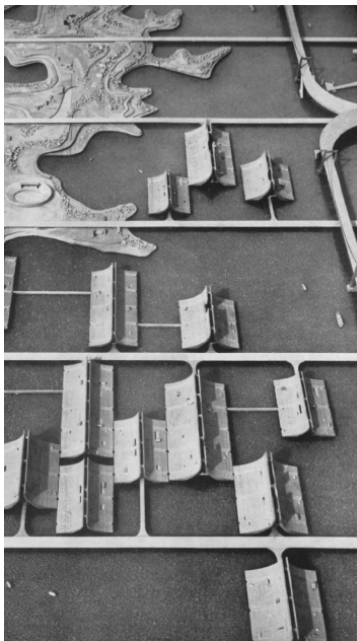
Simile realizzazione potrebbe venire riguardata come mezzo atto a rallentare lo spostamento delle funzioni verso il centro metropolitano vero e proprio. Entro certi limiti, alcuni centri sussidiari già si sono sviluppati a Shinjuku, Ikebukuro e Shibuya, località relativamente prossime a grandi zone residenziali, tuttavia le funzioni esplesate da tali centri sussidiari risultano soprattutto legate ai consumi. Ben pochi palazzi per uffici sono sorti in questi centri, e ciò si spiega con la considerazione che i palazzi per uffici gravitano naturalmente in direzione del centro vero metropolitano. È d'altronde, un decentramento autentico delle funzioni urbane comporterebbe altresì il decentramento di industrie produttive terziarie complementari così come delle funzioni dipendenti dai consumi.

Puro che potessero effettivamente giungere a maturazione, i centri sussidiari rallenterebbero indubbiamente il progressivo deteriorarsi dei trasporti e la popolazione diffusa. Per contro, la dispersione delle funzioni determinerebbe la necessità di accrescere il movimento fra il vero centro metropolitano e i centri sussidiari che fra i diversi centri sussidiari, a lungo andare il flusso di questo traffico variabile non potrebbe che manifestarsi come ulteriore onere al già gravoso fardello imposto al vero centro metropolitano.

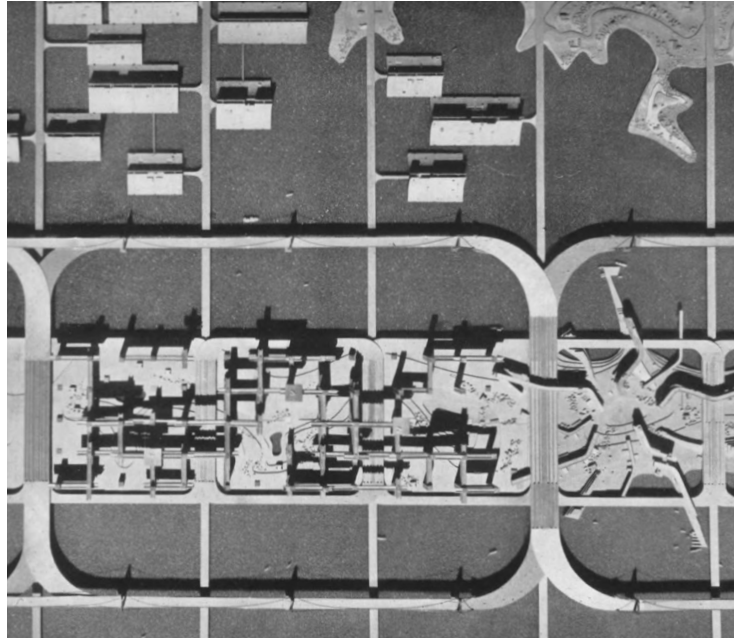
Alzando di edifici plurieterei in grossa zona dei quartieri centrali e corrispondente accorciamento dei percorsi nell'area di popolazione dispersa.

Si tratta di soluzione estremamente auspicabile, e nondimeno, anche se fossero trasformati in quartieri dotati di edifici plurieterei a grande altezza, i quindici quartieri centrali di Tokyo si sarebbe in grado di fornire spazio residenziale sufficiente solo a due milioni di persone circa, e che in pratica non rappresenta un numero di molto superiore a quanti già risiedono nell'area considerata. La spiegazione è fornita dal fatto che gli edifici nei quartieri considerati, per quanto assai bassi, sono finemente popolati. Si tratterebbe, pur tuttavia, d'un considerevole miglioramento, dato che edifici

Note di Renzo Piano su articolo. Tange K., Un piano per Tokyo, in «Casabella Continuità», n. 258, 1961, p. 12. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Kenzo Tange, piano per la baia di Tokyo, particolari del modello, Tokyo, 1960.



Kenzo Tange, piano per la baia di
Tokyo, modello, Tokyo, 1960.

Obiettivo del piano era quello di passare “da un sistema centripeto radiale a un sistema di sviluppo lineare [conglobando] in una sola unità organica sia la struttura della metropoli che il sistema di trasporti e l’architettura urbana”⁸. In questo modo si attuava “un nuovo ordine spaziale urbano capace di rispecchiare l’organizzazione aperta e la spontanea mobilità della società attuale”⁹. La città immaginata da Tange, così come tanti altri dei progetti elaborati dai Metabolisti negli stessi anni, si configurava sulla base di un duplice ordine¹⁰: un’intelaiatura primaria e definitiva rappresentata dalla griglia urbana infrastrutturale; una struttura secondaria concepita come un organismo in grado di adattarsi continuamente alle mutevoli esigenze della società. Nel caso del progetto di Tange per la baia di Tokyo, il sistema primario e definitivo era incarnato dal sistema connettivo sul quale si agganciavano i diversi servizi pubblici della città. Quello secondario e adattabile era invece costituito dai complessi abitativi che avevano la capacità di essere modificati e, idealmente, spostati a seconda delle richieste dell’utenza specifica.

L’adozione di una struttura primaria e secondaria come fondamento concettuale del progetto di architettura diventava ancora più rilevante all’interno di altre sperimentazioni condotte dal gruppo Metabolista. La proposta di Akira Shibuya e Kinji Nakamura intitolata *Residences for an average urban family* (1966), che Piano aveva studiato attentamente all’interno delle proprie letture condotte negli anni Sessanta¹¹, si fondava profondamente sul ricorso a questo tipo di conformazione. Il complesso residenziale concepito da Shibuya e Nakamura era composto da grandi piloni in calcestruzzo armato posizionati nei vertici dei diversi blocchi residenziali. Questi si conformavano come l’intelaiatura principale dalla quale dipartivano tutti gli elementi del progetto e nella quale erano ospitati i diversi sistemi di connessione. La luce tra queste strutture verticali in calcestruzzo era colmata da travi mastodontiche che costituivano la base per il posizionamento di alloggi minimi e mutabili. Mutabili a tal punto che i due architetti decidevano di rappresentare il complesso residenziale proprio durante la fase di sostituzione delle cellule abitative. Secondo la proposta, gli alloggi potevano essere presi e spostati in un altro edificio o addirittura in un’altra città a seconda delle esigenze dei singoli abitanti. Questo era possibile grazie alla presenza di gru integrate alle strutture verticali con le quali afferrare le cellule e caricarle su elicotteri per il trasporto.

L’elemento strutturale è concepito come un albero – un elemento permanente – con le unità abitative come foglie, elementi temporanei che cadono e si rinnovano secondo le necessità del momento. Gli edifici possono crescere all’inter-

Jérôme M., *Whatever happened to the Metabolists?*, in “Architectural Design”, vol. 37, n. 5, 1967, p. 208; Nitschke G., M. Jérôme, *Commentary on the Metabolists*, in “Architectural Design”, vol. 37, n. 5, 1967, pp. 209-216; Riani P., *La città come trasformazione biologica*, in “Casabella”, n. 327, 1968, pp. 10-19.

5 Renzo Piano ha attentamente studiato il piano per la baia di Tokyo di Tange. Questo è confermato dalla presenza di numerose annotazioni prodotte sui testi di riferimento citati in precedenza, oggi conservati presso l’emeroteca della FRP.

6 Tange K., *Un piano per Tokyo*, in “Casabella Continuità”, n. 258, 1961, p. 7.

7 *Ivi*, p. 13.

8 *Ivi*, p. 12.

9 *Ibidem*.

10 Per approfondimenti, si veda: Lin Z., *Kenzo Tange and the Metabolism Movement. Urban Utopias of Modern Japan*, Routledge, Abingdon, 2010.

11 Si veda: Nitschke G., M. Jérôme, *Commentary on the Metabolists*, in “Architectural Design”, vol. 37, n. 5, 1967, pp. 209-216.

no di questa struttura, morire e ricrescere – ma la struttura rimane.¹²

12 Banham R., *Megastructure: urban futures of the recent past*, Thames and Hudson, London, 1976, p. 47. Tda.

13 Sadler S., *Archigram. Architecture without architecture*, The MIT Press, Cambridge, 2005, p. 16. Tda.

14 Banham R., *Megastructure: urban futures of the recent past*, Thames and Hudson, London, 1976, p. 93. Tda.

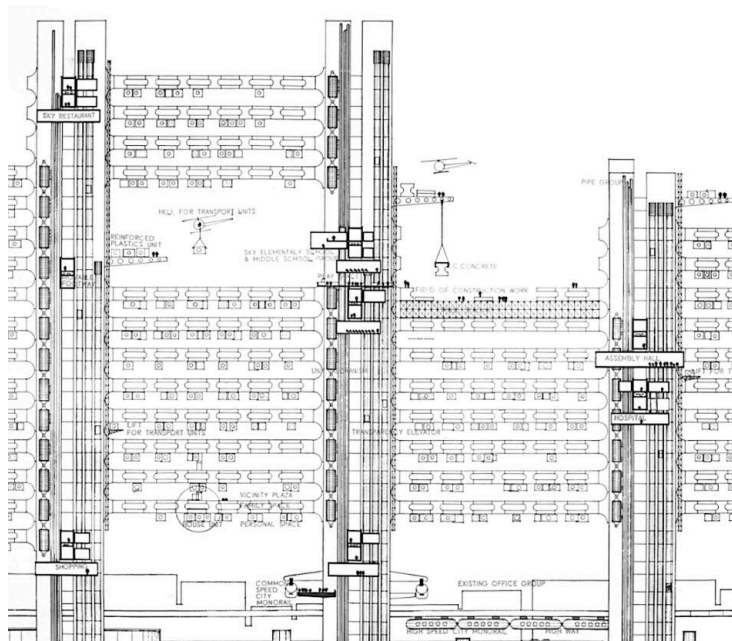
15 Chapman P., *The Plug-in City*, in Chalck W., Cook P., Crompton D., et al., "Archigram. The book", Circa Press, London, 2018, p. 94. Tda.

Se i progetti dei Metabolisti asiatici rappresentavano un riferimento fondamentale per "la progettazione di strutture a lungo termine per supportare componenti a breve termine"¹³, le proposte sviluppate dai gruppi di architettura Radicale occidentali costituivano per Renzo Piano un ulteriore elemento di ricerca sulla riorganizzazione della città, con soluzioni, in questo caso, connotate da un preciso linguaggio formale. Il lessico che caratterizzava le sperimentazioni dell'architettura Radicale inglese proponeva elementi attinti dalla ricerca strutturale e materica dell'industria delle costruzioni del secondo dopoguerra e si fondava sull'utilizzo di sistemi strutturali fatti di "tubi e capsule"¹⁴. La Plug-in City (1964), ideata dal gruppo inglese degli Archigram, era connotata da una struttura primaria colossale fatta di elementi in acciaio la cui sommità reggeva una monorotaia che, oltre al passaggio degli abitanti, avrebbe permesso il trasporto degli elementi necessari allo sviluppo della città stessa.

Lungo la parte superiore della griglia correrà la monorotaia, di fondamentale importanza, che, oltre a trasportare passeggeri, trasporterà anche le gru, le quali a loro volta potranno spostare sezioni della griglia, permettendo così alla città di costruirsi e ricostruirsi continuamente, di smantellarsi, di cambiare direzione [...]. Gli spazi formati dalla griglia sono i punti in cui collegarsi o, più precisamente, in cui la gru collega tutto ciò che costituisce una città, dai salotti ai parcheggi.¹⁵

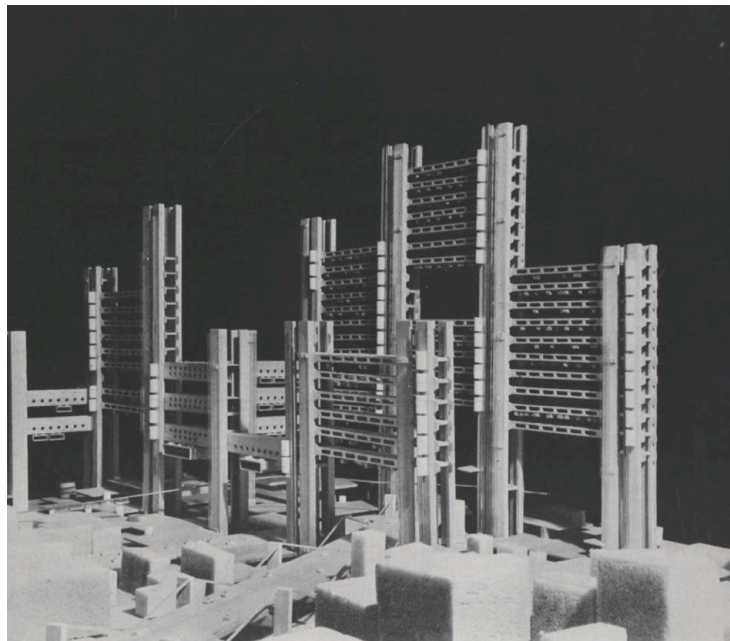
In questa visione, la città veniva a conformarsi da un'infrastruttura totalizzante in continuo mutamento, senza limiti definiti. Su questa struttura a maglia romboidale si agganciavano le cellule abitative minime o i componenti funzionali necessari a soddisfare i bisogni degli abitanti. Anche in questo caso, nei disegni prodotti da Peter Cook il sistema di montaggio/smontaggio della città si faceva evidente tramite l'introduzione di strumenti per il trasporto ed il sollevamento come gru e cavi, eletti a simbolo di una macchina urbana in continua evoluzione.

L'immagine della gru e del sollevamento degli elementi, che Piano traeva a partire dalle esplorazioni architettoniche degli anni Sessanta, trovava coerenza con un bagaglio di riferimenti più personale attinente alle proprie origini ed al proprio contesto di formazione. La gru, in quanto strumento di costruzione e di movimentazione, diveniva il dispositivo ideale per creare una retorica linguistica basata sul carattere mutevole del progetto d'architettura. Si trattava allo stesso



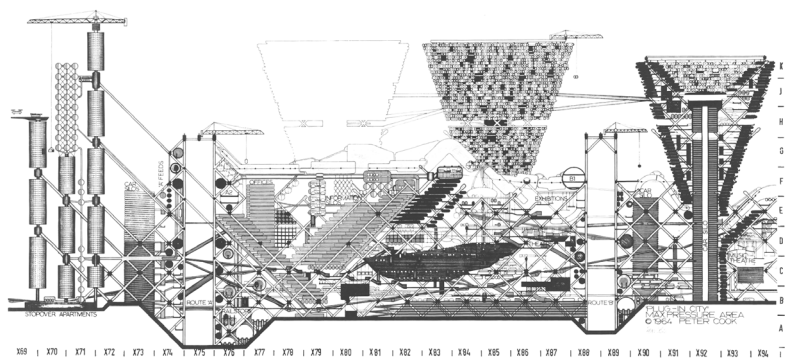
Akira Shibuya, Kinji Nakamura,
*Residences for an average urban
 family*, prospetto con indicazione
 delle modalità di assemblaggio delle
 celle abitative, 1966.

Nitschke G., M. Jérôme,
Commentary on the Metabolists, in
 "Architectural Design", vol. 37, n. 5,
 1967, p. 216.

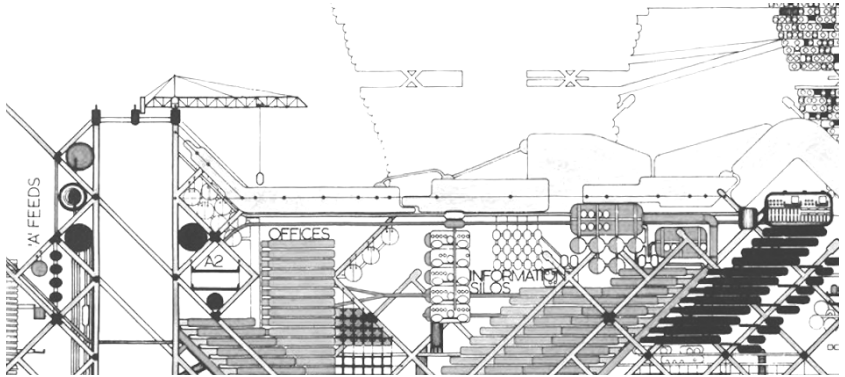


Akira Shibuya, Kinji Nakamura,
*Residences for an average urban
family*, modello, 1966.

Nitschke G., M. Jérôme,
Commentary on the Metabolists, in
"Architectural Design", vol. 37, n. 5,
1967, p. 216.



Peter Cook, *Plug-in City: Maximum Pressure Area*, 1964, inchiostro su stampa fotomeccanica, 83,5x146,5 cm, Museum of Modern Arts, New York.



Peter Cook, *Plug-in City: Maximum Pressure Area*, particolare con gru, 1964, inchiostro su stampa fotomeccanica, 83,5x146,5 cm, Museum of Modern Arts, New York.

tempo di quella stessa gru che Piano aveva potuto ammirare sin dai suoi anni giovanili nella propria città natale durante le innumerevoli visite al porto di Genova. I sistemi di carico portuali, in grado di alzare, trasportare e calare gli oggetti, divenivano l'esatta trasposizione di quei sistemi di movimentazione che Piano aveva analizzato all'interno delle proposte dei Metabolisti e dei Radicali. È lo stesso Renzo Piano a ricordare come il carattere portuale della città lo avesse particolarmente influenzato nell'approfondire una certa poetica architettonica.

Sono cresciuto in una città di porto, fatta di gru e di carichi sospesi. E anche le navi non sono appoggiate a terra, galleggiano, si muovono continuamente.¹⁶

L'immaginario dei *carichi sospesi* e quindi il legame concettuale con le caratteristiche di mutevolezza, leggerezza e adattabilità rappresentavano dei concetti talmente importanti per Piano da spingerlo a includere alcune immagini dei progetti appena citati nel proprio allestimento organizzato per la XIV Triennale di Milano del 1968, intitolato *Mutazioni della forma in architettura*¹⁷. Partendo dal presupposto che la sperimentazione tecnica ed industriale avesse modificato sostanzialmente ed irreversibilmente l'approccio al progetto di architettura, nella sua esposizione Piano esibiva una serie di progetti personali e non che manifestavano la mutevole relazione esistente tra struttura e materia, processi produttivi e forma dell'architettura. Qui, insieme alle immagini dei propri progetti e di quelli di Tange, Shibuya, Cook e altri, Piano aveva anche inserito un'immagine che ritraeva la Piazza del Campo di Siena, con la quale era venuto a contatto tramite altre letture svolte in quello stesso periodo.

L'immagine della piazza del Campo di Siena
Alle letture sull'architettura Radicale e Metabolista, connotate da un potente dualismo del proprio assetto infrastrutturale e da una significativa grammatica architettonica, se ne aggiungevano altre due¹⁸ a completare il quadro dei riferimenti di Renzo Piano sviluppato a partire dagli anni Sessanta. Queste ultime indagavano, da un lato, l'analisi e la progettazione dello spazio urbano esterno e, dall'altro, il complicato tema della relazione tra nuovo e antico. Tra gli esempi riportati negli scritti, la città storica, soprattutto di matrice italiana, si ergeva quale esempio primario per l'esortazione ad una nuova progettualità maggiormente integrata con l'ambiente. In particolare, i due testi alludevano alla progettazione dello spazio esterno, inteso quale struttura pubblica primaria in grado di dare nuovamente significato e leggibilità alla fabbrica urbana. Lo spazio pubblico della città

16 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 20.

17 Si veda: Hamzeian B., *Centre Pompidou. La sfida del total design*, LetteraVentidue, Siracusa, 2023, p. 72; Piano R., *Mutazioni della forma in architettura*, in aa. vv., "Quattordicesima Triennale di Milano. Esposizione internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna", catalogo di mostra, Milano, 1968, pp. 71-75.

18 Si fa riferimento a: Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970; Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, pp. 14-53.

storica, aperto ed in grado di ospitare ogni tipo di attività, trovava così coerenza con quella capacità di mutevolezza che i Metabolisti ed i Radicali avevano indagato all'interno delle loro progettazioni.

Nel libro *Exterior Design in Architecture*¹⁹, accuratamente studiato da Piano, l'architetto giapponese Yoshinobu Ashihara²⁰ si concentrava sulla nozione di spazio esterno, sulle sue caratteristiche e sui modi in cui esso può influenzare la percezione dell'ambiente. Per Ashihara lo spazio esterno, architettonicamente parlando, rappresenta una porzione specifica di ambiente circoscritta dal posizionamento di un "frame"²¹. Essendo delimitato e rinchiuso, lo spazio esterno diventa un luogo altamente significativo che si sviluppa sotto la forza di azioni "centripete"²² che tendono a concentrarne le funzioni e le intenzioni umane. Al fine di poter concepire un oggetto del genere, lo spazio esterno deve configurarsi come uno spazio aperto e libero, "in cui le persone posano circolare liberamente in ogni direzione"²³ ed esprimere sé stesse nell'atto del raduno.

Quello descritto da Ashihara era esattamente uno spazio pubblico, un luogo identitario, significativo e sulla cui struttura sarebbe stato possibile sviluppare il tessuto urbano e sociale della città. L'esempio che l'architetto giapponese assumeva come riferimento a supporto delle sue argomentazioni era, non a caso, proprio la piazza del Campo di Siena, a cui veniva dedicata sia la copertina del volume che una serie di immagini e riflessioni²⁴. La piazza senese rappresentava per l'autore il modello ideale di spazio esterno delimitato da un frame, in questo caso costituito dalle quinte edilizie dei palazzi che si affacciano sulla piazza. Questa "architettura senza tetto"²⁵, aperta e libera, costituiva il cuore della città racchiusa all'interno delle sue mura. Questa lettura assumeva talmente tanto valore che, nell'idea di associare la città ad un'abitazione, Ashihara identificava la piazza come la zona giorno della casa, cioè lo spazio in cui svolgere la vita collettiva della città. Nella convinzione che lo spazio esterno si configurasse in quanto architettura, diventava utile studiare lo spazio urbano in quanto "spazio reversibile"²⁶. Come ricordano anche Maria Claudia Clemente e Francesco Isidori,

gli spazi aperti della città, in un processo di inversione, diventano spazi interni, teatri di contatto sociale e convivenza civile: è l'immagine di una città aperta e ospitale.²⁷

Considerare lo spazio in quanto reversibile significava concepire una struttura urbana in cui le aree comunemente intese come esterne ed interne venivano trattate nella stessa maniera, come parti integranti di un tutt'uno coerente. Secondo Ashihara, questo si traduceva in una progettualità che non contemplasse solo la singola architettura

19 Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970. La versione consultata da Piano è l'edizione ampliata e tradotta in inglese di Ashihara Y., *Gaibu Kukan no Kosei*, Shokokusha Publishing Company, Tokyo, 1962.

20 Piano aveva conosciuto Ashihara durante il cantiere del Padiglione dell'Industria Italiana realizzato in occasione dell'Esposizione Internazionale Universale di Osaka del 1970.

21 Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970, p. 11.

22 *Ibidem*. Tda.

23 *Ivi*, p. 64. Tda.

24 *Ivi*, pp. 15-19.

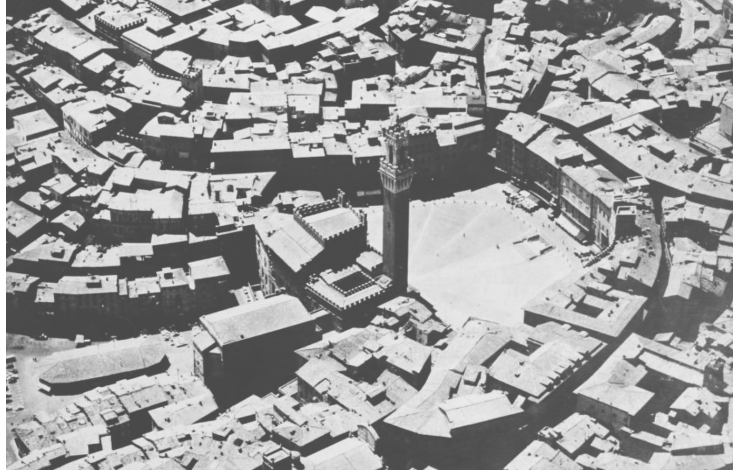
25 *Ivi*, p. 14. Tda.

26 *Ivi*, p. 16. Tda.

27 Clemente M. C., Isidori F. (a cura di), *The Architecture of Public Space*, Park Books AG, Zurigo, 2023, pp. 18-19. Tda.



Renzo Piano, *Mutazioni della forma in architettura*, Milano, 1968.
Aa. vv., "Quattordicesima Triennale di Milano. Esposizione internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna", catalogo di mostra, Milano, 1968, tav. xxi.



La piazza del Campo di Siena.
Ashihara Y., *Exterior Design in
Architecture*, Van Nostrand Reinhold,
New York, 1970, pp. 15, 19.

bensi desse la giusta attenzione anche agli spazi non occupati dagli edifici, cioè allo spazio esterno.

Solo quando l'architetto presta sufficiente attenzione non solo allo spazio occupato dagli edifici – cioè quando presta attenzione allo spazio inverso – solo quando progetta l'intorno dei suoi edifici come spazio positivo, o solo quando concepisce l'intero lotto edificabile come un'unica opera architettonica e le parti senza tetto come spazio esterno, egli inizia davvero a progettare lo spazio esterno.²⁸

28 Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970, p. 16. Tda.

Questo rinnovato rapporto tra spazio interno ed esterno poneva anche delle questioni in merito al disegno. Se comunemente la città veniva rappresentata come un insieme di edifici campiti di nero sullo spazio aperto bianco, la concezione inversa portava a produrne il calco in una rappresentazione complementare alla prima. A dimostrazione di ciò, Ashihara riportava nelle pagine del suo volume un estratto della *Pianta Grande* di Roma (1748) di Giambattista Nolli e la sua rappresentazione inversa, con in evidenza lo spazio pubblico esterno²⁹. Il ricorso alla planimetria di Nolli non era assolutamente un fatto casuale, bensì un atto politico che valorizzava il carattere urbano dello spazio pubblico, uno spazio libero in grado di ospitare l'inatteso. In questa visione, lo spazio esterno diveniva capace di relazionarsi e risuonare con gli spazi interni degli edifici pubblici, permeando nel disegno all'interno delle chiese, delle corti private, degli edifici di rappresentanza.

29 Ivi, p. 17.

La Piazza del Campo di Siena non costituiva un riferimento fondamentale solo per Ashihara, bensì rappresentava l'esempio anche di altri studi mirati principalmente al recupero della conformazione della città storica ed alla progettazione degli interventi contemporanei nei contesti antichi. All'interno degli articoli contenuti in "Casabella" n. 314, Piano veniva a contatto con la rubrica *L'Incontro fra antico e nuovo* di Roberto Pane, Renato De Fusco e altri. La rassegna tentava di fornire una riflessione sugli esiti del *Congresso internazionale degli architetti e tecnici dei monumenti*, tenutosi a Venezia nel maggio 1964³⁰. Il testo esplorava l'importanza della salvaguardia dei centri storici italiani quali complessi ambientali dai valori spaziali non differenti da quelli del monumento singolo. Venivano avanzate proposte in merito alle diverse modalità di progettazione in contesti urbani consolidati e considerazioni sulle attività di innesto architettonico ed urbano nei centri storici.

30 Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, p. 14.

A dare fondamento alle riflessioni proposte nei testi, venivano presentate alcune immagini parte del censimento dei beni naturali ed artificiali e dei danni ad essi apportati raccolto in occasione della

31 *Ivi*, p. 22.

32 *Ibidem*.

33 È importante notare che nella copia dell'articolo posseduto da Renzo Piano ed oggi custodito presso la FRP, alcune immagini sono state ritagliate per essere, probabilmente, reimpiegate altrove. Le fotografie in questione sono una vista su Genova, una su Locorotondo ed una sul piccolo nucleo di case ad Alagna Valsesia.

34 Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, p. 33.

35 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 257.

mostra *Italia da salvare*, allestita per conto di Italia Nostra a Milano nell'aprile 1967. La rassegna fotografica esaminava il complesso patrimonio paesaggistico italiano per portare alla luce le sue molteplici sfaccettature e criticità, fornendo la base iconografica di una rinnovata consapevolezza sul concetto di *ambiente*. Sulla base di questa impostazione concettuale, la "conoscenza storica"³¹ dei complessi urbani ed ambientali del passato si ergeva "come mezzo adatto ad interpretare responsabilmente la nostra epoca e ad orientare le scelte d'ogni natura"³². Le fotografie presentate nel testo raffiguravano il centro storico di Pisa, quello di Erice a Trapani, così come quello di Bologna, Agrigento, Locorotondo e di tante altre città e borghi italiani³³. Tra queste emergeva nuovamente una vista aerea della piazza del Campo di Siena, affiancata e confrontata con un'immagine di un quartiere della periferia di Roma a Monte Mario. Le due fotografie mostravano due impianti urbani completamente opposti tra di loro: da un lato, la città compatta, multifunzionale, medievale con la sua grande piazza vuota; dall'altro, un moderno quartiere composto da singoli edifici residenziali sconnessi tra di loro. Nel tentativo di comprendere le motivazioni che avevano spinto la cultura architettonica ed urbanistica a modificare il paradigma della progettazione urbana dal primo al secondo scenario, secondo gli autori diveniva prioritario analizzare e comprendere i "parametri fondamentali tramite cui un generico tessuto edilizio diviene struttura urbana"³⁴. Cercando di rispondere a questo quesito, la città storica, declinata nell'immagine della piazza del Campo di Siena, si confermava a Renzo Piano quale riferimento ideale per continuare a ragionare sulle modalità con cui operare la ristrutturazione dello spazio urbano. La città antica, secondo Piano, poteva divenire il riferimento per una metodologia progettuale moderna basata sui "suoi valori positivi: la socialità, la miscela delle funzioni, la qualità del costruito"³⁵.

Se con l'analisi dei progetti Metabolisti e Radicali Piano aveva acquisito un approccio al progetto urbano fondato sulla duplicità della fisionomia urbana, lo studio degli scritti di Ashihara e della conformazione della città storica lo avevano portato ad approfondire ulteriormente il carattere mutevole dello spazio pubblico. Grazie ad una tale conformazione, questa tipologia di luoghi poteva ospitare qualsiasi tipo di attività al suo interno e poteva dunque divenire lo scenario di innumerevoli momenti di vita. Uno spazio esterno che, a differenza di quanto accadeva nell'esempio del quartiere di Monte Mario a Roma, si costituiva in quanto delimitato, riconoscibile e, quindi, significativo.

Due manifesti per una metodologia progettuale
Lo studio dei testi di Ashihara e delle rubriche su riviste specializ-

zate svolto durante gli anni Sessanta aveva portato Renzo Piano a produrre e pubblicare nel 1970 due articoli³⁶ che possono essere considerati come i manifesti primordiali della propria metodologia progettuale. Questi si concentrano sul ruolo dell'architetto nella società, sul rapporto tra architettura e tecnologia, sull'importanza della ricerca strutturale nella definizione formale dell'architettura, sul significato della realtà urbana e sulla trasformazione della forma urbana nel corso della storia. Grazie alla stesura dei due testi, Piano aveva avuto l'occasione di sintetizzare le proprie riflessioni sul progetto di architettura sulla base degli elementi che aveva desunto dai propri riferimenti. I due saggi venivano corredati anche da un consistente apparato di immagini che, insieme ad alcune fotografie di riferimento, mostravano i progetti e le sperimentazioni portate avanti dall'architetto e dai suoi collaboratori negli anni precedenti³⁷.

All'interno dell'articolo intitolato *Renzo Piano*, Piano ripercorreva il processo di trasformazione dell'ambiente di vita urbano, profondamente modificato dalla "rivoluzione sociale e funzionale"³⁸ del XX secolo. Secondo Piano, la città aveva gradualmente modificato il proprio assetto morfologico passando da una struttura multifunzionale, "espressione di una profonda integrazione tra modelli sociali e strutture"³⁹, ad una "polverizzata"⁴⁰ in unità monofunzionali mancanti di ogni integrazione col contesto. A dimostrazione della propria tesi, Piano ricorreva all'inserimento di due immagini: una ritraeva la piazza del Campo di Siena; l'altra, un quartiere di edilizia residenziale nella periferia di Roma a Monte Mario. Non a caso, le due fotografie erano state recuperate dalla rubrica di Pane e De Fusco *L'incontro tra l'antico e il nuovo* che Piano aveva consultato soltanto qualche anno precedentemente.

La vista del centro della vecchia Siena mostra come, in epoca medievale, il centro cittadino fosse concepito come un insieme unitario: multifunzionale e tuttavia integrato in un'unità meravigliosamente complessa. La vista aerea di un quartiere romano del dopoguerra mostra invece esattamente lo sviluppo opposto: la struttura della città è degradata proprio a causa della concezione isolata di ciascun edificio e del fallimento del piano urbano nel creare un'unità sensata a partire dalla complessità dell'insieme.⁴¹

L'esempio del centro storico di Siena rappresentava per Piano l'immagine di una realtà urbana profondamente integrata nelle componenti architettoniche che la costituiscono. La struttura del quartiere romano, invece, si caratterizzava per la presenza di ampie aree esterne la cui conformazione non permetteva, secondo Piano, l'in-

36 Si fa riferimento a: Piano R., *Renzo Piano*, in "Architectural Design", vol. 40, n. 3, 1970, pp. 140-145; Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, pp. 32-43.

37 Tra i vari progetti che vengono presentati da Piano si ricordano: la struttura mobile per l'estrazione dello zolfo a Pomezia (1966); il quartiere residenziale Boschetto a Genova (1968); l'ufficio-laboratorio dello studio Piano a Genova (1968-69); l'abitazione a pianta libera a Garonne (1969); gli studi per quartieri residenziali a Prà e Crèvari, Genova (1969); il Padiglione dell'Industria Italiana a Osaka (1969-70).

38 Piano R., *Renzo Piano*, in "Architectural Design", n. 6/7, 1970, p. 140. Tda.

39 *Ivi*, p. 140. Tda.

40 Clemente M. C., Isidori F. (a cura di), *The Architecture of Public Space*, Park Books AG, Zurigo, 2023, p. 14. Tda.

41 Piano R., *Renzo Piano*, in "Architectural Design", n. 6/7, 1970, p. 140. Tda.

sorgere delle potenziali sinergie presenti tra le diverse funzioni urbane dell'area. Gli spazi del secondo esempio si conformavano, secondo la classificazione di Ashihara, in quanto "negativi"⁴², spazi di risulta, senza significato, e dunque semplicemente caratterizzati dal fatto che fossero esterni. Questo confermava il fatto che "nella città moderna c'è una grande quantità di spazi aperti, forse anche troppi, ma non ci sono spazi pubblici"⁴³. L'esempio romano si configurava dunque come il risultato di un approccio al progetto urbano in cui l'architettura diventava indipendente dalla città. E questo conduceva a considerare lo spazio esterno non come il luogo della connessione, dell'aggregazione, della sinergia, piuttosto come "il vuoto residuo, non progettato"⁴⁴.

I due esempi, quello di Siena e quello di Roma, erano necessari per costruire un sistema di riferimenti a dimostrazione della propria metodologia progettuale. A partire dalle considerazioni emerse con l'analisi dei due casi studio, all'interno del suo testo Piano auspicava ad un nuovo approccio alla progettazione in ambiti urbani consolidati che potesse mettere in relazione in modo migliore le esigenze ambientali e sociali con il disegno degli edifici. Secondo Piano, solo il ricorso alla ricerca strutturale avanzata avrebbe permesso di reintegrare il linguaggio ed il significato architettonico grazie alla chiara identificazione degli elementi definitivi e mutevoli che compongono l'ambiente. Come affermava il testo della rassegna consultata da Piano su Casabella, il concepimento di una rinnovata metodologia progettuale per i centri urbani poteva avvenire solo tramite la "ricerca storica"⁴⁵ sulle realtà del passato, la quale "dovrà sempre essere affiancata dalla ricerca tecnica operativa, nei suoi vari settori"⁴⁶.

Quello che Piano stava concependo in questo testo era un approccio al progetto concepito sull'idea di duplicità della struttura urbana in un livello definitivo ed un livello mutevole, così come aveva potuto osservare nei propri esempi di riferimento. Il ricorso ad una struttura fissa sulla quale innestare dispositivi intercambiabili avrebbe permesso di ottenere una conformazione urbana significativa ed altamente adattabile alle mutevoli esigenze della società. Questi congegni erano concepiti come elementi flessibili e temporanei, tende, strutture mobili o gonfiabili, che avrebbero potuto occupare gli spazi della città offrendo servizi e funzioni adattabili nel tempo. Pur affondando le radici nelle esperienze riconducibili all'architettura Metabolista giapponese ed a quella Radicale inglese, questo tipo di impostazione trovava, secondo Piano, un riscontro altrettanto evidente nel riferimento della città storica. Questa, infatti, poteva essere interpretata come un sistema articolato in una struttura primaria definitiva, composta dal reticolo viario e dal sistema di spazi pubblici, ed in una miriade di elementi secondari adattabili costituiti dagli edifici

42 *Ibidem*. La nozione di spazio negativo derivava dalla lettura di: Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970, p. 11.

43 Clemente M. C., Isidori F. (a cura di), *The Architecture of Public Space*, Park Books AG, Zurigo, 2023, p. 16. Tda.

44 *Ivi*, p. 14. Tda.

45 Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, p. 29.

46 *Ibidem*.



regano le complesse e specifiche esigenze culturali perché lo considerano troppo scarsamente produttivo e quindi sgraziatistico. In sostanza, dunque, è la futilità obbediente e talvolta quella che induce gli studiosi ad affermare che occorre ridare la futilità degli antichi, a ciò che è veramente esseriale. Quel che non è richiesta non significherebbe implicitamente la negazione ai nuovi esseri-utenti che le moderne leggi intendono tutelare.

Insomma noi non possiamo limitarci a trasmettere un'eredità culturale senza qualificare ciò che rappresentiamo per la parte che ci riguarda. Se l'ambiente storico deve sussistere come una regola viva, esso non potrà continuare ad essere tale a torto di provvedimenti di eccezione e di incrinamenti funzionali. Se, in altre parole, la destinazione della destinazione futura, urbanistica, diverrà un normale aspetto del futuro, se cioè un nuovo ambiente non sarà stato creato in senso univocamente positivo, nemmeno sarà possibile, a lungo andare, il susseguirsi degli an-

tichi storici. Essi saranno divenuti ormai privi di significato perché non più legati al nostro divenire, ed ovviamente la perdita non si limiterà alle mutazioni degli aspetti del passato, poiché implicherà la scomparsa dei valori stessi di noi stessi, antichi come loro stessi... L'elemento di base verso ogni riconoscimento, le opere di maggior significato, proprio a causa della progressiva scomparsa di quelle condizioni che storicamente le qualificavano, è la priva-za elementare di questo processo di estraneazione che coinvolge l'uomo insieme con la memoria del suo passato.

Ora, se si ritiene che tale sia, e non possa non esserlo, l'immagine del mondo moderno, non è più possibile parlare in qualificazioni e limiti di cultura, la parola « moderno », che tanto insistono di usare solo in senso positivo, diventa allora sinonimo di « irresponsabilità ». Poiché non si tratta di una diversa dimensione alla quale dobbiamo adeguare noi stessi, rinnovando il nostro comportamento e le nostre attitudini



lui, come certamente, sempre in generale, è un valore l'architettura moderna e la sua cultura. Ma appena dobbiamo esprimere dei giudizi parziali, questa generale ammissione non basta più sufficiente. Non potendo da un lato conservare tutto, né dall'altro costruire tutto e d'altro lato, come da una visuale di oggi, ciò che realmente sarà l'intera storia, a sottolineare le più ampie esigenze maggioritarie e minoritarie e realmente è vero, sia che si opponga all'attacco sia che rientri nel nuovo. Abbiamo pertanto bisogno di principi per guidare di valore.

Una prima relazione tra antico, nuovo e rispettive valutazioni si deduce dalla « Teoria della valutazione » di J. Dewey quando afferma: « In base alla continuità delle attività umane, perché noi associamo, a partire dalle condizioni presenti non può essere validamente stabilita l'idea che esse non sono insieme e vista nella prospettiva dei passati eventi di valutazione con i quali sono continue. Senza ciò,

la prospettiva futura, cioè le conseguenze delle presenti e nuove valutazioni, è indebita ». In altri termini, nel nostro caso, i nuovi valori dell'architettura, per essere definiti, dovranno porsi in continuità con quelli antichi, continuità che non necessariamente è contraria alla storia e a questa esigenza di seguire tra passato e presente, che si traduce in forme di compatibilità, si configurano numerose difficoltà prodotte da altrettante soluzioni particolari di continuità proprie alla vicenda dell'arte e dell'architettura moderna.

In una dimensione minore e con un ritmo più lento di quello attuale, il mondo antico formulava dei principi di valore per gli allestimenti storici, che erano di natura personale e di natura sociale. Ad esempio, il valore di valore le cose era il gusto, inteso come il denominatore comune della cultura del tempo; i criteri derivati erano, oltre quelli formali, l'ordine, la simmetria, l'equilibrio, la

La piazza del Campo di Siena e un quartiere della periferia di Roma vicino a Monte Mario.
 Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, pp. 16-17.
 Archivi Storici del Politecnico di Milano.

RENZO PIANO

One or two twentieth century architects have shown themselves capable of surmounting all doubts about the social content of their work: the great example is of course Mies van der Rohe, followed perhaps by Pier Luigi Nervi and others who found complete absorption in the manipulation and developments of pure structural systems in relation to human requirements for shelter, comfort and functionally usable space. Renzo Piano¹ seems destined to join this group, as anyone who saw last year's exhibition of his work at the Architectural Association will no doubt have realised. Born in 1937 Piano studied architecture at Florence and Milan and has been Assistant Professor at the Milan Polytechnic since 1965. His work includes numerous research and theoretical studies in addition to the design of buildings. His office, after a time in Milan, has now moved to Genoa. (*Top right in photo opposite)

Architecture and technology

I think that the impetus underlying contemporary architectural thought derives from the social and functional revolution which the present century has wrought in our environment. We have moved from the traditional multifunctional structure (expressing a deep integration between social patterns and structures) to the monofunctional units which dot our current landscape, lacking any integration expressive of their broadly similar purpose. The view of the centre of old Siena 1 shows how in mediaeval times the city centre was conceived as a whole; multifunctional and yet integrated into a marvellously complex unity. The aerial view of a post-war quarter of Rome 2 shows precisely the opposite development—the structure of the city is degraded precisely because of the discrete conception of each building and the failure of the plan to make a sensible unit out of the complex as a whole. Particularly noticeable is the way in which the streets and open spaces perform no connecting function but merely operate as negative space. I believe that in my work I am endeavouring to express a critical attitude towards the static

design definitions which are the functional cause of the disintegrated development so characteristic of our age. Architecture that has been statistically conceived and schematically organized in an initial analysis of problems, with the subsequent generation of remedies (mostly intolerably slow ones), plus the whole university teaching system based on analysis and later synthesis; all combine to show a profound inconsistency with the fluid and changing reality of things in real life. I think that against the background of contemporary architecture and planning, advanced structural research and the use of the most advanced technology available represents the most positive step towards a reintegration of the language and meaning of architecture.

servicing/functional roles. A similar relationship exists between rigid structural systems (rooted in the ground and intended for permanence), and secondary, mobile or unstable substructures such as inflatable or canvas tensile forms. The structural revolution which adoption of these two principles would render inevitable, will of course have severe repercussions throughout the construction industry where methodologies are not yet adapted to the speed of change which the above developments would necessitate. New materials, steel at first, then aluminium and plastics compounds provide a very low structural weight allied to a very high stress-performance. Moreover the techniques of construction now used differ from the simple overlaying characteristic of traditional methods, new materials require complex operations of casting and welding—so much so that site work (unless the site is organized in a very sophisticated way) must be limited to simple assembly. Geometric structural configurations defy the laws of gravity as well as the traditional concepts of construction. The structural revolution has moved, to my mind, in three primary directions; towards the space frame, the shell, and the tensile structure.

Space frame structures reduce the cost by standardizing component sizes irrespective of the span of the structure, whilst their light weight and optimized stress-performance reduces costs as well as facilitating the investigation of larger and larger clear-span areas. Photograph 3 shows a structural system composed of pyramidal GRP elements held in place by aluminium tensile members. This system, widely used for temporary buildings combines high structural strength with translucence or even transparency. A similar system using steel pyramidal frames 4 can be stacked easily for transportation, used horizontally for roofs or floors, or erected vertically for walls or partitions. A third space frame structure using timber 5 also uses a pyramidal form on a square base. The timber



Research into structure

Functional integration through the clear identification of structural elements enables us to achieve a better relationship between servicing elements and structure in the built environment. Phased assembly should make possible the use of the primary structural system as a generator of multiple subsystems each capable of adaptation to any number of

140 AD 3/70

Nell'articolo di Piano sono state riutilizzate le stesse immagini impiegate nella rubrica *L'incontro fra antico e nuovo*.

Piano R., Renzo Piano, in "Architectural Design", n. 6/7, 1970, p. 140.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.

posti direttamente in relazione con essa. In quest'ottica, nel suo testo, Piano aveva sviluppato una metodologia d'intervento sulla città basata sul riconoscimento e sulla strutturazione di tale dualità.

L'idea di conformare lo spazio urbano come un sistema duplice veniva indagata in modo più approfondito nel secondo articolo pubblicato nel 1970 intitolato *Architecture and Technology*⁴⁷. Il ricorso ad una sperimentazione tecnologica profondamente contestualizzata sulle esigenze del luogo di intervento poteva, secondo Piano, risolvere lo stato di degrado che caratterizzava le realtà urbane del XX secolo. Non si trattava di avviare operazioni di radicale stravolgimento urbano, di realizzare "megastrutture polifunzionali"⁴⁸ come quelle che aveva potuto studiare precedentemente⁴⁹, inefficaci a rispondere al complesso problema del progetto del nuovo nell'antico. Non si trattava nemmeno di esplorare complesse soluzioni puramente formali o la definizione rigida di ogni singolo elemento urbano separatamente dagli altri. L'articolo piuttosto esortava ad una precisa e sistematica operazione di ristrutturazione delle città, "capace di rinnovarne il significato in quanto strumento di cambiamento"⁵⁰. In questo scenario, quei dispositivi catalizzatori in grado di adattarsi nel tempo e nello spazio ne rappresentavano lo strumento d'applicazione principale. Il testo esortava ad un nuovo modello di rinnovamento urbano integrato con il contesto esistente e profondamente radicato nella ricerca tecnologica che poteva permettere di strutturare interventi caratterizzati da "flessibilità, adattabilità, mobilità e trasparenza"⁵¹. Interventi in grado di evolvere nel corso del tempo e di interagire con la città esistente.

A supporto delle proprie argomentazioni, all'interno del suo testo Renzo Piano presentava molteplici progetti e sperimentazioni condotte a partire dai primi anni Sessanta. Tra questi trovavano spazio alcune opere minori come la fabbrica mobile per l'estrazione dello zolfo a Pomezia⁵² (1966) e l'abitazione sperimentale a Garonne⁵³ (1969). La fabbrica di Pomezia era stata concepita come un organismo in grado di evolvere e muoversi nel corso del tempo. Era composta, come ricorda Massimo Dini, "da una struttura a volte innervata da un intreccio di elementi romboidali in poliestere rinforzato [...], che tende a spostarsi lungo il tracciato dei lavori di scavo"⁵⁴. Grazie ad una conformazione strutturale, risultato della giustapposizione di pezzi modulari, l'edificio poteva essere smontato in coda ed essere rimontato in testa dando vita ad una struttura in grado di inseguire lo sviluppo dell'area di estrazione dello zolfo. La casa a Garonne, invece, era stata identificata da Piano come il campo di sperimentazione per un nuovo modello d'abitazione. Questa si conformava come uno spazio altamente adattabile e mutevole a seconda delle necessità degli abitanti. Come nel caso di Pomezia, ciò era reso possibile

47 Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, pp. 32-43.

48 *Ivi*, p. 32. Tda.

49 Si fa riferimento alle grandi superstrutture che Piano aveva studiato con le letture svolte durante gli anni Sessanta. Per approfondimenti, si veda: Tange K., *Un piano per Tokyo*, in "Casabella Continuità", n. 258, 1961, pp. 6-21; sa., *I progetti di Metabolism*, in "Casabella Continuità", n. 273, 1963, pp. 30-38; Boschini L. M., Mitrovic M., *Il concorso per il centro di Skopje*, in "Casabella", n. 307, 1966, pp. 24-29.

50 Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, p. 32. Tda.

51 *Ivi*, p. 32. Tda.

52 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano per una struttura mobile per l'estrazione dello zolfo a Pomezia (1966), realizzazione Impresa E. Piano.

53 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano, con F. Marano, G. Fascioli, T. Ferrari, per un'abitazione a pianta libera a Garonne (1969), realizzazione Impresa E. Piano.

54 Dini M., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1964-1983*, Electa, Milano, 1983, p. 54.

grazie all'implementazione di una copertura composta da pezzi tutti identici. Se accostati e resi solidali tra di loro, questi conformavano una struttura autoportante che non necessitava di appoggi intermedi, liberando così il piano abitativo sottostante e rendendolo pronto ad ospitare ogni tipo di organizzazione abitativa. I tamponamenti esterni erano risolti grazie alla realizzazione di una struttura leggera e modulare in acciaio alla quale potevano essere agganciati diverse tipologie di chiusure, nuovamente modulabili a seconda delle specifiche necessità.

All'interno del proprio articolo, Piano faceva riferimento anche ad alcune proposte di lottizzazione mai realizzate a Crèvari (1969) e a Prà (1969), così come al progetto per il quartiere Boschetto⁵⁵ (1968-1970), realizzato sulle pendici della collina degli Erzelli a Genova e di cui Piano inseriva alcune immagini di cantiere. I piani di lottizzazione di Crèvari e di Prà si configuravano attorno ad una spina centrale che costituiva l'asse principale pubblico degli insediamenti, ospitante gli impianti, i parcheggi ed i servizi comuni. Su questo asse si innestavano gli edifici residenziali assecondando il pendio delle colline. Queste strutture non erano concepite come fisse e definitive, bensì Piano aveva previsto una realizzazione graduale degli alloggi sulla base della domanda abitativa. Lo stesso grado di evolutività era stato dato alla struttura interna delle abitazioni. Come descrive Lorenzo Ciccarelli, "gli edifici potevano essere assemblati velocemente, gettando in opera la struttura portante in calcestruzzo armato, e tamponandola con pannelli prefabbricati in calcestruzzo leggeri"⁵⁶. Con una scala d'applicazione diversa rispetto a quelle di Crèvari e Prà, al quartiere Boschetto sulla collina degli Erzelli Piano aveva ideato un complesso residenziale nuovamente fondato su un sistema composto da un duplice ordine gerarchico. La struttura primaria del progetto era costituita da alte torri in calcestruzzo armato destinate ad alloggiare i sistemi di comunicazione verticale e gli impianti tecnici. Con un sistema simile alla proposta sviluppata da Shibuya e Nakamura, questi piloni venivano connessi da travi in calcestruzzo armato precompresso sulle quali si assestavano le cellule abitative prefabbricate. Nel caso del quartiere Boschetto, Piano ricorreva alla stessa tecnica rappresentativa degli architetti giapponesi, proponendo una sezione che ritraeva il complesso residenziale durante la fase di costruzione. Qui, una gru si ergeva nuovamente in quanto simbolo di un'architettura in grado di evolvere e modificarsi nel tempo e nello spazio.

Le sperimentazioni progettuali che Piano aveva inserito all'interno dei propri testi non solo avevano lo scopo di supportare le proprie teorie progettuali, bensì fornivano un chiaro repertorio di elementi, linguaggi e forme capaci di definire la grammatica di un'architettura

55 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano, con F. Marano, O. Celadon, G. Fascioli, per un quartiere residenziale a Genova (1968-1970), cliente IPE-Genova, ingegneri SERTEC Engineering, realizzazione Impresa E. Piano.

56 Ciccarelli L., *Renzo Piano prima di Renzo Piano. I maestri e gli esordi*, Quodlibet, Macerata, 2017, p. 265.

Architecture and Technology

Renzo Piano

Translated by Thomas and Mary Stevens

Renzo Piano is a well known young Italian architect who held an impressive and popular exhibition of his work last year at the AA. This article is an attempt to put his work into perspective and includes descriptions of a number of the projects shown in the exhibition.

In our century cities have undergone a process of degradation from which only the precise and systematic application of restructuring instruments can rescue them. With few exceptions, and in few quarters of the greater urban areas, our settlements seem clearly enough to be suffering from a deep imbalance in their constituent elements. They have enlarged without regard for the spontaneous and organic laws which relate their spaces: those occupied by residential, productive and communal service facilities.

These relations have been skipped, whether at a social or functional level, at that of the conduct of life, or at a spatial level—the structure which defines the civic spaces.

As a result of this, entire cities and vast districts are being ever more and more transformed into ghettos, simplified and impoverished in their relations and completely degraded in their structure (for example, the greater part of the historical Italian centres, especially where intensive programmes of rehabilitation have not been undertaken).

Heavy destructive intervention cannot substantially modify the situation. For example, the poly-functional megastructure, although architecturally very interesting, can conceal an inability to analyse the organic relations which govern the services of cities old and new, and to provide a design sufficiently complex and flexible to represent an answer.

A fair hypothesis is probably to concern ourselves as architects more with what goes on in the city than with its form; more with the existing relationships between the facilities of the city than with the optimal definition of each one separately.

Cities need revitalizing inter-

ventions, capable of renewing their meaning as instruments of change. They need the truly catalytic interventions, extremely flexible and adaptable in time, of organisms capable of continual upgrading to the changing functional and circumstantial conditions of the city.

Thus in the formal and structural definition of these organisms, there enter so heavily into play the functional, experimental and temporal variables as to supersede any customary approach to the planning problem, and to concentrate all the attention of the design on their characteristics of effective flexibility, adaptability, mobility and openness.

In the functional definition, the problem is substantially to single out the activities of major change and most evident communal interest in order to dimension on them a complex network of facilities. These are facilities which, whether in new examples or in reconstruction, are those of communication, education, leisure and sport, sanitary, social and commercial services, and which individualize a network strictly connected to service areas.

It is necessary to individualize a law of development and right relationship of such facilities for the modification of the conditions of cities.

We are not handling closed organisms but schemes flexible and enlargeable in time, which can be integrated with existing constructions.

The basic problem in defining these laws of dependence is obviously the type of social organization in the community. Interesting examples of community organization can be recalled in which the educational facilities are backed up by the active presence of the population in the conduct of the school.

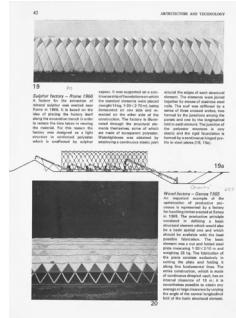
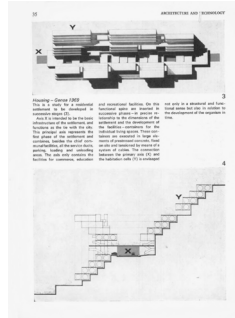
But on the level of the structures, the aim is to arrive at plans integrated in themselves and closely linked to the urban territory. It is a discourse which signifies substantially the introduction of freer and more dynamic schemes, schemes more capable of interpreting the need for complexity in the facilities.

On the technological level, it means substantially basing the organisms on less restricted, constructive criteria, more interpretative of the needs of organized production.

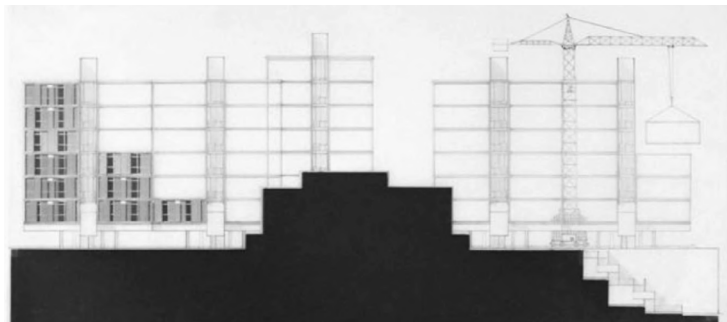
The role of technology is in its most general aspect of structural and constructional research, if research into materials and methods of production is evidently of primary importance in singling out the concrete modes of response to the organizational requirements of the environment (which is clearly still the basic problem of architecture).

It is not only an instrumental role, but one which establishes the extent to which technological values intervene in modifying and defining the requirements of the project, for in every projective process which is sufficiently dynamic, it is founded in continuous verifications of assumptions. In a projective process the level of complexity of the end product is heavily conditioned, even in its functional aspects, by the profundity of the so-called technological aspect of the problem—structure, apparatus, materials, production techniques.

This is intended to be the critical basis of the work presented here, realized experimentally through a diverse set of opportunities, provided solely on the level of technological research and on the basis of the aims.



Selezione dei progetti presentati
da Renzo Piano in *Architecture and
Technology*.
Piano R., *Architecture and
Technology*, in "Architectural
Association Quarterly", vol. 2, n. 3,
1970, pp. 35, 39, 43.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Studio Piano, progetto per il quartiere Boschetto, sezione del complesso durante il cantiere con rappresentazione della modalità costruttiva con gru, Genova, 1968-1970.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Sa., quartiere Boschetto, spazio collettivo al piano terra protetto da sistema strutturale a sbalzo, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

ra composta da una struttura duplice ed evolutiva. Un'architettura che, coerentemente con i progetti assunti a riferimento, non poteva limitare a risolversi in piccole strutture produttive o abitazioni monofamiliari, ma che doveva trovare riscontro operativo nella progettazione integrata degli spazi comuni, degli spazi esterni e degli spazi di soglia tra edificio e città. In questo senso, la proposta sviluppata per il quartiere Boschetto rappresentava un momento di passaggio significativo all'interno della ricerca progettuale di Renzo Piano. Chiamato a realizzare delle aree ad uso collettivo per gli abitanti del complesso residenziale, Piano aveva scelto di sfruttare la conformazione strutturale stessa dell'edificio per integrare degli ambienti destinati alla socialità. Al piano terra lo sforzo tecnologico del progetto si risolveva nella creazione di una copertura a sbalzo capace di proteggere uno spazio libero in cui gli abitanti potessero incontrarsi e godere di una vista privilegiata sulla città e sul mare. Questo espediente progettuale può essere interpretato come il tentativo di impiegare su un caso studio concreto, se pur ancora di piccole dimensioni, la metodologia progettuale sviluppata in quegli anni, strutturando uno spazio pubblico, libero e flessibile a partire dall'utilizzo di un'intelaiatura primaria definitiva. L'occasione per applicare il medesimo approccio su un contesto di più ampie dimensioni a Genova sarebbe arrivata poco più tardi con un'altra sperimentazione progettuale, mai realizzata, presentata nel medesimo articolo del 1970.

Il piano di ricostruzione di Sestri Ponente

A corredo delle riflessioni teoriche e dei progetti esposti, nel testo intitolato *Architecture and Technology* Piano presentava anche uno studio schematico per lo sviluppo dell'area portuale adiacente nella zona di espansione del porto a Ponente di Genova⁵⁷ (1970). In questo contesto, Piano aveva immaginato un ampio intervento di riabilitazione del tessuto urbano di Voltri e di Prà in cui coesistevano sia nuovi dispositivi architettonici, da realizzare secondo gli esempi riportati nell'articolo, sia una sistematica opera di recupero del patrimonio edilizio esistente. L'intervento prendeva le mosse da uno studio per l'ampliamento delle infrastrutture portuali, di cui l'architetto riportava un'ipotesi planimetrica. A questo si affiancava un progetto complementare volto a riqualificare gli spazi pubblici e le attrezzature civiche, culturali e sportive delle aree urbane limitrofe. Il progetto può essere letto come l'intenzione di mitigare gli effetti dell'intensificazione portuale e dell'interramento di porzioni di costa, proponendo una soluzione che bilanciassero l'espansione delle dotazioni portuali con la creazione di nuovi spazi per la vita collettiva. Queste aree dovevano essere realizzate secondo quella metodologia progettuale già delineata nei testi di Piano: strutturazione del tessuto urbano,

57 Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, p. 33.

recupero degli edifici degradati e implementazione di spazi pubblici liberi e adattabili.

Lo studio era di natura fortemente schematica, tanto da essere costituito da una sola planimetria, documentata da alcune fotografie⁵⁸. In quest'ultime, Piano aveva evidenziato le aree oggetto di intervento. Nella zona di Prà, il progetto era volto alla realizzazione di strutture per l'istruzione da realizzarsi con coperture reticolari autoportanti in acciaio, in grado di garantire ampia flessibilità ai piani sottostanti. A Voltri, Piano ed i suoi collaboratori proponevano di rafforzare la presenza di strutture per lo sport, il tempo libero e il commercio. Per queste architetture, Piano faceva riferimento agli edifici realizzati con coperture in poliestere rinforzato come quella che aveva presentato al Padiglione dell'Industria Italiana⁵⁹ dell'Esposizione Internazionale Universale di Osaka del 1970 (1969-1970). Nella nuova area portuale, il gruppo di lavoro di Piano ipotizzava di realizzare nuove infrastrutture per lo stoccaggio della merce da conformare con elementi mobili e capaci di successive addizioni, simili a quelli costruiti a Pomezia. Infine, lungo l'asse di via Aurelia avrebbe dovuto trovare posto un sistema di spazi e servizi pubblici da concepirsi secondo le modalità approfondite nella proposta di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente (1970), presentata all'interno dello stesso articolo⁶⁰.

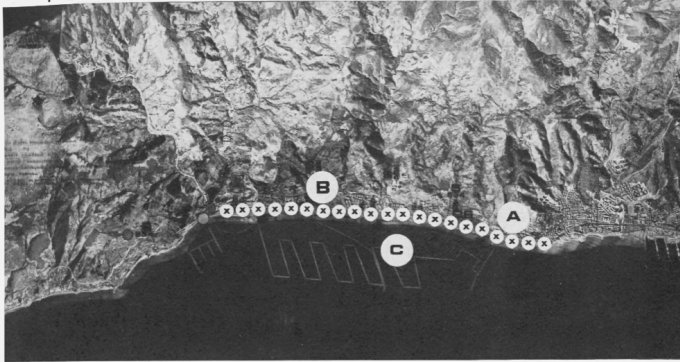
Quest'ultimo progetto assumeva un ruolo cruciale nella definizione del lessico progettuale di Piano, costituendo la prima occasione nella quale dare traduzione architettonica delle due principali sfere informative del progetto: da un lato, la città storica con l'archetipo della piazza; dall'altro, l'elemento acquatico, declinato nella poetica dei carichi sospesi osservati da Piano fin dall'infanzia e ricco di suggestioni Radicali e Metaboliste. In questo caso progettuale, se la centralità della piazza come dispositivo urbano risultava esplicita e profondamente sviluppata, il riferimento all'immaginario acquatico rimaneva ancora in una fase embrionale, espressa in modo implicito nella configurazione architettonica degli elementi progettati. Nonostante l'intervento si collocasse nell'ambito di un piano di sviluppo portuale, il rapporto con l'acqua si traduceva nella scelta di realizzare architetture leggere, trasparenti e permeabili, capaci di mettere in comunicazione interno ed esterno. Si trattava dunque, in questa fase, di una relazione con l'acqua prevalentemente concettuale, in attesa di una definizione architettonica vera e propria e di una relazione fisica più compiuta.

Nella proposta per Sestri Ponente, Piano aveva immaginato un intervento sistematico e capillare all'interno della città esistente con lo scopo di riabilitarne il tessuto urbano e sociale. Il progetto si basava sulla predisposizione di un'area su cui "disporre una serie di

58 ASM, FRP, R 70SC-70RC.

59 Si fa riferimento al Progetto dello Studio Piano, con F. Marano, G. Fascioli, G. Queirolo, T. Ferrari, per il Padiglione dell'Industria Italiana dell'Esposizione Internazionale Universale di Osaka del 1970 (1969-1970), cliente Italpublic, ingegneri SERTEC Engineering, realizzazione Impresa E. Piano.

60 Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, p. 34.



Works and projects

Study scheme for the Port area of development, Genoa 1970

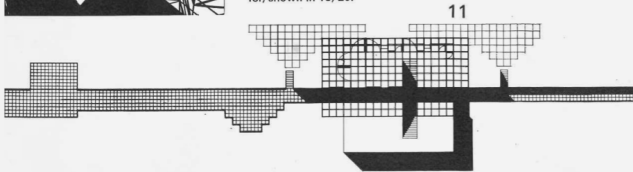
9 (1) Along the axis of communication are distributed the facilities of the areas included in the plan of reconstruction.

The educational facilities are provided for in A, to be carried out with structural schemes of the type indicated in the experimental projects in the illustrations 9, 10, 11, 12, 13.

Sports facilities, large covered areas, leisure and markets are provided for in B, to be executed with the structural schemes of the type shown in illustrations, 14, 15, 16, 17, 18.

In C, port facilities, mobile and capable of enlargement, are provided for, shown in 19, 20.

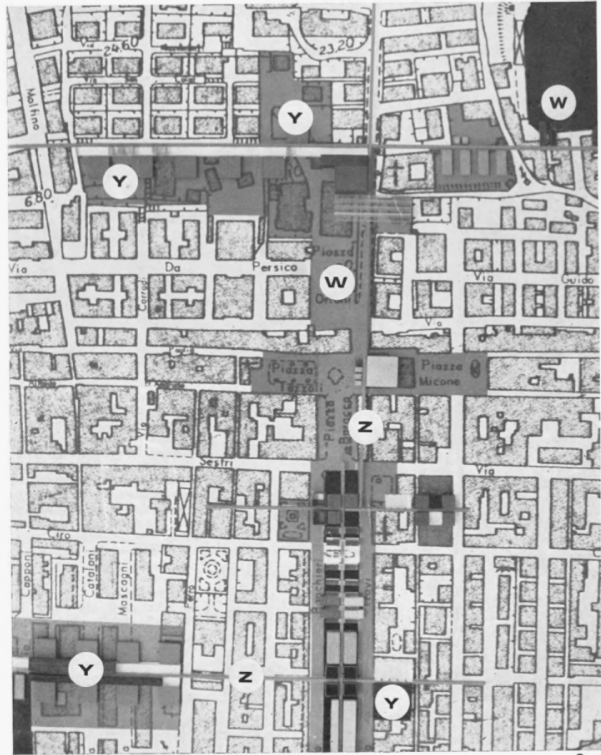
The relation between the effective requirements of the project and the examples described is to be understood in a wide sense, excluding choice of details and limiting the retention of the structural and spatial characteristics of the examples. These are all *suggested*, not so much as architectural concepts complete in themselves, but as fields open to more complex developments.



Studio Piano, studio schematico per lo sviluppo dell'area portuale, Genova, 1970.

Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, p. 33.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



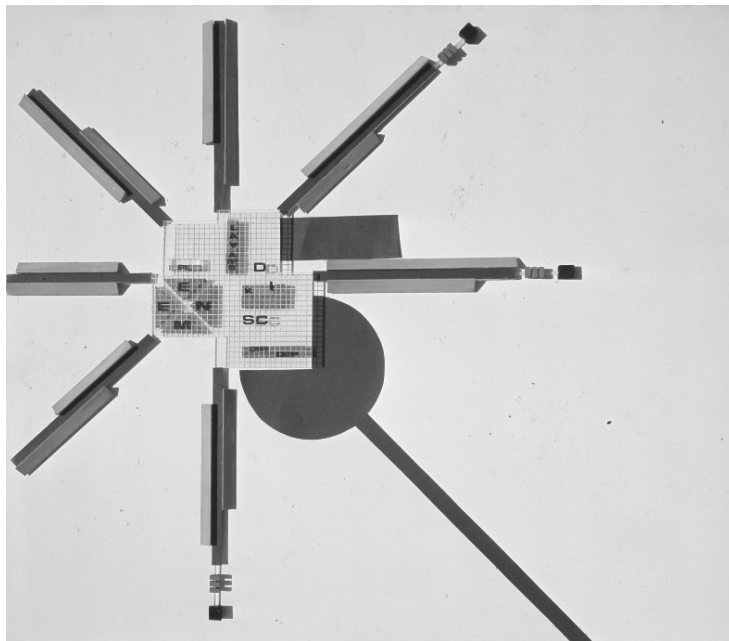
(2) A programme for urban reconstruction by means of educational and leisure facilities. The scheme includes the salvaging of existing

facilities (W) by the insertion of new organisms with improved potential for change (Y) and the creation of a network of pedestrian communications, and of service connections (Z).

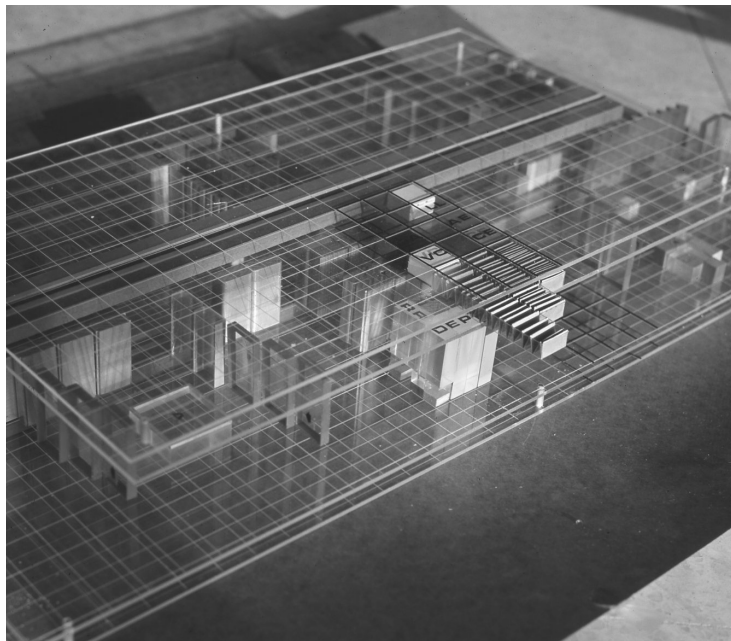
Studio Piano, piano di ricostruzione
del centro storico di Sestri Ponente,
Genova, 1970.

Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, p. 34.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Studio Piano, piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente, schema tipo della nuova struttura urbana pubblica composta da sistemi di connessione e snodi di servizi, Genova, 1970. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Studio Piano, piano di ricostruzione
del centro storico di Sestri Ponente,
particolare del modello di studio
delle funzioni implementabili,
Genova, 1970.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

interventi capaci di divenire veri e propri catalizzatori, estremamente flessibili ed adattabili nel tempo”⁶¹. Il piano si sviluppava a partire dalla via Aurelia e si incuneava perpendicolarmente ad essa dentro il centro storico di Sestri Ponente, dando vita ad una sorta di sistema a pettine. All’interno di questa maglia urbana una serie di spazi pubblici esistenti, tra cui piazze, viali e slarghi, venivano messi in relazione tra di loro grazie alla strutturazione di nuovi sistemi di collegamento a terra ed in elevazione. Questa rete primaria e pubblica avrebbe reso possibile la connessione e l’integrazione di una moltitudine di dispositivi funzionali, concepiti per rispondere alle esigenze della cittadinanza.

I dispositivi architettonici ideati da Piano accoglievano le più svariate funzioni ed attività di interesse comunitario: svago, sport, commercio, ma anche educazione ed informazione. Una parte di questi era pensata per essere ospitata all’interno di edifici esistenti ripristinati tramite il ricorso attento e coerente delle tecnologie edilizie per il recupero. Un’altra parte, invece, era ottenuta tramite la costruzione di nuovi manufatti pensati per essere il più possibile flessibili e adattabili nel corso del tempo. Il meccanismo strutturale alla base di questi edifici si fondava sull’impiego di un sistema composto da elementi reticolari autoportanti in acciaio innestati su strutture verticali puntiformi, capaci di liberarne completamente lo spazio interno da appoggi intermedi e garantendone così la massima versatilità e permeabilità con l’ambiente esterno. I modelli realizzati da Piano e dai suoi collaboratori mostravano proprio la capacità di flessibilità dello spazio⁶². Sull’esempio delle rappresentazioni dei Radicali inglesi, gli edifici congegnati da Piano si popolavano di veri e propri dispositivi tecnologici *plugged-in* alla superficie e idealmente smontabili e trasportabili altrove.

Il piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente si veniva dunque a contraddistinguere per una “straordinaria valenza urbana”⁶³, usando le parole di Fulvio Irace. La città immaginata da Piano diveniva un luogo denso e compatto, fatta di spazi pubblici in grado di ospitare l’imprevedibile.

Una delle qualità più importanti della città è la sorpresa, l’inatteso, il non programmato. Quando si fa una piazza in città, non bisogna programmarla perfettamente, perché una piazza è un vuoto. Perché sono proprio questi vuoti che in realtà poi si riempiono dell’inatteso, della sorpresa, dell’effimero, del momento di rapporto. [...] Il vuoto serve perché la piazza diventi un luogo che ogni giorno si rinnova: l’elemento sorprende è l’elemento non programmato, legato alla natura di luogo di scambio tipico della funzione urbana.⁶⁴

61 Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York-Barcellona, 2022, p. 87.

62 ASM, FRP, R 70SC-70RC.

63 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), “Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili”, catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 17.

64 *Ivi*, p. 18.

Con questo progetto, Piano aveva avuto l'occasione di testare quella metodologia progettuale elaborata alla fine degli anni Sessanta a partire dall'analisi dei propri riferimenti. L'intervento si configurava, utilizzando le parole di Boris Hamzeian, in un vero e proprio "network per la folla fatto di strade e piazze, forse pedonalizzate, e di viadotti aerei"⁶⁵, esteso e complesso, composto da nuovi elementi e da strutture esistenti recuperate. Si trattava sia di un sistema fondato sulla duplicità della propria struttura morfologica, analogo alle proposte sviluppate dai Metabolisti e dai Radicali, sia di un organismo collettivo, multifunzionale e adattabile, riconducibile all'immagine della piazza pubblica della città storica italiana. Il complesso urbano proposto da Piano si popolava, infine, di strutture leggere, trasparenti e permeabili che richiamavano l'immaginario dei carichi sospesi. In questo senso, il piano di ricostruzione per il centro storico di Sestri Ponente può essere considerato come il precursore sia di quel "dispositivo tecnologico per la riabilitazione del centro storico"⁶⁶ che Piano avrebbe testato nel "edificio-piazza"⁶⁷ al plateau Beaubourg di Parigi soltanto qualche anno più tardi⁶⁸, sia delle successive sperimentazioni progettuali genovesi.

65 Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York-Barcellona, 2022, p. 87.

66 Ivi, p. 315.

67 Sa., *A Parigi per i parigini. L'evoluzione del progetto Piano+Rogers per il "Centre Beaubourg"*, in "Domus", n. 511, 1972, p. 9.

68 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano & Rogers, con G. F. Franchini, W. Zbinden, H. Bysaeth, J. Lohse, P. Merz, P. Dupont, L. Abbott, S. Ishida, H. Naruse, H. Takahashi, E. Holt, A. Stanton, M. Dowd, R. Verbizh, C. Brüllmann, B. Plattner, M. Davies, N. Okabe, K. Rupard, J. Circus, J. Young, F. Barat, H. Diebold, J. Fendard, J. Hunc, H. Schlegel, B. Merello, F. Marano, F. Gouinguenet, C. Spielmann, C. Valensi, per il Centre National d'Art e de Culture Georges Pompidou a Parigi (1971-1977), cliente Ministero degli Affari Culturali, ingegneri Ove Arup & Partners con P. Rice, L. Grut, R. Peirce, T. Barker, M. Espinosa, realizzazione GTM-Grands Travaux de Marseille, J. Thauray, Krupp, Mont-à-Mousson, Pohling, CFEM, Otis, Voyer, Industrielle de Chauffage, Saunier Duval.

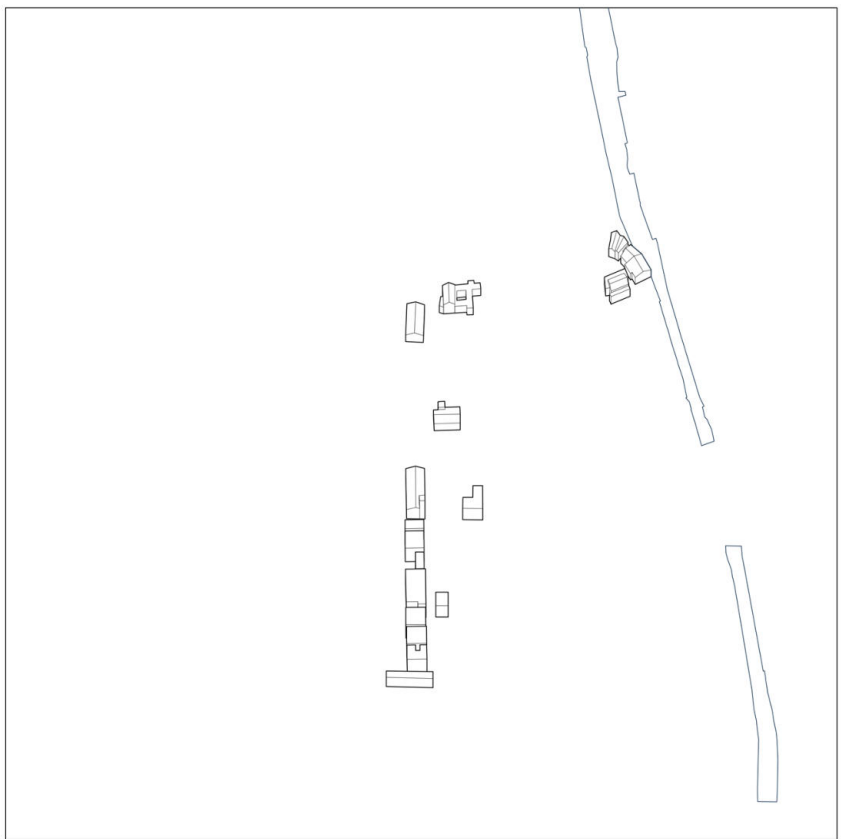
0 m 200 400 600 800 1.000 1.200 1.400 1.600 1.800 2.000 2.200



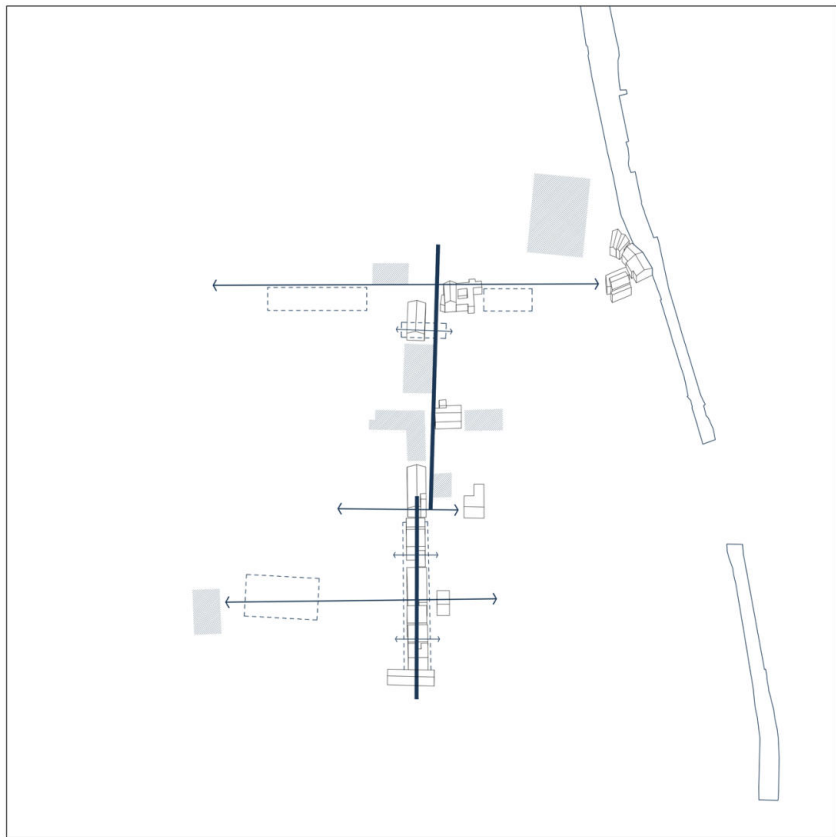
1

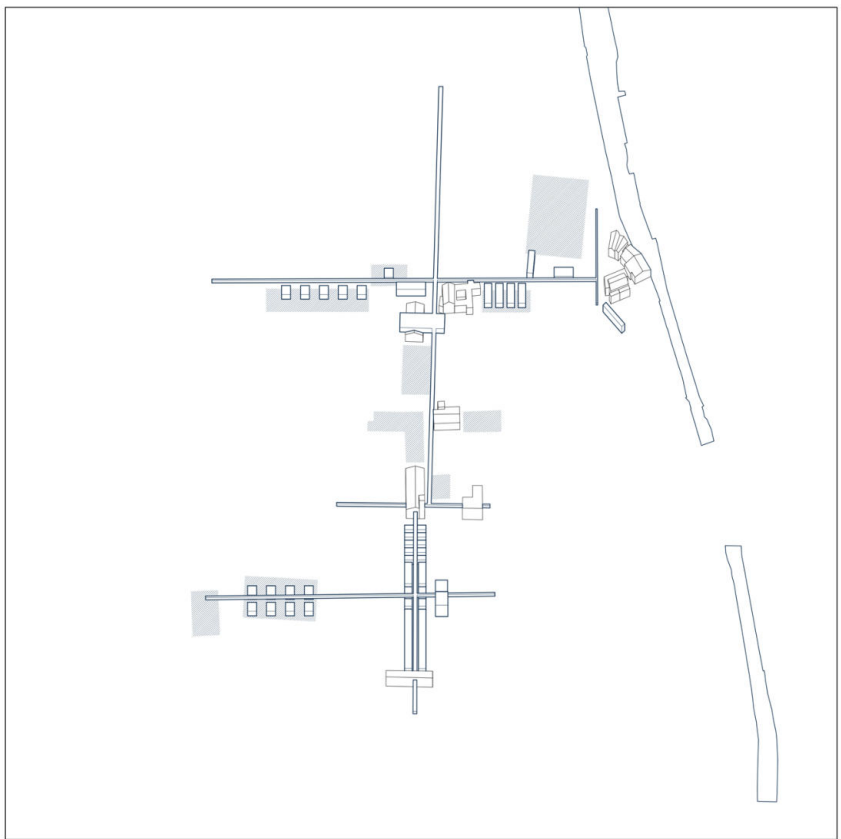
2.200 2.000 1.800 1.600 1.400 1.200 1.000 800 600 400 200 m 0

>
Studio Piano, piano di
ricostruzione del centro storico
di Sestri Ponente, Genova, 1970,
dda., 2025.
Inquadramento.



Stato di fatto.







2

Stratificare la città

L'occasione di tornare a progettare nel contesto genovese arrivava dopo la lunga avventura parigina del Centre Pompidou. Tra il 1971 ed il 1977 Renzo Piano aveva stabilito il proprio ufficio principale a Parigi, facendo ritorno in maniera più stabile a Genova soltanto dopo la chiusura del cantiere. Il rientro dell'architetto nella sua città natale manifestava, in un certo senso, la volontà di tornare a confrontarsi con un contesto urbano specifico che avrebbe assunto, negli anni successivi, il ruolo di laboratorio di sperimentazione della sua opera architettonica.

Nel periodo compreso tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta, Piano aveva maturato un approccio progettuale sempre più attento al recupero della città storica e al suo rapporto (fisico e simbolico) con l'acqua. La prima opportunità concreta per mettere a sistema questi temi d'indagine si presentava nel 1981 con lo *Studio Organico d'Insieme* per il centro storico di Genova. Nell'ambito di questa iniziativa, a Renzo Piano era stata assegnata la progettazione di un piano di recupero per il quartiere del Molo vecchio, l'area del centro storico più prossima al mare.

Per rispondere al complicato quesito della riabilitazione del tessuto urbano e sociale del quartiere, la proposta sviluppata da Piano e dai suoi collaboratori si concentrava sullo studio di elementi tecnologici capaci di migliorarne le caratteristiche di salubrità, l'inserimento di nuovi servizi per il quartiere e la riorganizzazione della viabilità. Tuttavia, l'elemento più caratterizzante dell'intervento consisteva nella ricerca progettuale condotta sull'inserimento di nuovi spazi pubblici in un tessuto urbano già densamente costruito e abitato. Tramite un'astuta strategia progettuale, Piano ed i suoi collaboratori congegnavano un'inedita riorganizzazione del tessuto urbano esistente per strati, dando vita a nuovi scenari di relazione tra pubblico e privato. Spostando le

zone pubbliche sui piani apicali degli edifici, Piano forniva ai residenti la possibilità di avere non solo nuovi servizi per la collettività ma di creare inedite relazioni visive con quegli elementi che avevano da sempre caratterizzato in maniera unica questa porzione di centro storico: l'acqua ed il porto.

Le soluzioni che Piano sviluppava per il quartiere del Molo traevano fondamento in una serie di sperimentazioni precedenti che, a partire dai progetti per il centro storico di Sestri Ponente e per il Centre Pompidou, avevano ricoperto un ruolo primario nella definizione del suo metodo compositivo. Dalla progettazione di spazi pubblici altamente flessibili e adattabili nel corso del tempo agli esperimenti condotti sul recupero dell'esistente con la partecipazione degli abitanti nel processo di progettazione, gli anni Settanta rappresentavano per Piano quel periodo di sperimentazione necessario a porre le basi per le progettazioni successive ideate lungo il waterfront genovese. Rintracciando queste riflessioni è possibile dare una lettura logica e coerente delle fasi di sviluppo di un processo di ricerca progettuale che avrebbe altamente influenzato la sua opera architettonica nelle proposte prodotte a Genova a partire dai primi anni Ottanta.

Il carattere evolutivo dell'architettura

L'avventura del Beaubourg aveva fornito a Renzo Piano l'occasione di applicare su un reale caso studio le proprie riflessioni sulla rivitalizzazione dei contesti urbani storici tramite l'implementazione di spazi pubblici, così come aveva già iniziato a sperimentare sul caso studio di Sestri Ponente. Il progetto parigino, declinato nell'archetipo della piazza italiana, si configurava principalmente in uno spazio vuoto, libero da ogni vincolo e restrizione, pronto ad ospitare qualsiasi tipo di attività. Questa esperienza aveva portato Piano ad apprezzare l'opera di architettura in quanto strumento di informazione e educazione informale, disponibile a tutti e per tutti. La concezione strutturale-spaziale alla base della proposta elaborata per l'intervento parigino si fondava sulla volontà di realizzare degli spazi che potessero essere fruibili nei modi più disparati, altamente adattabili e flessibili. Queste caratteristiche portavano l'architettura ad essere definita da Renzo Piano come *evolutiva*, cioè composta da spazi connotati da un costante aggiornamento e cambiamento, qualità che Piano aveva già potuto sperimentare con alcune realizzazioni minori precedenti al caso di Parigi¹.

1 Si fa riferimento, ad esempio, alle sperimentazioni che Piano aveva realizzato per la costruzione della struttura mobile per l'estrazione dello zolfo (1966) a Pomezia, oppure alla casa sperimentale a pianta libera (1969) a Garonne. Si veda il capitolo 1.

2 Demorlane H., Barré F., *Beaubourg*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 189, 1977, p. 54. Tda.

Se la cultura è educare, informare, inviare dei messaggi, ricevere delle risposte, innescare nel pubblico generico una presa di coscienza sulla propria condizione e fornire i mezzi per modificarla, allora, lo strumento proposto non può che essere flessibile, modificabile, evolutivo, non finito.²

Non è un caso che Piano sia particolarmente affascinato dalla qualità evolutiva dell'opera d'architettura. Capacità di adattamento, rinnovamento dei propri significati e possibilità di ospitare attività spontanee erano le caratteristiche che contraddistinguevano quelle città storiche che costituivano uno dei riferimenti principali dell'architetto. Secondo questa concezione, la città antica diventava la manifestazione di un organismo in continua evoluzione ed aggiornamento in cui, utilizzando le parole di Kevin Lynch, "non c'è un risultato finale, solo una successione continua di fasi"³. Un organismo in grado di assumere le sembianze di un vero e proprio *cantiere continuo*, secondo le parole di Piano.

3 Lynch K., *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, 1960, p. 2. Tda.

Nessun organismo architettonico, dalla casa ai servizi, alle strutture produttive può permettersi il lusso di questa immutabilità. E la concezione evolutiva dell'organismo architettonico introduce immediatamente il principio di 'cantiere continuo', di progressività di intervento, di tecnologie appropriate e reversibili di costruzione.⁴

4 Sa., *Esperienze di cantiere. Tre domande a Renzo Piano*, in "Casabella", n. 439, 1978, p. 42.

La nozione di cantiere continuo si fondava sulla convinzione di considerare la città come l'esito di un costante, graduale e puntuale lavoro di rinnovamento urbano, sociale, strutturale e significativo, frutto dell'apporto sinergico dei singoli abitanti ed utilizzatori dello spazio. Si trattava di porre fine a considerare l'opera architettonica ed urbana come il risultato di una "supremazia della teoria rispetto alla prassi, dell'ideare rispetto al fare"⁵. Di comprendere l'urgenza di includere nel ragionamento quella "cultura del fare"⁶, cioè di quell'ingegno informale indispensabile per la continua stratificazione della realtà urbana intesa come il *non-risultato* di tanti anonimi. Affinché ciò potesse diventare vero, era necessario che la popolazione si riappropriasse delle competenze e delle tecniche necessarie a plasmare il proprio spazio di vita. In questo senso, l'opera di architettura poteva conformarsi come il depositario dei mezzi necessari a colmare il divario tra mondo delle costruzioni e pubblico generico. In quanto architetture educative ed informative, opere come il Centre Pompidou potevano diventare "uno strumento per insegnare alla gente come riappropriarsi degli strumenti per la costruzione dei propri ambienti di vita"⁷, secondo la visione di Piano. Il Centre poteva cioè dotarsi di una sorta di "fabbrica mobile"⁸ che avrebbe ospitato gli utensili, i saperi e le competenze necessarie per rinnovare l'architettura: una sorta di "strumento di quartiere [...] basato sul concetto di una riabilitazione attiva, con la partecipazione degli abitanti"⁹.

Quella che prendeva forma nella mente di Piano alla fine degli anni Settanta era un'ulteriore fase di approfondimento di quell'approccio al progetto di architettura che trovava nuovamente fondamento ed applicazione nel contesto del centro storico, ovvero di quell'organismo da cui Piano aveva derivato le proprie figure di riferimento ed a cui aveva dedicato le proprie riflessioni. Il campo d'azione sembrava spostarsi dalla progettazione dell'opera architettonica integrata nel contesto, come poteva essere Beaubourg, ad interventi risolti non tanto in una vera e propria architettura, piuttosto in dispositivi tecnologici a supporto di essa. Questi congegni erano finalizzati al recupero del tessuto urbano e sociale esistente, alla sperimentazione di innovazioni tecnologiche fortemente radicate nella tradizione artigianale, all'incontro ed alla partecipazione attiva degli abitanti, alla trasmissione ed alla conservazione dei saperi.

Una tappa fondamentale all'interno di questo percorso sperimentale di ricerca tecnologica, formale e di significati, necessario al riavvicinamento del pubblico al mondo delle costruzioni, arrivava alla fine degli anni Settanta con un progetto che esulava i tradizionali limiti della sfera architettonica. Questo assumeva piuttosto le sembianze di una vera e propria opera divulgativa atta alla trasmissione della conoscenza ed all'informazione del pubblico generico, carica

5 Guenzi C., *Teoria e pratica nel ciclo edilizio*, in "Casabella", n. 419, 1976, p. 36.

6 Rossi L., *La cultura del fare*, in "Spazio & Società", n. 23, 1983, p. 50.

7 Sa., *Parigi: l'oggetto funzionale*, in "Domus", n. 575, 1977, p. 4.

8 *Ibidem*.

9 *Ibidem*.

10 Dini M., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1964-1983*, Electa, Milano, 1983, p. 218.

11 Si fa riferimento alla trasmissione a cura di G. Macchi, regia di V. Lusvardi intitolata *Cantiere Aperto* (1979), cliente Radiotelevisione Italiana rete 2, architetti Studio Piano & Rogers & associati con S. Ishida, N. Okabe, G. Picardi, S. Yamada, M. Bonino, R. Biondo, G. Fascioli, R. Gaggero, testi e sceneggiatura a cura di M. Arduino.

12 Scorrendo il palinsesto delle dieci puntate è possibile riconoscere la volontà di impostare una narrazione che seguisse un ragionamento ben delineato. Le prime tre puntate erano dedicate al caso studio della cattedrale gotica. L'esempio veniva utilizzato per analizzare le tecniche costruttive, l'organizzazione del lavoro, la relazione tra funzionamento strutturale e conformazione formale dell'opera d'architettura. A partire dal riferimento della cattedrale, la rubrica passava ad approfondire prima gli elementi del tetto e del suolo, ai quali dedicava rispettivamente un episodio.

Successivamente, si concentrava sui materiali leggeri da costruzione (legno e acciaio), esplorando le diverse modalità realizzative ed il loro impiego al massimo delle capacità strutturali per dare vita agli elementi basilari dell'architettura. Infine, il programma terminava con un episodio interamente dedicato allo spazio evolutivo.

13 Magda Arduino (1942-2025) è stata una sceneggiatrice italiana e la prima moglie di Renzo Piano dal 1962 al 1989. Ha collaborato con lui in numerose occasioni, occupandosi prevalentemente della curatela di materiale audiovisivo e multimediale.

14 Giulio Macchi (1918-2008) è stato un regista, autore e conduttore televisivo italiano. Ha collaborato con Renzo Piano in diverse occasioni, tra cui la realizzazione dei filmati di *Cantiere aperto* e la curatela del Padiglione Italia dell'Esposizione Internazionale Specializzata *Cristoforo Colombo: la nave e il mare di Genova* (1992).

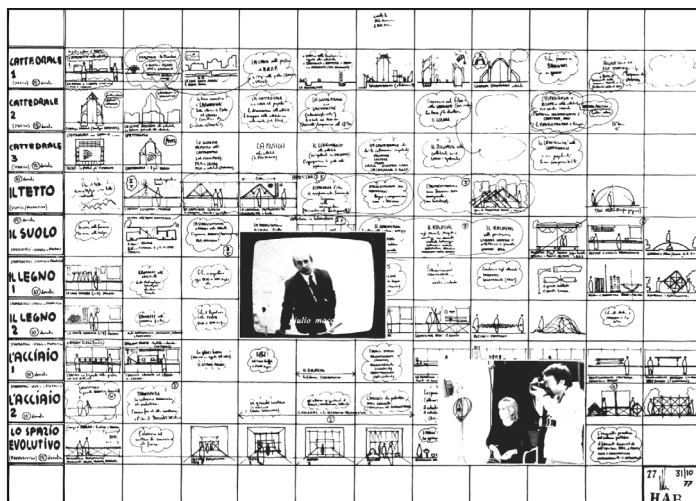
15 I modelli utilizzati da Piano come supporto alle proprie dimostrazioni

“di significati che [andavano] al di là della dimensione puramente informativa [...], uno spaccato del metodo di lavoro dello staff Piano e un manifesto programmatico”¹⁰ delle sue imminenti applicazioni.

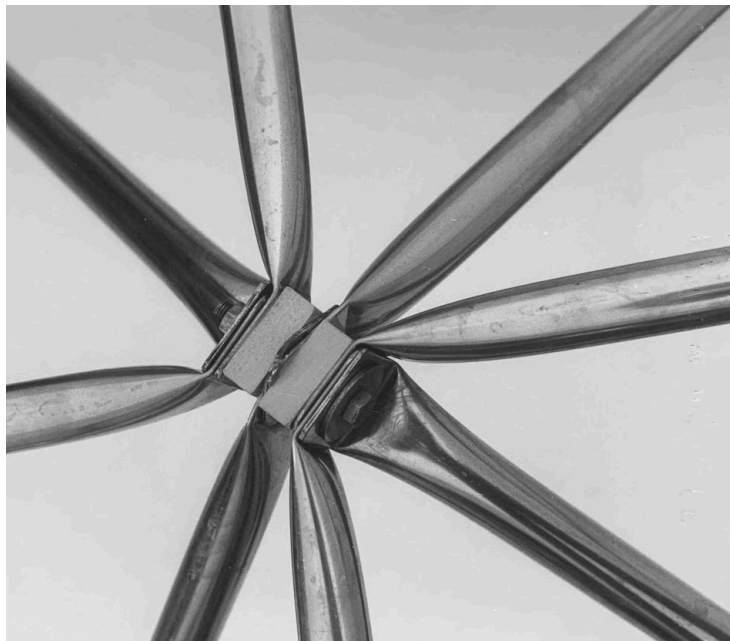
*Cantiere Aperto*¹¹ (1979) era una rubrica televisiva articolata in dieci puntate¹², ideata e curata da Renzo Piano, Magda Arduino¹³ e Giulio Macchi¹⁴. Il programma faceva parte di *Habitat*, la prima trasmissione televisiva italiana dedicata all'ambiente ed agli ecosistemi, curata anch'essa da Macchi. Come suggerisce il titolo stesso, la rubrica mirava a ricucire il legame tra il mondo della progettazione e gli utenti. Attraverso i filmati realizzati da Piano, Arduino e Macchi, si cercava infatti di svolgere una vera e propria opera di divulgazione atta a rendere accessibili e comprensibili i saperi architettonici ed ingegneristici. La rubrica si configurava come un ciclo di lezioni educative che, nel tentativo di decostruire la complessità delle tecniche della costruzione al pubblico generale tramite l'uso di modelli estremamente dettagliati ed esperimenti ingegnosi¹⁵, forniva a Piano la possibilità di costituire una metodologia di recupero leggera e non invasiva, non distruttiva ed in co-presenza dell'utenza. Un ventaglio di soluzioni che andava a completare quel manifesto d'intenti per l'architettura integrata che dalle pubblicazioni del 1970¹⁶ si andava ad implementare con quella “appropriate technology”¹⁷ intesa come “contributo tecnologico [...] che non rovina il preesistente anzi lo ricrea”¹⁸.

Il recupero della città storica

Gli esperimenti e le riflessioni presentate all'interno di *Cantiere Aperto* avevano dato a Piano l'occasione di approfondire ulteriormente i ragionamenti che aveva iniziato a concepire durante le fasi di conclusione dei lavori del Beaubourg. Quella “fabbrica mobile”¹⁹ a cui Renzo Piano alludeva in merito alle possibili evoluzioni del Centre Pompidou stava trovando applicazione alla fine degli anni Settanta con diverse sperimentazioni. Tra queste, si ricordano alcuni progetti avviati in alcuni paesi in via di sviluppo²⁰, “nei quali [risultavano] inapplicabili e non esportabili due prodotti tipici della cultura [occidentale]: le tecnologie e la fornitura di prodotti finiti, il modello di offerta al mercato chiavi in mano”²¹. Nel tentativo di “ricongiungere l'uomo con il proprio spazio”²², Piano stava elaborando un vero e proprio dispositivo che assumeva le sembianze di un laboratorio nel quale potevano trovare posto utensili del cantiere, spazi per l'incontro tra figure tecniche ed abitanti di un certo contesto urbano, spazi per la progettazione, biblioteche per la conservazione delle testimonianze e dei saperi. Il prototipo di questo congegno veniva descritto da Mario Fadda a seguito di una visita allo studio di Piano in viale Modugno a Pegli.



Renzo Piano, Giulio Macchi,
Magda Arduino (a cura di),
Cantiere Aperto, palinsesto dei
dieci episodi, Italia, 1979.
Dini M., *Renzo Piano. Progetti e
architetture 1964-1983*, Electa,
Milano, 1983, p. 219.

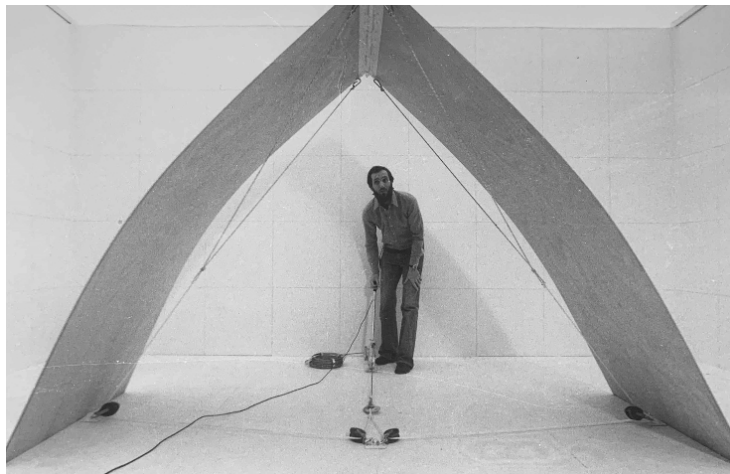


Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
prototipo di trave reticolare in
metallo per coperture, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

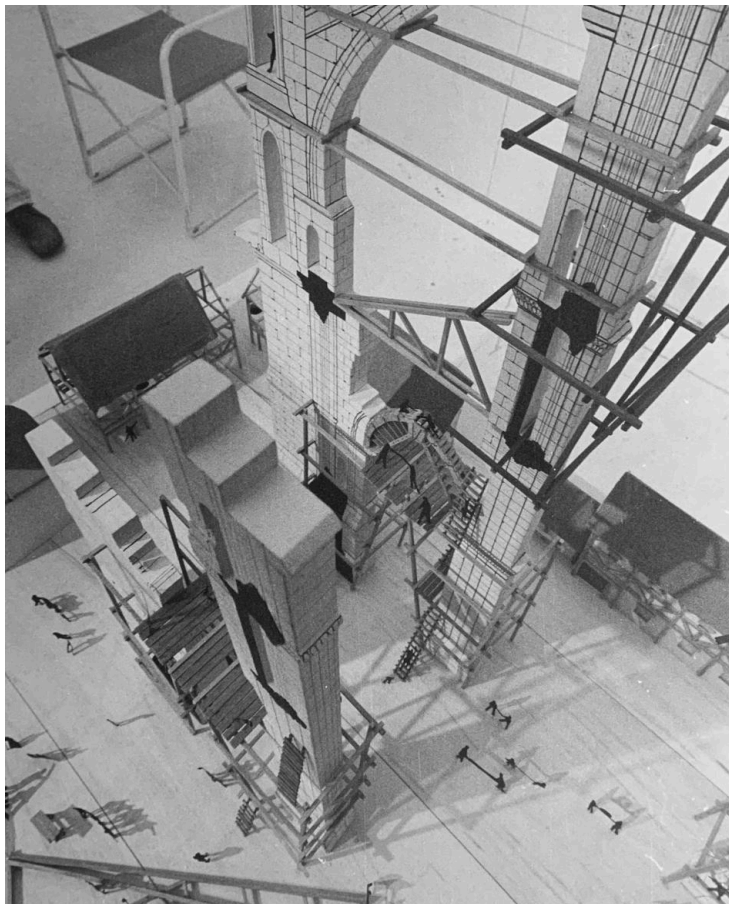


Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
Renzo Piano e Nori Okabe durante
un esperimento, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
modello di sistema costruttivo
tradizionale mongolo, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
Renzo Piano prima e dopo un
esperimento per testare la tensione
di un pannello in legno, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
modello del cantiere di una
cattedrale gotica, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Shunji Ishida, *Cantiere Aperto*,
modello del cantiere di una
cattedrale gotica, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Un cubo di spigolo 2,50, entro il quale stanno alcune attrezzature: vi è una piccola pressa manovrabile a mano, un trapano portatile, una rastrelliera a parete con, in gran numero, piccola utensileria, due banconi da lavoro sui due fronti contrapposti nel piccolo spazio; morse e smerigliatrici. È il laboratorio di casa. Può diventare il laboratorio di quartiere.²³

L'occasione per mettere in pratica la metodologia d'intervento studiata da Piano durante la fine degli anni Settanta arrivava con un progetto patrocinato dall'UNESCO e dal CNR sotto il nome di Laboratorio di quartiere²⁴. Il Laboratorio di quartiere si configurava a tutti gli effetti come uno strumento operativo atto al recupero della città costruita. Qui gli abitanti che avevano bisogno di rinnovare i propri spazi di vita potevano entrare in contatto con i tecnici ed i funzionari locali per valutare le diverse tipologie d'intervento atte al recupero coerente ed attento degli edifici, secondo quelle tecnologie leggere e non invasive sperimentate in precedenza da Piano e presentate al pubblico con *Cantiere Aperto*.

Basandosi sulle sperimentazioni condotte per la rubrica televisiva, l'obiettivo del Laboratorio di quartiere diveniva quello di individuare e testare una metodologia progettuale e d'intervento che salvaguardasse e valorizzasse il tessuto urbano esistente, specialmente i centri antichi, in una graduale opera di manutenzione diffusa della città costruita che avrebbe ridotto al minimo il rischio di interventi di sostituzione urbana irreversibili.

Il Laboratorio di quartiere vuole essere uno strumento al servizio dei cittadini che rifiutano la trasformazione della città e dell'ambiente in cui vivono quando tale trasformazione avviene per mano di operatori, amministratori, progettisti, lontani come entità astratte e però dotate di ogni potere.²⁵

Secondo la visione di Piano, il Laboratorio di quartiere nasceva come uno strumento concretamente applicabile per aiutare gli abitanti di un determinato quartiere a realizzare il recupero del proprio spazio di vita in collaborazione con le amministrazioni e le istituzioni competenti, "nel rispetto della normativa esistente e degli strumenti urbanistici"²⁶. Una sorta di "satellite decentrato [...] operativo del piano particolareggiato di recupero"²⁷, un piccolo centro civico estensione degli apparati urbanistici della pubblica amministrazione, deputato all'incontro tra la cittadinanza, l'amministrazione e le figure professionali del campo dell'architettura e dell'ingegneria. In un certo senso, il Laboratorio di quartiere si configurava come la reale

su Cantiere aperto erano connotati dall'ingente presenza di figure al lavoro e da una minuzia impeccabile nella riproduzione degli elementi costruttivi. Questa modalità di rappresentare il processo di costruzione dell'architettura medievale induceva all'immaginario di un cantiere altamente sinergico, attivo e moderno. Un cantiere in cui il singolo artigiano poteva trovare la possibilità di emanciparsi socialmente in una "democratizzazione complessiva" dell'ambiente di lavoro. Nei filmati realizzati per il programma televisivo, Piano ribadiva come i cantieri delle grandi cattedrali gotiche fossero organizzati in laboratori che lavoravano insieme, costituendo così le basi di un rapporto interdisciplinare e sinergico che permetteva innovativi progressi di ricerca tecnologica. Nuovamente, il passato assumeva la capacità di essere portatore di una serie di valori che potevano trovare riscontro nella contemporaneità in quanto estremamente moderni. Un esempio era la modalità realizzativa della copertura della cattedrale sulla quale Piano aveva deciso di soffermarsi con particolare enfasi all'interno dei primi episodi. L'architetto mostrava come l'intero sistema della carpenteria lignea di copertura venisse prima assemblato a terra per verificarne il corretto funzionamento. Soltanto dopo questa verifica, il meccanismo veniva smontato ed ogni singolo pezzo messo in posa definitivamente con un sistema di agganci reversibile. Questa modalità realizzativa aveva dei forti richiami a quelli della prefabbricazione che Piano aveva sperimentato durante gli anni Sessanta e che trovava riscontro nelle immagini che aveva visionato nei propri scritti di riferimento: Guenzi C., *Teoria e pratica nel ciclo edilizio*, in "Casabella", n. 419, 1976, p. 41.

16 Si fa riferimento al capitolo 1.

17 Fadda M., *Dal Beaubourg al progetto collettivo. Conversazione con Renzo Piano*, in "Laboratorio", n. 1, 1977, p. 71.

18 Oliveira P., Marconi F., *Cronache*, in "Casabella", n. 453, 1979, p. 7.

19 Sa., *Parigi: l'oggetto funzionale*, in "Domus", n. 575, 1977, p. 4.

20 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano & Rogers & Associati, con R. Verbizh, O. Dellicour, S.

Ishida, per un'unità mobile di costruzione a Dakar (1978), cliente UNESCO, M. Senghor, Breda di Dakar.

21 Fadda M., *Dal Beaubourg al progetto collettivo. Conversazione con Renzo Piano*, in "Laboratorio", n. 1, 1977, p. 70.

22 *Ibidem*.

23 Ivi, p. 71.

24 Il progetto era patrocinato dal CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) e dall'UNESCO (Division des établissements humains et de l'environnement socio-culturel), rappresentato da Wolfgang Tochtermann e Salvino Busuttill.

25 R. Piano, M. Arduino, M. Fazio, *Antico è bello. Il recupero della città*, Laterza, Bari, 1980, p. 17.

26 Ivi, pp. 16-17.

27 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 40. Lo strumento urbanistico del piano di recupero era stato introdotto in Italia con la L. 457/78.

28 Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*. Actar Publishers, New York-Barcellona, 2022, p. 315.

29 Si veda: Pawley M., *Garbage housing*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 12, 1973, pp. 764-789. L'articolo di Pawley, pesantemente annotato e sottolineato da Piano, esponeva una serie di riferimenti ed esperienze architettoniche basati sul riuso dei materiali di scarto come elementi costruttivi. Secondo Pawley, nel contesto di produzione sregolata del secondo dopoguerra era necessario pensare a soluzioni che prevedessero il rinnovamento delle abitazioni con soluzioni fuori dai comuni approcci tradizionali che tendevano ad uno spreco delle risorse molto consistente. Tra i vari riferimenti menzionati, Pawley citava il testo *Ecotage!* edito da Sam Love e David Obst (1972), così come il progetto WOBO (1965) sviluppato da Alfred Heineken per la costruzione di alloggi tramite il riuso di bottiglie di birra.

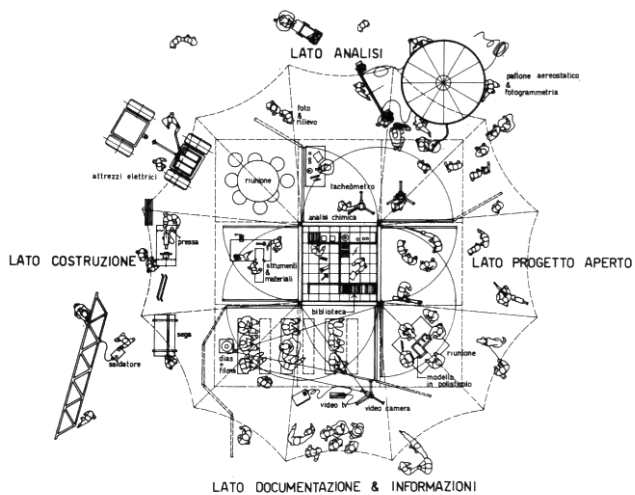
30 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 41.

31 Piano R., Arduino M., Fazio M.,

incarnazione di quel "dispositivo per la riabilitazione del centro storico"²⁸ come lo poteva essere stato Beaubourg con altri modi, altre dimensioni ed altri contesti. Ora l'attenzione, diversamente rispetto al caso parigino, si spostava direttamente sui temi del recupero e del riuso, di cui Piano aveva letto diversi testi nel corso degli anni Settanta²⁹.

Recuperare la città per Piano non assumeva solo la valenza di ripristinare la fisicità della fabbrica urbana, il ripristino delle qualità architettoniche degli edifici, l'adeguamento igienico degli ambienti interni. Significava considerare la città come costituita "per metà di muri e per metà di gente"³⁰, come il risultato di un costante lavoro sinergico in cui prendono parte architettura e fruitori. Significava lottare per "la difesa delle comunità viventi in vecchie città e quartieri, come pure [per] la struttura fisica di questi luoghi"³¹ per dare nuovamente significato e senso sociale/politico al progetto della città tramite "la conquista degli strumenti tecnici così come degli strumenti politici e democratici di scelta"³². Nuovamente, un approccio al recupero della città considerandola come quel cantiere continuo in cui la "memoria collettiva [può trovare espressione] con il processo di modificazione dell'ambiente costruito"³³. Le riflessioni di Piano si basavano su quell'idea di evolutività che l'architetto aveva dedotto dalla città storica ma anche dal fondamentale riferimento della cattedrale gotica, di cui aveva potuto leggere negli scritti di Carlo Guezzi³⁴. Per Piano questa qualità non veniva associata solo all'ambiente urbano bensì a qualsiasi scala del progetto, fino alla singola abitazione che poteva trovare fondamento nell'immagine della "casa contadina"³⁵, in quanto organismo architettonico sottoposto a continue modificazioni apportate dai propri abitanti.

Tra il 12 ed il 18 giugno 1979 l'equipe guidata da Renzo Piano poteva applicare concretamente sul campo le proprie riflessioni sul Laboratorio di quartiere³⁶, fino a quel momento rimaste semplicemente su carta. Quello che era stato portato a bordo di un piccolo autocarro, calato e montato in Piazza del Popolo ad Otranto era un modulo cubico di piccole dimensioni realizzato con elementi metallici prefabbricati e preassemblati, protetto da un'ampia tensostruttura bianca, che rendeva finalmente concreta la possibilità di applicare, se pur per il brevissimo lasso di tempo di una settimana, la strategia del recupero studiata da Piano. Lo scopo era quello di verificare una serie di punti, tra cui l'applicabilità degli strumenti e dei macchinari ideati per interventi leggeri, l'impiego di materiali innovativi, la possibilità del non allontanamento degli abitanti dalle loro case durante i lavori, l'interesse ed il grado di partecipazione dei residenti del centro storico nel processo progettuale, la rete di relazioni e contatti tra artigiani locali. Le pareti del modulo calato in Piazza del Popolo po-



Studio Piano & Rice & Associati,
Laboratorio di quartiere, pianta del
sistema modulare, Otranto, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



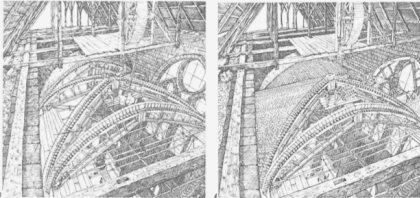
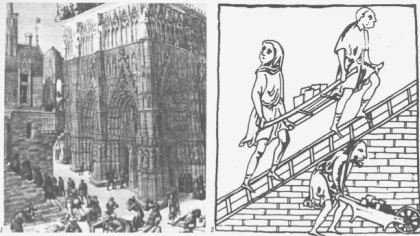
Gianni Berengo Gardin, Laboratorio di quartiere, settore analisi e diagnostica, Otranto, 1979. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



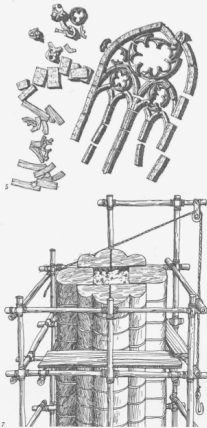
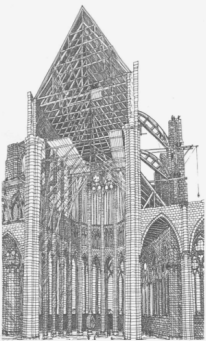
Gianni Berengo Gardin, Laboratorio di quartiere, recupero delle facciate degradate, Otranto, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, Laboratorio di quartiere, montaggio di una trave reticolare composita in un'abitazione in uso, Otranto, 1979. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Alcuni dei disegni riprodotti in questa pagina (3, 4, 5, 6, 7) sono tratti da: «La città ideale», di David Manaster, Armando editore, Roma 1976.



tetti è quella di partire sì dalla pratica, ma di elevarla nei contenuti di valore d'uso al consenso del nuovo potere dominante. Vero è che molti grandi architetti della storia hanno formato la propria capacità partendo dalla pratica e dal lavoro manuale. E' altrettanto vero che quella pratica si è fatta decoro, promozione di consenso quando è entrata in contatto con la committenza e ha posto la manualità a un livello inferiore rispetto all'idea ed alla ispirazione.

L'egemonia dell'ideare rispetto al fare

Venuta a mancare la funzione didascalica e morale dell'arte assunta come tecnica collettiva e patrimonio più vasto, la tecnica si precipita verso il sempre maggior virtuosismo e la maggior sofisticazione, piegata alle invenzioni più complesse.

Il fatto che Michelangelo facesse da giovane lo scalpellino e che il suo primo lavoro fosse la finestra del Palazzo Medici Riccardi, il fatto che il Palladio andasse a bottega da Giovanni da Pedemuro a fare sculture, e che il Maderna e molti altri fossero innanzitutto uomini di pratica, che il Borromini cominciasse anche lui come stuccatore, non significa che questa pratica avesse un valore.

Diremo che il passaggio attraverso l'apprendistato del lavoro manuale fu sempre considerato da parte delle classi dominanti garanzia alla bontà del prodotto necessaria ma non sufficiente, essendo i valori cui doveva poi piegarsi la tecnica legati ai suoi ideali, ai suoi bisogni, alle sue aspirazioni, ai suoi rituali. E' così che si disperde un vasto patrimonio di pratica attiva, espressione della cultura popolare egemone nel ciclo edilizio.

Inizia lo sviluppo autonomo della scienza e della tecnica. La figura dello scienziato pone la questione della organizzazione produttiva subordinandola alla ideazione.

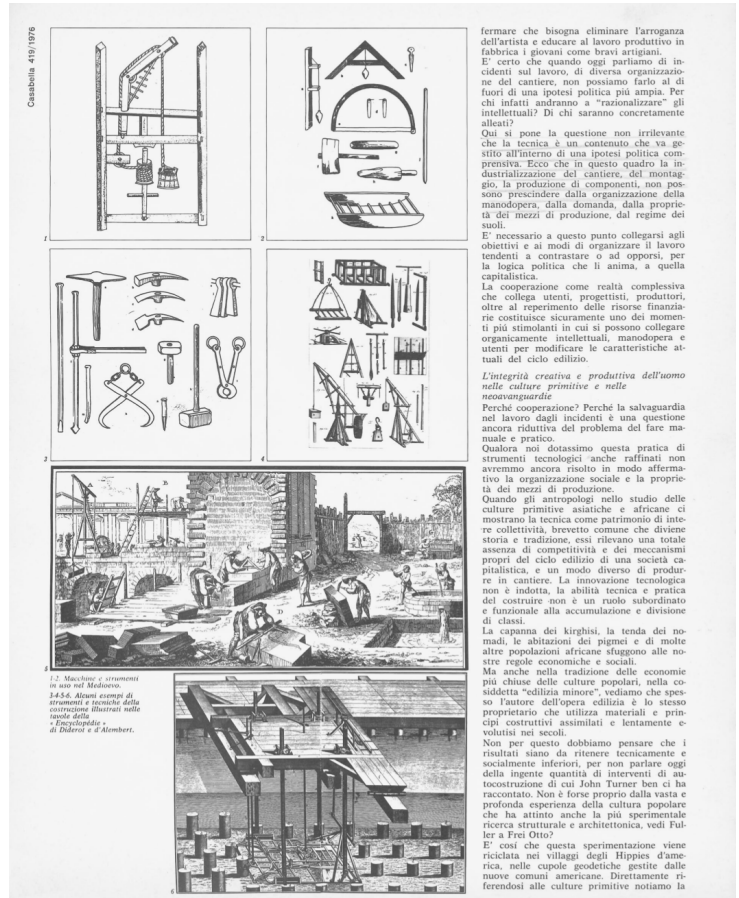
Come dice giustamente il Bologna nella sua analisi del rapporto tra arti e mestieri, considerate di volta in volta come maggiori e minori, è nei momenti storici in cui si consolidano minoranze al potere che si stabilisce la egemonia dell'ideare rispetto al fare, la superiorità del lavoro intellettuale rispetto a quello fabbrile, mentre nelle epoche storiche di riconquista e tensione democratica vi è una generale rivalutazione delle tecniche e del lavoro manuale e quindi delle condizioni di lavoro dell'esecutore, delle arti cosiddette minori.

Sotto questo angolo di visuale la Enciclopedia di Diderot e d'Alembert esprime una chiara rivalutazione, nel secolo dei lumi, del mestiere e della tecnica.

Il vastissimo panorama documentativo delle arti e mestieri in tutto il mondo e dello scibile tecnico riportato dalla Enciclopedia ha la esplicita funzione di togliere la tecnica dal chiuso dell'appropriazione individuale. La grande opera di divulgazione di massa delle tecniche le rende disponibili e popolari e le mette a fondamento della organizzazione del lavoro con una rivalutazione delle operazioni produttive rispetto al prodotto finale.

Questo spostare l'ottica dal prodotto finale al momento della formazione del valore d'uso attraverso la organizzazione produttiva è un grande merito del secolo dei lumi. Ed è con la rivoluzione industriale che i brevetti tornano di moda, che gli intellettuali riprivatizzano il momento tecnico rendendosi disponibili alla organizzazione capitalistica del lavoro in modo che il lavoro manuale diventi un accessorio di infinitesima importanza, una appendice della macchina.

E' nella Bauhaus che si sente Gropius ria-



Articolo consultato da Renzo Piano.

Guenzi C., *Teoria e pratica nel ciclo edilizio*, in "Casabella", n. 419, 1976, p. 40.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin,
Laboratorio di quartiere,
montaggio del sistema modulare,
Otranto, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin,
Laboratorio di quartiere,
montaggio del sistema modulare,
Otranto, 1979.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

tevano aprirsi verso l'esterno identificando quattro settori all'interno dei quali si svolgevano le principali attività del Laboratorio: analisi e diagnostica; progettazione partecipata; lavoro e costruzione; informazione e didattica.

Le emblematiche fotografie realizzate durante le fasi di montaggio del modulo cubico rendevano esplicita la volontà di congegnare un dispositivo che potesse essere facilmente trasportato e calato nel centro storico. Un vero e proprio "container"³⁷ portuale, secondo le parole di Piano. In un certo senso, l'architetto si era nuovamente avvalso delle proprietà di leggerezza e mutevolezza del mondo portuale per realizzare un congegno che potesse apportare degli effetti benefici ad un tessuto antico. Il carico sospeso che Piano aveva calato nel centro di Piazza del Popolo stabiliva una connessione significativa tra quei due mondi all'interno dei quali Piano stava costruendo il suo scenario di progettazione: città storica e immaginario acquatico.

Forte di questi significati, l'esperimento di Otranto aveva assunto "il valore di un manifesto di intenzioni"³⁸ necessario a concepire un nuovo approccio al progetto della città inteso come fatto culturale. E come tale, il resoconto di questa esperienza era stato raccolto all'interno di un volume curato da Piano, Arduino e Mario Fazio emblematicamente intitolato *Antico è bello*³⁹. Il testo non solo forniva un'esauritiva descrizione delle operazioni che erano state svolte ad Otranto e dell'organizzazione del Laboratorio di quartiere, ma era supportato da un più generale saggio introduttivo nel quale Piano esponeva le proprie riflessioni sul recupero della città antica. Qui trovavano spazio una serie di riferimenti che Piano aveva analizzato durante gli anni Settanta in diverse pubblicazioni da lui possedute. Questi facevano principalmente riferimento ad operazioni virtuose di progettazione partecipata con gli abitanti condotte da un architetto condotto, come nel caso del quartiere Byker (1969-82) a Newcastle progettato da Ralph Erskine⁴⁰. Oppure, realizzazioni residenziali declinate nel complesso tema della soglia tra spazio pubblico e privato, come ai Robin Hood Gardens (1966-72) a Londra progettati da Alison e Peter Smithson⁴¹. Così come gli esperimenti di progettazione partecipata per la costruzione di quartieri popolari attuati con i SAAL portoghesi (1974-76)⁴².

È anche rilevante notare come in *Antico è bello* trovasse spazio anche il riferimento all'operazione di sostituzione edilizia avvenuta nel quartiere di via Madre di Dio a Genova. Per Renzo Piano, questo progetto rappresentava un esempio di grande rilevanza e questo è dimostrato dalla presenza di diverso materiale fotografico in archivio ed anche dal fatto che è stato citato svariate volte in più testi⁴³. Il quartiere storico era configurato come un insediamento urbano assente sull'asse di via Madre di Dio che serviva non solo come

Antico è bello. Il recupero della città, Laterza, Bari, 1980, p. 212.

32 Piano R., Macchi G., Arduino M. (a cura di), *Cantiere Aperto*, Radiotelevisione Italiana Rete 2, Italia, 1979, ep. 4 "Il tetto".

33 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 41.

34 Si veda: Guenzi C., *Teoria e pratica nel ciclo edilizio*, in "Casabella", n. 419, 1976, pp. 36-42. L'articolo di Guenzi forniva una lettura storica dei sistemi e delle pratiche costruttive basati su alcuni riferimenti fondamentali. Tra questi trovavano spazio le soluzioni costruttive delle grandi piramidi egizie, i metodi realizzativi delle strade e delle volte romane, la cattedrale gotica in quanto emblema di complessità realizzativa, cantieristica, strutturale e formale senza paragoni, le yurtte mongole per la loro ingegnosità strutturale, così come il riferimento al Crystal Palace (1850-51) di Joseph Paxton a Londra, di cui veniva riportata un'interessante immagine del processo costruttivo della copertura in acciaio e vetro.

35 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 42.

36 Si fa riferimento al progetto dello Studio Piano & Rice & Associati insieme all'Impresa Dioguardi, con S. Ishida, N. Okabe, R. Verbizh, E. Donato, G. Fascioli, R. Melai, G. Picardi, R. Gaggero, per il Laboratorio di quartiere a Otranto (1979), cliente UNESCO, S. Busuttill, W. Tochtermann, ingegneri Ove Arup & Partners, P. Beckmann, IDEA Institute Torino, con la collaborazione di G. P. Cuppini, G. Gasbarri, F. Marano, F. Marconi, EDITECH, M. Fazio, G. Macchi, R. Biondo, M. Bonino, coordinamento gestione G. Dioguardi, programma a cura di M. Arduino.

37 R. Piano, M. Arduino, M. Fazio, *Antico è bello. Il recupero della città*, Laterza, Bari, 1980, p. 34.

38 Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, p. 36.

39 Si fa riferimento a: Piano R., Arduino M., Fazio M., *Antico è bello. Il recupero della città*, Laterza, Bari,

1980.

40 Si fa riferimento a: Rowntree D., Byker, in "Architectural Design", vol. 45, n. 6, 1975, pp. 333-338. L'articolo contiene annotazioni di Renzo Piano.

41 Si veda: Smithson A., Smithson P., Eisenmann P., *Robin Hood Gardens*, in "Architectural Design", vol. 42, n. 9, 1972, pp. 557-575. L'articolo contiene annotazioni di Renzo Piano.

42 Si veda: Marconi F., *Portogallo - Operação SAAL*, in "Casabella", n. 419, 1976, pp. 2-21. I SAAL portoghesi descritti all'interno dell'articolo di Marconi, contenente diverse annotazioni di Renzo Piano, erano destinati ad "appoggiare tecnicamente le iniziative delle popolazioni male alloggiare per la soluzione del problema dell'abitazione". I SAAL erano organizzati come un servizio parastatale che operava sul territorio con gruppi di professionisti spediti nelle comunità bisognose di recuperare i propri spazi di vita. Lo scopo era quello di creare una rete di lavoro in cui la mobilitazione popolare rendeva l'utenza un agente fondamentale nel processo di riabilitazione. In questo senso, l'esperienza dei SAAL si proponeva "di aprire nuovi ambiti alla lotta per l'abitazione", mettendo alla luce le problematiche fondamentali legate al processo del progetto dell'abitare.

43 Si veda: Piano R., Arduino M., Fazio M., *Antico è bello. Il recupero della città*, Laterza, Bari, 1980; Costantino B., *Taller de barrio: coloquio con Renzo Piano y Gianfranco Dioguardi*, in "Modulo", n. 11, 1983, pp. 20-33; ASM, FRP, R CSG 0001.

44 Sa., *Esperienze di cantiere. Tre domande a Renzo Piano*, in "Casabella", n. 439, 1978, p. 42.

45 Si fa riferimento alle delibere del Consiglio Comunale di Genova nn. 211-216/1981. Si veda: ASM, FRP, F COL_002.

46 Si veda: Carbone M. T., *Genova: il recupero del centro storico. Sei progetti e un fuoco di paglia*, in "Costruire", n. 5, 1982-1983, pp. 76-81; Grossi Bianchi L., Melai R., *Gli studi preliminari per il recupero di sei zone del centro storico*, in "Controspazio", n. 1, 1993, pp. 14-29.

sistema di collegamento ed accesso ma soprattutto come vero e proprio spazio pubblico per la comunità. Il piano di sostituzione urbana approvato dal Comune di Genova nel 1957 aveva portato alla demolizione del quartiere per erigere al suo posto un futuristico distretto terziario, trasformando radicalmente ed irreversibilmente il carattere dell'intera area.

Il SOI e il piano di recupero del Molo

Le sperimentazioni e gli studi condotti da Renzo Piano a cavallo tra anni Settanta ed Ottanta, come dimostrato nei passaggi precedenti, lo avevano portato ad approcciare il tema del recupero del patrimonio esistente tramite una metodologia applicativa fondata sul ricorso a tecnologie "appropriate"⁴⁴, non invasive, profondamente legate al contesto storico e sviluppate in compresenza dell'utenza. L'occasione di applicare queste riflessioni su un caso studio genovese arrivava nel febbraio 1981. Con l'approvazione di una serie di delibere comunali⁴⁵, il consiglio comunale di Genova aveva dato avvio ad un'operazione di studio e progettazione atta al recupero di sei porzioni degradate del centro storico. Ognuna di queste aree veniva affidata ad un determinato studio di architettura chiamato a realizzare uno specifico piano di recupero. Quest'operazione, che prendeva il nome di Studio Organico d'Insieme (SOI) per il centro storico di Genova (1981-1984), era finalizzata a realizzare un lavoro estensivo di analisi del tessuto urbano antico, declinato nei singoli casi studio presi in esame. I sei piani erano concepiti come indagini specifiche di un determinato settore del centro storico e, insieme, fornivano un ventaglio di possibili soluzioni applicabili in contesti simili. L'assegnazione dei diversi piani di recupero era organizzata nel seguente modo: il compito di redigere il piano di recupero del quartiere di Prè era stato affidato a Giancarlo De Carlo con l'ILAUD; il Carmine a Ludovico ed Alberico Belgiojoso; Porta Soprana a Ignazio Gardella; la Maddalena a Luciano Grossi Bianchi; Borgo Incrociati e Sant'Agata a Cesare Fera; il quartiere del Molo a Renzo Piano (RPBW).

Come sottolineato da Carbone, Grossi Bianchi e Melai, i sei piani di recupero sviluppati all'interno dell'ambito del SOI si confrontavano indicativamente con le stesse problematiche⁴⁶. Il primo obiettivo era quello di migliorare le condizioni abitative degli edifici esistenti grazie a piccoli interventi di riabilitazione architettonica ed igienico-sanitaria, nel tentativo di preservarne le caratteristiche tipologiche. Questo era il caso, ad esempio, dell'implementazione di componenti tecnologiche per il miglioramento delle condizioni di luce e ventilazione, così come la riorganizzazione interna delle taglie delle unità immobiliari per rispondere in maniera più adeguata alle esigenze di diverse classi sociali. In più, i progettisti si concentravano sull'introduzione

R. Piano M. Arduino M. Fazio

Antico è bello Il recupero della città

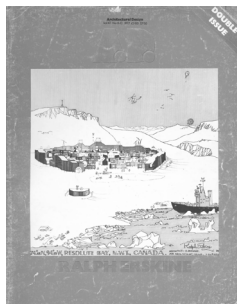
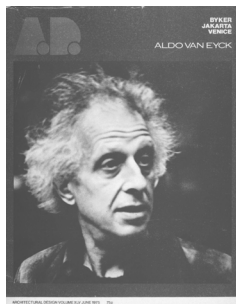
fotografie di G. Berengo Gardin

Editori Laterza



R. Piano, M. Arduino, M. Fazio,
Antico è bello. Il recupero della città,
Laterza, Bari, 1980.

2 Stratificare la città



Selezione dalla biblioteca personale di Renzo Piano custodita presso la FRP. "Architectural Design", vol. 42, n. 9, 1972.
"Architectural Design", vol. 45, n. 6, 1975.
"Architectural Design", vol. 47, n. 11-12, 1977.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

degrado e utilizzati selvaggiamente un progetto di mobilità urbana in quartieri hanno tempi accelerati di i-sette anni i costi di manutenzione nelli di costruzione. In trent'anni è stato distrutte e ricostruite cinque manutenzione riguarda necessaria generale tutto il patrimonio abita-

speculazione ci hanno fornito un es: cultura dell'*habitat* è anche, e con gestione e usi corretti. L'evosi e modificarsi nel tempo, è una io edilizio che oggi occorre rivalu-

rimere una rinuncia all'espressione, e, della cultura del nostro tempo, Dove occorre costruire, costruiamo genze. Va però ribadito che il Lagrimadello o un cavallo di Troia demisti né manomissioni della città; i centri storici e per i quartieri inre tradizionale laddove si tratta di guamento. Il progetto è nato dalla lezza (ormai da molte parti acqui- sociale e culturale di una estesa oprazione, e alla volontà politica riscontro alcun tipo di strumenta- operativa e organizzativa adeguata, attrezzato per interventi di edifica- con sgomberi e demolizioni), ed è o dalle attrezzature pesanti e da Il tipico cartello « Vietato l'acce- sarietà e l'inadeguatezza a operare gente. Non abbiamo una cultura l'edificio è il risultato di un diver- anno, tra i materiali, gli spazi, l'am-

tagonista a utente, consumatore di uo rapporto con la casa comincia di cantiere, in un ambiente nuovo impre stato così: il cantiere di co- a quello della cittadina (che pos- io di cantiere cittadino e sul quale lungo una realtà comprensibile alla al suo sviluppo, alla sua economia, la città è nato altamente specializ-



Sa., operazioni di demolizione in via Madre di Dio, Genova sd.
R. Piano, M. Arduino, M. Fazio,
Antico è bello. Il recupero della città,
Laterza, Bari, 1980, pp. 28-29.



Francesco Leoni, operazioni di demolizione in via Madre di Dio, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

itself never figures in influential consumer advertising campaigns, nor is it associated with real-estate images of wealth such as the Volkswagen car, or the Coca Cola can. Neither Volkswagen nor Coca Cola advertises in the context of the mass housing project. The image from the administration of mass housing projects confirms (by means of regulations and restrictions) the occupant's notion of himself as an inferior class of citizen.

The houses or apartments themselves are easily distinguishable from affluent housing without achieving a coherent or desirable image of their own. In sum, the distinction between mass housing and affluence is negligible.

Technical Factors
Despite 50 years of development in many nations, industrialized building is too expensive and too inflexible to meet only its own needs but in the economics of its production. Efforts to organize long production runs, to obtain the benefits of scale that have been the mainstay of mass production, have failed. Efforts to reduce on-site labour significantly, have failed because site damage, inaccuracies and inadequate supervision have been the result. The presence of teams of "fixers" whose labour is expensive and skilled, even so serious construction delays in Japan in the late 1950's and the appearance of "fixers" whose designs are not uncommon, and have in some cases given rise to adverse propaganda, extreme cases being the 1972 earthquake in Japan. The late 1950's and the progressive collapse at Ron Point in London.

Economic factors
The cost of establishing a large scale housing programme is always higher than anticipated, and the performance always lower than anticipated. In Britain private enterprise housing built for the owner-occupier market has consistently outproduced public sector housing over 50 years. The prefabricated housing programme of 1944-49 was abandoned after the completion of 150 000 units, although an initial order for 500 000 had been placed – for largely economic reasons since building

and was effectively nationalized at the time. The industrialized building programme of 1964-70 was a failure for a number of general reasons, with high labour costs, a lack of standardization, and for China, any attempt to embark on a massive programme of industrial building must require a high level of technology and specialized plant, materials, and managerial and secretarial experience and science. The programme of public works projects in general does have to be efficient in order to be successful in terms of performance. In short, such a programme requires the application of the unsuccessful efforts of other nations, with emphasis on the use of modern resources available, at the moment widely available resource.

the world's largest and most powerful nations might not be able to do so. The United States, for example, has a long history of supporting the military efforts of other nations, but it has not always been able to do so. The United States has a long history of supporting the military efforts of other nations, but it has not always been able to do so.

commodity manufacturer thus enters the housing business — the Chilean government has set the people's wage, but as the provider of subsidized building materials. Within the Chilean market, consumer spending would have to be converted in part into public saving; work would have been provided, for which the usual industrial or service base would be unnecessary, or self-creating. Such a housing programme would have to be a conscious trade-off the consumer aspirations of the people, and socialism in that its attainment of the capitalist basic laws of consumer society would give a new meaning to the slogan of the consumer as a cheap resource base, plus the full power of advertising, would fall into line behind a national effort. Such a programme need

Technical features

The design of low cost housing construction used in the Netherlands is based on three main groups of the kind of materials that are only demountable in all the different strata of the world. The materials used are: 1. The plastic design as well as the facade design, which has been in production since 1965 in the Netherlands and is used in all the countries of the world. 2. The bricks of the inner structure of the inner structure, which are made of concrete and are used in all the countries of the world. 3. The bricks of the inner structure, which are made of concrete and are used in all the countries of the world.



21. The author in Santiago in 1972, with 1970 John Bates.

pressure materials for the first time. The use of soft drink and beverage cans as a source of structural form for up to 10 million disposable cups, one every 10 min, even assuming a loss of 10%, would result in a total of 9 million cups that should enable a 50% reduction at the present rate. Such achievements, however, can only be truly justified if the waste problem is put in the context of the system of production and consumption of goods and services. The waste problem of disposable everyday goods, A consumption-based waste problem can only successfully be captured if the system captures the drains of production and consumption.

The design problem

The incoherence of present housing design is the problem. The habituation has already been strongly demonstrated by the fact that housing costs are increasing. If it is said that the world's urban population will rise from 300 million to 600 million in the year 2000, it must be assumed to 170 million in the size of the housing stock. It must also be assumed that the housing stock, in terms of its materials, for the year 2000 will be 170 million times the amount of materials and, for the year 2000, will be 170 million times the amount of materials.

In the event this paper was never read out in its entirety. Scattered throughout the proceedings, charged with investigating the possibility of new museum and methods in housing, related its urgent message. The author, speaking in English and relying on a German interpreter, the speaker for perhaps two minutes before he became disconnected by mounting apoplexy in the audience. Whistling, shouting and slow handclapping overwhelmed his slowly disappearing voice and within a few seconds he fell silent. As soon as order was restored by the Chairman, a loud and acrimonious debate began, led by a Cuban delegate who, in his opinion, read the paper to offer his garbage house to English workers. An East German followed and in a different tone suggested that the

[illegible]

project, in so far as he had been asked to undertake it, was clearly characteristic of the personal intelligence of the British Building Research Station. At this point an interesting episode occurred, which illustrates how the British station was able to draw on the knowledge of the author's contributions, or indeed any understanding of why he should be in the country. The Chairman spoke next, pointing the thought underlying what had been proposed, and pointing out that the author was a person who would be well known in Japan, as well as in 5 store gasoline cars for permanent shortening. The BRE's Chairman then asked the author if he employed investigating such ideas themselves that in promoting their own business interests. The Chairman then asked the speaker, the Chairman again increased, mildly chastising

[illegible]

and refused to allow a man to complete the his paper, but consulting to offer him a courtesy himself. The incumbent until the a session, forced to include them on either side their opening and books. Merely he wrote that "A defeat at better than a victory" to his amusement, if it. Further conversation. Chinese officials brief exposition to his himself, led to an with before attended the Minister of GEPLIAN, to which owing memorandum, a quotation from himself, was sent to the author.

business nor skilled on the grounds available to the government, coupled with any housing effort, this would ensure a reduction of new residential construction to the minimum of basic needs of tomorrow to the new materials and national efforts. It would ensure advanced housing in this world for the availability of resources geographically correct of materials, facilities of such a variety as the industry and the utilization of waste in Vietnam, the economic advantages integration of domestic and production areas designed to increase the expansion of production. The project represents a highly rational action in relation

779 AD/3273
 *Nulli in orbis. Si non possit. At dicit, singula ad unum modo partem, quod p[ro]p[ri]um e[st] inq[ui]sitio[n]is!
 contra. Partes in orbis e[st] communis, singula dicitur in orbis. Singula in orbis, singula in orbis!

[illegible]

Note di Renzo Piano su articolo:
 “evidentemente a questo livello di
 proposte è operabile il non-finito:
 queste cose non [...]”.
 Pawley M., *Garbage housing*, in
 “Architectural Design”, vol. 43, n. 12,
 1973, pp. 783-784.
 Archivi Storici del Politecnico di
 Milano.



Note di Renzo Piano su articolo:
 "nell'eventualità di una progettualità
 dell'utente, accoppiata ad un
 modello prestigioso, qualsiasi [...] è
 impossibile! Ovvero participation
 + consapevolezza della fattibilità
 dei modelli: altri modelli,
 sufficientemente attraenti".
 Pawley M., *Garbage housing*, in
 "Architectural Design", vol. 43, n. 12,
 1973, pp. 779-780.
 Archivi Storici del Politecnico di
 Milano.

di nuovi servizi per i residenti e sulla riabilitazione degli spazi esterni pubblici. Inoltre, per riabilitare il tessuto sociale dei singoli quartieri, gli architetti lavoravano sulla connessione tra questi ed il tessuto urbano circostante, manifestando così l'interesse nel configurare interventi che, pur se di taglia ridotta, potessero integrarsi coerentemente con il contesto urbano e storico.

Il quartiere del Molo di Genova è uno dei più antichi del nucleo storico della città. Questo, infatti, si è andato a conformare su una piccola penisola naturale che proteggeva l'insenatura del Mandraccio, il primitivo approdo portuale dell'area. A causa della sua strettissima relazione con il mare ed il porto, il quartiere si è conformato per ospitare al suo interno una serie di attività portuali. In particolare, il Molo si caratterizzava per la presenza di numerosi magazzini adibiti principalmente allo stoccaggio di grano e sale⁴⁷. Come ricorda Renzo Piano in uno dei suoi schizzi, questa porzione di centro storico aveva vissuto durante il XVII secolo un periodo di grande densificazione urbanistica che aveva portato alla sopraelevazione degli edifici esistenti⁴⁸. Ciò aveva comportato la nascita di una serie di problematiche dal punto di vista della salubrità degli spazi abitati. In particolare, gli stretti vicoli del quartiere erano diventati completamente inadatti dal punto di vista della ventilazione e dell'illuminazione naturale⁴⁹.

All'inizio degli anni Ottanta, all'epoca dell'affidamento della progettazione del recupero del quartiere a Renzo Piano, il Molo si presentava come un'appendice del centro storico di Genova che aveva perso ogni suo legame sia con esso che con le attività portuali presenti nel vecchio porto adiacente. Come sottolineano Edoardo Mazzino, Teofilo Ossian De Negri e Leonard Von Matt, la principale motivazione del distacco con il centro storico era dovuta principalmente alla realizzazione di un'importante arteria di traffico stradale parallela alla linea di costa che, passando attraverso piazza Cavour, creava una cesura molto complessa da oltrepassare⁵⁰. Questa, successivamente, era stata ulteriormente marcata dalla costruzione della Sopraelevata Aldo Moro (1961-65) progettata da Fabrizio De Miranda⁵¹. Inoltre, le continue operazioni di interrimento dei moli e delle calate per ospitare nuove infrastrutture portuali ai lati dal quartiere del Molo avevano azzerato la relazione con l'acqua che aveva storicamente caratterizzato la forma così particolare del quartiere. Come ricordano Ennio Pileggi e Luisa Stefani, "va notato che il significato del Molo è leggibile solo contestualmente al contorno acqueo precedente agli interrimenti successivi, che lo hanno cancellato"⁵².

La tipicità della conformazione del tessuto urbano, la sua relazione con il centro storico, il rapporto con l'acqua e con il porto storico, la condizione insalubre in cui versava il patrimonio edilizio

47 Per approfondimenti, si veda: Pileggi E., *Formazione e caratteri del Centro Storico e del Porto Vecchio*, in Siroli P., Poggi G. B. (a cura di), Genova verso il 1992, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 139-152.

48 ASM, FRP, F CSG_RP, sp. Piano descriveva il suo progetto come "risposta [...] degli anni 1980 alla stratificazione speculativa del passato".

49 Si veda: ASM, FRP, R CSG 0001. Nel dossier del piano di recupero del quartiere del Molo sono contenute alcune immagini che mostrano lo stato dell'area a inizio degli anni Ottanta.

50 Si veda: Mazzino E., De Negri T. O., Von Matt L. (a cura di), *Il centro storico di Genova*, Stringa Editore, Genova, 1978, p. 40.

51 Per approfondimenti, si veda: De Miranda F., *Strada sopraelevata a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 52-61.

52 Pileggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, p. 148.

53 Per approfondimenti, si veda: Gastaldi F., *Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito*, in Savino M. (a cura di), in *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano, 2010, pp. 88-104; Poleggi E., *Formazione e caratteri del Centro Storico e del Porto Vecchio*, in Siroli P., Poggi G. B. (a cura di), *Genova verso il 1992*, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 139-152.

54 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con S. Ishida, A. Traldi, F. Marano, A. Bianchi, E. Frigerio, per il recupero del quartiere del Molo di Genova (1981-1984), cliente Comune di Genova, con la collaborazione di R. Ruocco, F. Icardi, R. Melai, E. Miola, V. Podestà, G. Amadeo, F. Pagano, programma a cura di M. Arduino.

55 ASM, FRP, B 192, 1982, sp.

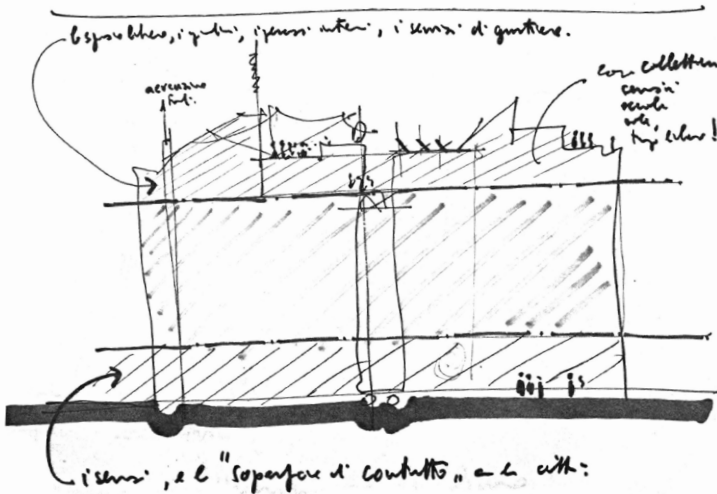
56 *Ibidem*. Gli articoli contenuti all'interno del piano di recupero descrivevano i criteri principali delle modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente. Questi dovevano seguire i principi di recupero funzionale, di conservazione, di facilitare la lettura testimoniale degli elementi di valore storico, artistico, ambientale o documentario. Venivano dettate disposizioni in merito alle colorazioni, al mantenimento degli elementi caratterizzanti le facciate, fino all'uso dei materiali ammessi.

57 *Ibidem*.

costituivano le considerazioni basilari per la redazione del piano di recupero del Molo. La necessità di elaborare delle soluzioni per la riabilitazione dell'area, emersa già durante il lavoro della Commissione Astengo (1963-65) per la revisione del PRG del 1959 e poi in fase di redazione del PRG di Genova del 1980, trovava soluzione nel riconoscere l'interdipendenza tra spazi urbani del quartiere e portuali adiacenti come facenti parte di un unico sistema integrato⁵³. Era necessario dunque declinare il progetto di recupero nel ripristino del legame tra città e acqua.

Il piano di recupero per il quartiere del Molo⁵⁴ (1981-1984) poteva diventare l'ennesimo campo di prova per implementare ulteriormente la strategia di recupero del tessuto urbano che Renzo Piano stava testando a cavallo tra anni Settanta ed Ottanta. Questo è dimostrato dalla presenza di immagini d'archivio allegate al dossier sul piano del Molo che ritraggono alcuni dei momenti principali dell'esperimento di Otranto⁵⁵. Se il Laboratorio di quartiere, in quanto dispositivo tecnologico e partecipativo, poneva le basi per un graduale e capillare processo di rigenerazione diffusa della città esistente, il piano del Molo si configurava come un vero e proprio strumento urbanistico atto al recupero di un intero comparto urbano storico. Seguendo le direttive municipali, il piano prodotto dall'architetto e dai suoi collaboratori si strutturava per articoli che sancivano prescrizioni, tipologie e modalità realizzative degli interventi ammessi dal piano⁵⁶, facendone a tutti gli effetti uno strumento urbanistico di recupero così come individuato dalla legge italiana⁵⁷. La proposta si caratterizzava per accettare sia la sfida di un adattamento graduale ed incrementale delle strutture esistenti all'interno del quartiere grazie a soluzioni prodotte alla scala architettonica, sia la progettazione di proposte più grandi concepite per reintegrare il quartiere nella città. Più specificatamente, questo risultava nella predisposizione di due differenti sotto-piani sviluppati a due diverse scale. Primo, un *progetto pilota* redatto alla scala architettonica, concentrato su un'unità minima individuata all'interno del quartiere. Secondo, un progetto alla scala del quartiere, concepito per riattivarne la struttura sociale grazie all'implementazione di nuovi servizi e nuove connessioni con il tessuto urbano circostante.

Il progetto pilota e il piano alla scala del quartiere
Al fine di operare in maniera più precisa e capillare possibile, il progetto pilota si concentrava su una specifica unità minima di intervento. Questa includeva quattro isolati centrali al quartiere del Molo racchiusi tra Via del Molo, Vico Cimella, Vico Bottai e Vico Vele. Grazie al suo ambito applicativo delimitato, il progetto pilota permetteva sia di testare concretamente la fattibilità degli interventi che di fornire



Note di Renzo Piano: "il [...] base della 'risposta' storica degli anni 1980 alla stratificazione speculativa del passato. Il sollevamento del 'piano strada'".

Renzo Piano, piano di recupero del quartiere del Molo, appunti, Genova, 1979.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Sa., vista dall'alto sul quartiere del Molo e il centro storico, Genova, sd.
Donin G. (a cura di), *Renzo Piano. Pezzo per pezzo / Piece by piece*, Casa del libro editrice, Roma-Reggio Calabria, 1982, p. 120.



Sa., il quartiere del Molo richiuso
tra il Porto Antico e la Sopraelevata,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Sa., i vicoli stretti del quartiere del Molo, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

un ventaglio di soluzioni applicabili per contesti simili. Renzo Piano mirava a progettare un preciso e sistematico quadro di operazioni di rigenerazione che potesse sprigionare un processo di graduale e continuo rinnovamento, permettendo così alla fabbrica urbana di adattarsi ed evolvere stabilmente nel corso del tempo⁵⁸. Il riferimento, dunque, giaceva ancora una volta nell'idea che la città venisse considerata come un cantiere continuo in perenne trasformazione.

Gli interventi proposti da Renzo Piano nel quartiere del Molo erano caratterizzati dall'inserimento di componenti tecnologiche profondamente radicate nelle pratiche tradizionali locali, come è possibile riscontrare consultando il materiale fotografico storico all'interno del dossier del piano di recupero⁵⁹. Ad esempio, era il caso dell'installazione di pannelli specchianti sulle facciate e le coperture degli edifici, progettati per canalizzare la luce solare negli stretti vicoli del quartiere. Oppure, l'installazione di camini di ventilazione, nuovamente una tecnologia comune nel contesto genovese. Questi dispositivi erano concepiti per migliorare le condizioni di ventilazione negli spazi interni dei fabbricati, soprattutto in quei casi suscettibili ad elevati livelli di umidità.

Tuttavia, il principale sforzo progettuale del progetto pilota non si confinava nello sviluppo di queste componenti tecniche, bensì si estendeva alla riorganizzazione interna degli edifici stessi. In particolare, Piano aveva cominciato a lavorare sulla relazione mutuale tra spazi collettivi e privati. Ancora una volta, l'architetto ed i suoi collaboratori prendevano ispirazione da soluzioni storiche tipiche⁶⁰, nate dalle singolari caratteristiche geografiche del territorio genovese. Infatti, nonostante sia una città costiera, come afferma Roberto Melai, Genova è allo stesso tempo una "città di montagna"⁶¹. Come già menzionato precedentemente, l'area urbana si è storicamente sviluppata sulla sottile striscia di terra stretta tra mare e montagna e, a causa della prossimità alla seconda, la città si è caratterizzata per la presenza di elevate differenze di quota. Ciò ha conseguito che, frequentemente, gli edifici ospitano svariati punti di accesso a piani diversi, risultando dunque in un mescolamento di livelli tradizionalmente ritenuti pubblici e privati. Questo consegue nella ri-funzionalizzazione di alcuni dei piani superiori, tipicamente ospitanti residenze private, in spazi comuni in grado di favorire la circolazione interna delle strutture. All'interno del dossier del piano del Molo sono presenti diverse immagini che testimoniano la fascinazione di Renzo Piano per questo tipo di stratificazione inusuale di funzioni⁶². Ad esempio, sono custodite immagini di un sopralluogo nella zona di Castelletto dove sono collocati edifici con terrazze pubbliche ed ingressi in quota raggiungibili tramite l'uso di passerelle aeree. In aggiunta, sono anche conservate immagini dei piloni del Ponte Moran-

58 Si veda: Dini M., *La città Storica*, in "Area", n. 5, 1982, p. 47.

59 ASM, FRP, R CSG 0001.

60 Si veda: Knobel L., *Five projects. Urban Memories*, in "The Architectural Review", n. 1028, 1982, p. 55.

61 Melai R., *Stadtbilder der Technik. Ein Ort für Ingenieurbauten*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, p. 31. Tda.

62 ASM, FRP, R CSG 0001.

di sul Polcevera che nuovamente manifestano una miscelazione di funzioni del tutto non convenzionale.

Sulla base di queste considerazioni e di questi riferimenti, il progetto sviluppato da Renzo Piano intendeva mescolare se non addirittura capovolgere la convenzionale suddivisione interna degli edifici in spazi pubblici e privati. Quella che Piano stava mettendo a punto era una strategia compositiva basata sul concepire l'edificio in quanto oggetto stratificato. Ed in quanto tale, gli strati potevano essere mescolati, spostati, invertiti⁶³. Questo si concretizzava nel ricollocare gli spazi pubblici nei livelli superiori, dove le migliori condizioni di illuminazione e ventilazione naturale sono presenti, le residenze e gli uffici nei piani intermedi, le botteghe ed i negozi al livello stradale. Gli ultimi piani si venivano così a configurare come spazi popolati da dispositivi tecnologici, strutture reticolari, terrazze, giardini pensili, piazze coperte e servizi pubblici locali. Tra questi Piano aveva pensato di realizzare spazi per una scuola materna, laboratori musicali e aree espositive.

L'accesso ai piani superiori, come dimostrato dal progetto pilota, era reso possibile dall'installazione di ascensori pubblici, ancora una volta una tecnologia comunemente in uso a Genova. Questi sistemi agevolavano l'ingresso degli abitanti alle proprie residenze ma soprattutto, essendo progettati esternamente, fornivano accesso ai diversi piani mantenendo inalterata la configurazione interna degli edifici⁶⁴, evitando il ricorso ad invasive modifiche strutturali.

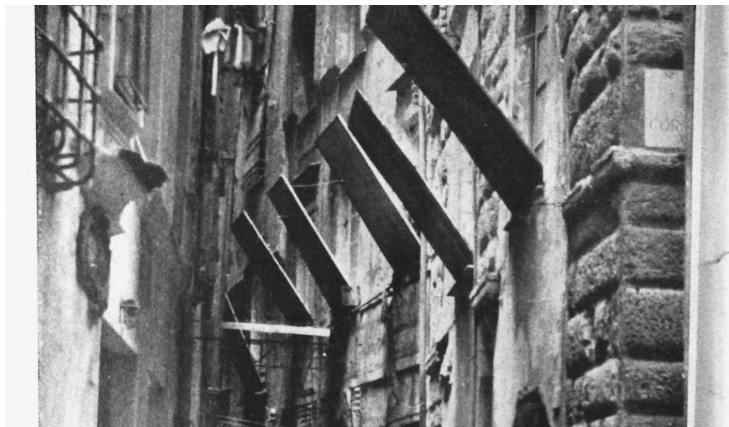
Se da un lato l'installazione di ascensori esterni agevolava l'accesso ai piani superiori pubblici, questo poneva, dall'altro, il problema della connessione tra questi ed i quattro isolati del progetto pilota. Più che una criticità, questa problematica forniva l'opportunità di realizzare un sistema in quota di terrazze e collegamenti pubblici. Questo network era progettato per permettere la connessione tra gli ascensori e l'accesso ai diversi livelli superiori, generando così un vero e proprio nuovo livello stradale ed inediti spazi d'aggregazione a diverse quote, analogamente a quanto ipotizzato nel progetto per Sestri Ponente⁶⁵. Le aree pubbliche erano pensate per offrire servizi pubblici in un quartiere già altamente denso, in cui ciò sarebbe stato impossibile senza ricorrere ad operazioni di demolizione altamente impattanti.

Questi luoghi si configuravano con terrazze e passerelle aeree caratterizzate da strutture leggere realizzate in profili d'acciaio che assumevano la caratteristica cifra stilistica di Piano associata all'uso di elementi di rinforzo diagonali. I camminamenti aerei, oltre ad essere disposti sui livelli apicali degli edifici, erano anche stati previsti in corrispondenza di alcuni piani intermedi permettendo così un collegamento più capillare tra i diversi livelli del progetto. I passaggi erano

63 Si veda: Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 104.

64 Si veda: Dini M., *La città Storica*, in "Area", n. 5, 1982, p. 47.

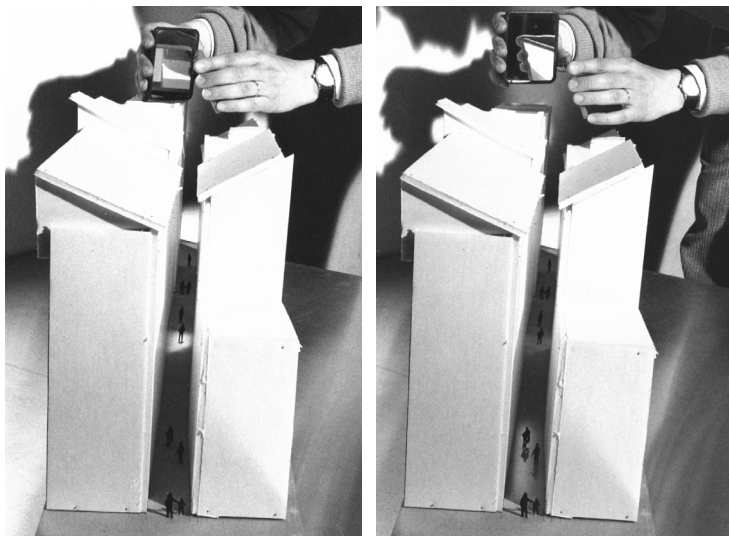
65 Si fa riferimento al capitolo 1.



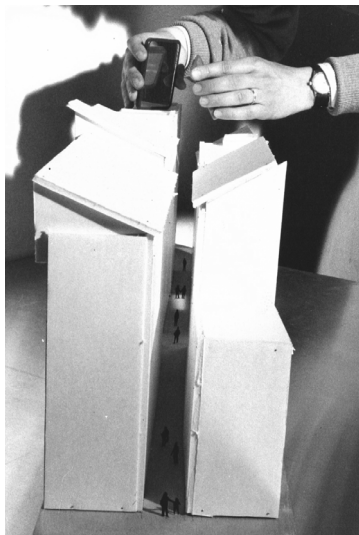
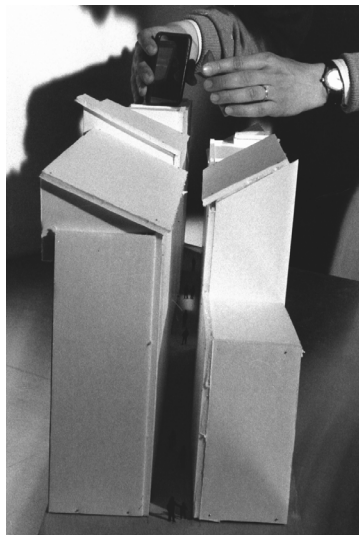
Tecnologie storiche locali per
convogliare la luce negli spazi
interni, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, piano di recupero del quartiere del Molo, Shunji Ishida al lavoro su un modello sperimentale di camino di ventilazione, Genova, sd. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



>
Shunji Ishida, piano di recupero del
quartiere del Molo, prove su modello
per l'orientazione dei dispositivi
riflettenti, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.





Sa., il ponte Morandi sopra le
abitazioni, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Publifoto, una terrazza pubblica sul
tetto di un'abitazione accessibile da
un ponte pedonale, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

caratterizzati dalla presenza di tensostrutture che ne riparavano ed enfatizzavano la presenza, aree verdi, giardini pensili, luoghi per la sosta.

Tra gli spazi pubblici che Piano ed i suoi collaboratori avevo posizionato all'interno del progetto pilota trovava spazio anche il Laboratorio di quartiere, dedicato all'organizzazione degli interventi previsti all'interno del quartiere del Molo. Il laboratorio doveva insediarsi nell'unico edificio nuovo progettato nell'ambito del progetto pilota. Questo era stato concepito come una struttura leggera su più piani da realizzarsi in metallo con un ampio piano terra che avrebbe ospitato i locali destinati al Laboratorio (ufficio progetti, consultorio tecnico, deposito attrezzi, cooperativa acquisti)⁶⁶. Sopra di questo, una terrazza direttamente accessibile dal piano terra, si connetteva al sistema di collegamento sopraelevato, ospitando zone adibite a verde attrezzato e per eventuali riunioni civiche. I piani superiori dell'edificio erano invece destinati ad abitazioni direttamente accessibili dal network di spazi pubblici in quota.

Su questo sistema di aree all'aperto veniva offerta ai residenti la possibilità di instaurare relazioni visive inedite con il panorama circostante e, soprattutto, con l'acqua, grazie alla prossimità dell'area al mare. "Immagina la vista panoramica che si aprirebbe dai tetti verso il mare"⁶⁷: queste sono le parole di Piano riportate in uno scritto di Massimo Dini. Il nuovo rapporto con il mare veniva anche espresso in alcuni schizzi nei quali l'architetto rappresentava una figura che, da un punto di vista privilegiato posto ad una certa altezza, guardava l'orizzonte con la dicitura "vista sul porto"⁶⁸. Pur se in maniera molto discreta, all'interno delle proposte elaborate per il progetto pilota del Molo, Piano stava iniziando a confrontarsi con il complicato tema della riconnessione tra città e acqua. Una riconnessione, ancora solo in termini visivi, resa possibile proprio da una stratificazione inedita di spazi pubblici e spazi privati.

Nonostante fosse sviluppato alla scala dell'edificio, il progetto pilota si fondava sulla consapevolezza che un'adeguata strategia di intervento architettonico potesse stimolare delle ripercussioni su scale più ampie. Nel progetto di recupero del Molo, la proposta sviluppata per il progetto pilota veniva implementata da un set di iniziative progettate ad una scala più urbana. Il risultato era un elaborato progettuale in cui operazioni di rigenerazione puntuali si integravano con interventi più urbani. L'intento di Piano era quello di considerare il Molo "precisamente per la sua compattezza [...] come un solo grande edificio"⁶⁹, come un'architettura urbana profondamente caratterizzata dall'integrazione tra interno ed esterno, condizioni di permeabilità e commistione delle funzioni.

Con lo scopo di "ricucire"⁷⁰ la relazione tra quartiere e città, il pia-

66 ASM, FRP, B 192, 1982, sp.

67 Dini M., *La città Storica*, in "Area", n. 5, 1982, p. 47.

68 ASM, FRP, F CSG_RP, sp.

69 ASM, FRP, B 192, 1982, sp.

70 *Ibidem*.

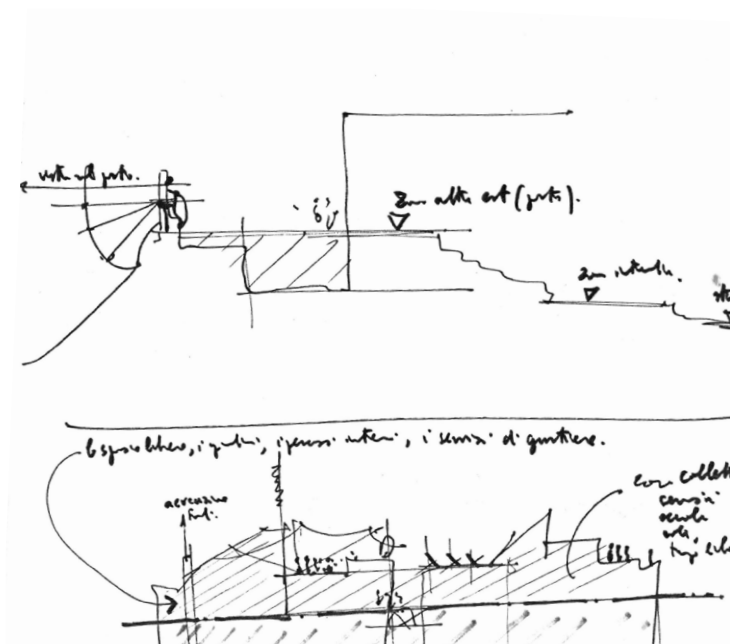
no redatto alla scala del quartiere prevedeva la riorganizzazione del traffico veicolare, delle destinazioni d'uso degli edifici e degli accessi all'area. Primo, il piano stabiliva una chiara gerarchia stradale, dando priorità alla circolazione pedonale su quella veicolare. Vico Malatti veniva identificato come la spina pedonale del progetto, mentre il traffico veicolare veniva ridiretto verso la più larga Via del Molo. Vico Malatti era concepito per divenire la strada pedonale in grado di connettere i due poli chiave alle estremità del quartiere: il centro storico a Piazza Cavour ed il mare a Porta Siberia. Secondo, il progetto proponeva la rifunzionalizzazione dei locali inutilizzati al piano terra per funzioni pubbliche, andando ad integrare quel sistema stratificato di spazi pubblici che Piano aveva già identificato all'interno del progetto pilota. Questi servizi erano distribuiti all'interno del tessuto urbano del quartiere, soprattutto lungo Vico Malatti. Lungo quest'asse, gli antichi magazzini del sale e del grano erano stati identificati come gli elementi ideali per ospitare servizi pubblici come centri civici, servizi per lo sport, musei e teatri.

71 *Ibidem*.

A completamento della proposta sviluppata con il progetto pilota, il piano alla scala del quartiere si focalizzava anche sull'organizzazione dei piani basamentali degli edifici. La "base"⁷¹ del progetto, come la definiva Piano, non includeva solo il piano terra bensì anche il primo. Quest'ultimo era progettato con una struttura orizzontale che avrebbe permesso alle persone di muoversi all'esterno su un livello sopraelevato indipendente da quello carrabile. Questo spazio era concepito per ospitare piccole aree pubbliche equipaggiate con sistemi verdi ed alcune zone d'ombra, oltre che a connettere su un livello preferenziale negozi, laboratori artigianali e piccole attività.

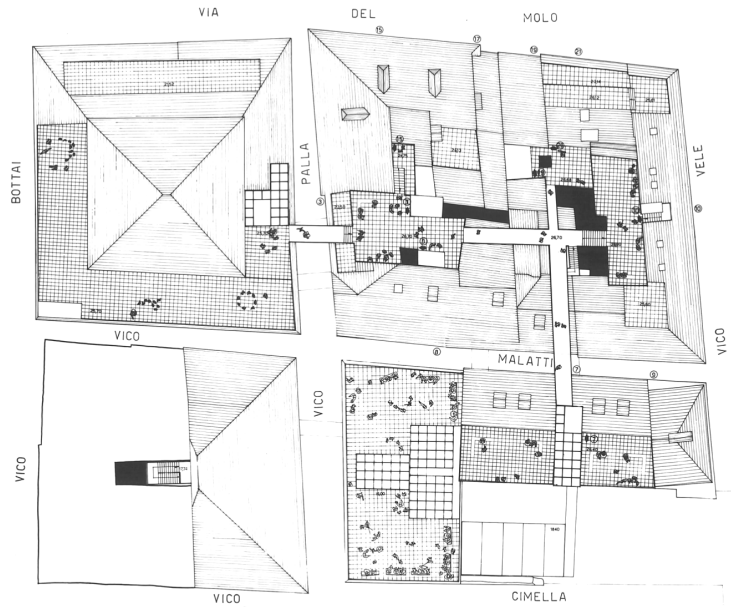
Grazie alla predisposizione dei due piani elaborati alle scale edilizia e del quartiere, il piano di recupero del Molo, aveva dato a Renzo Piano l'occasione di sintetizzare in un'unica operazione progettuale sia soluzioni architettoniche che urbane, affinando ulteriormente quella metodologia progettuale che l'architetto aveva iniziato a sviluppare dall'inizio degli anni Settanta sul caso studio di Sestri Ponente. Facendo nuovamente fede ai due principali universi informativi della sua opera architettonica, il centro antico e il mondo marittimo, Piano era finalmente giunto ad interfacciarsi proprio con quella porzione di tessuto storico genovese direttamente in relazione con il porto ed il mare. L'intervento, contraddistinto dall'impiego di quelle tecniche operative leggere sperimentate alla fine degli anni Settanta, veniva declinato in un'operazione in cui l'implementazione di spazi pubblici ed un rinnovato rapporto con il mare divenivano il risultato di un'inedita riorganizzazione per strati del patrimonio edilizio esistente.

La metodologia compositiva sperimentata da Piano con la pro-

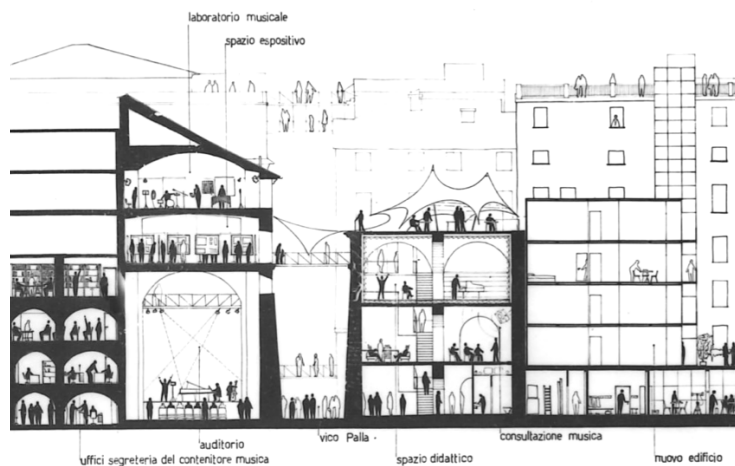


Note di Renzo Piano: "vista sul porto".
 Renzo Piano, piano di recupero del quartiere del Molo, appunti, Genova, 1979.
 Archivi Storici del Politecnico di Milano.

2 Stratificare la città



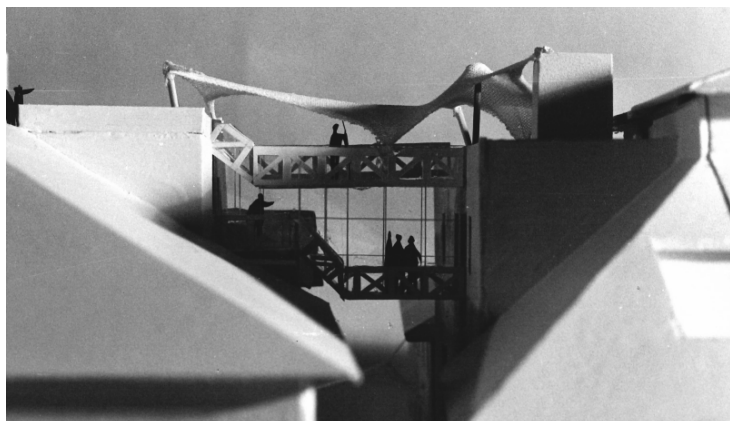
RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, planimetria del settimo livello, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, sezione sul nuovo edificio, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

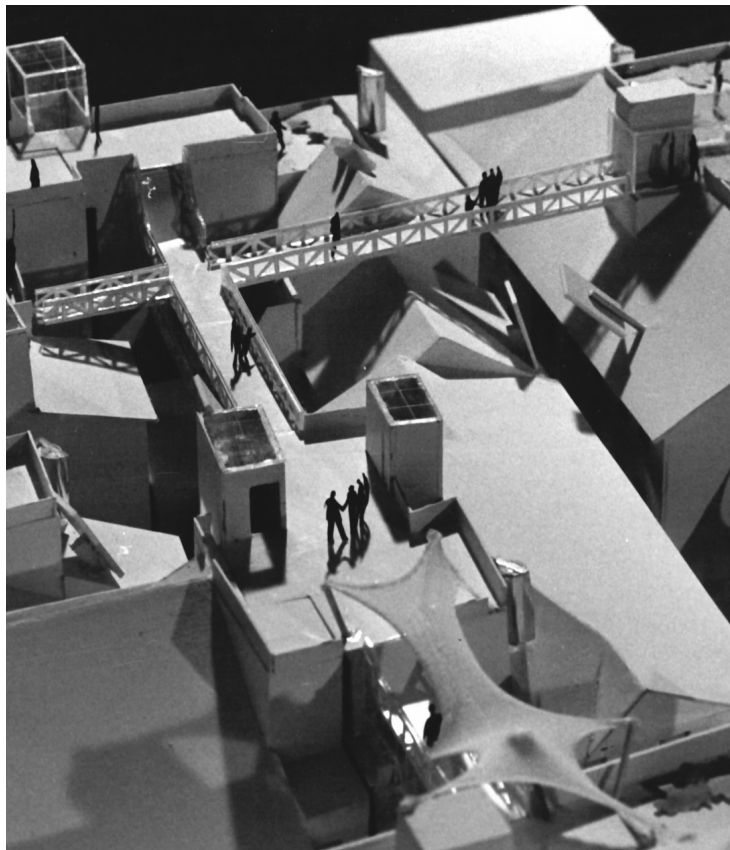


RPBW, piano di recupero del quartiere del molo, planimetria del piano sviluppato a livello del quartiere, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, particolare del modello con i sistemi tecnologici progettati, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

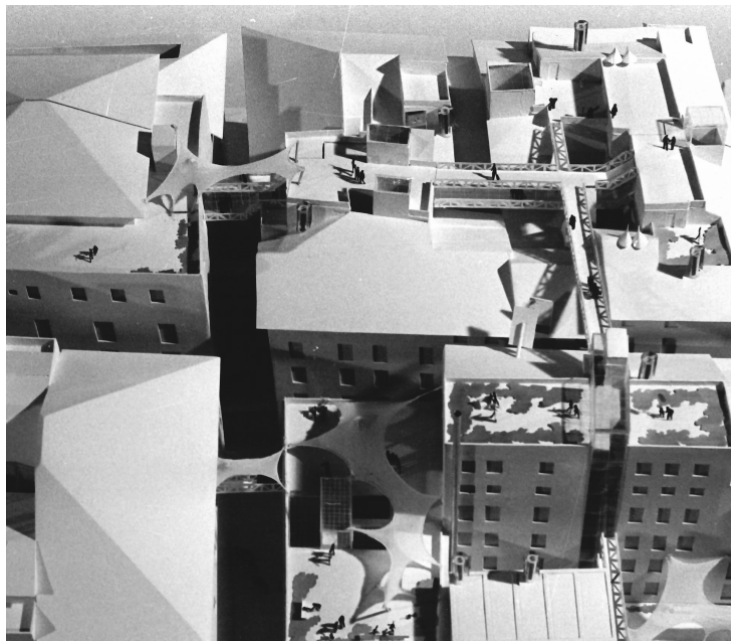
Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, particolare del modello con i passaggi pedonali in quota, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, vista del modello con il sistema di spazi pubblici sulle coperture, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, vista del modello sul nuovo edificio ospitante il Laboratorio di quartiere, Genova, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, modello, Genova, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

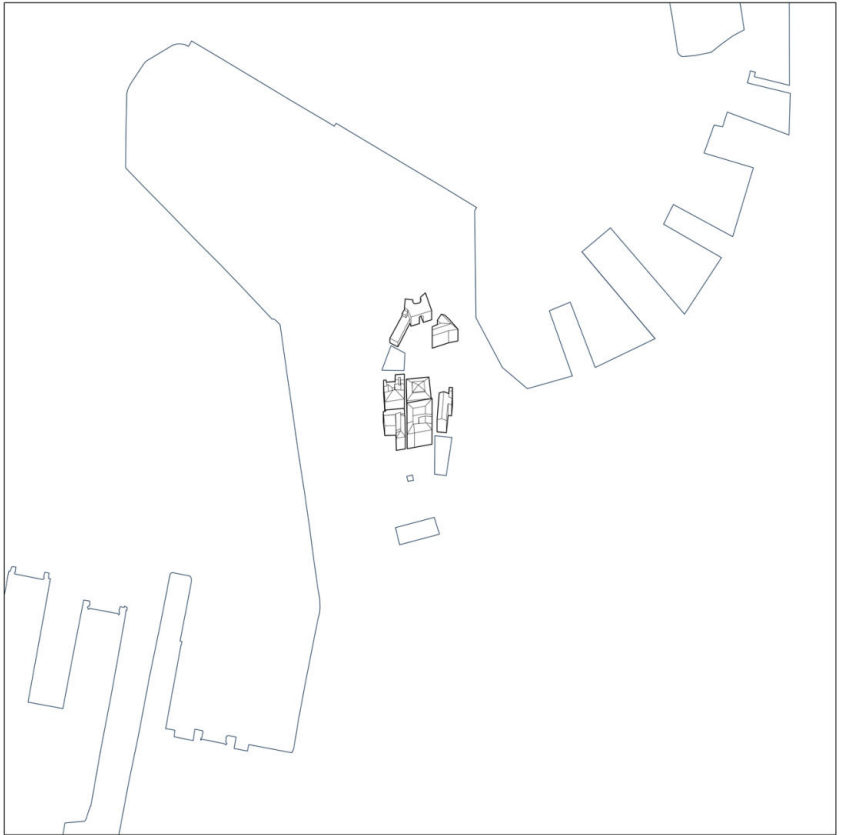
posta per il Molo si inseriva coerentemente nel percorso progettuale già avviato con il precedente caso studio genovese. Se a Sestri Ponente Piano aveva potuto sperimentare in maniera ancora primitiva la possibilità di strutturare un circuito pedonale composto da dispositivi pubblici recuperati e nuovi, al Molo questo modello trovava un'evoluzione più compiuta. Qui, i temi già trattati con le sperimentazioni precedenti si arricchivano di una nuova relazione con l'acqua, entrata a pieno titolo nel processo progettuale. La stratificazione degli edifici, tradotta nel ricorso ad ingegnose soluzioni tecnologiche, rappresentava un'estensione delle strategie già testate a Sestri Ponente e successivamente approfondite con gli esperimenti di recupero dei centri storici tramite i Laboratori di quartiere. Nel contesto del piano di recupero del Molo, il riferimento all'acqua assumeva un ruolo ancora in via di definizione ma, comunque, già centrale all'interno del ragionamento compositivo. Proprio da questa esperienza si sarebbe continuato ad indagare un percorso di ricerca progettuale che, negli anni successivi, avrebbe portato Renzo Piano ad approfondire sempre più la presenza fisica dell'acqua quale materiale della composizione architettonica ed urbana.

0 m
200
400
600
800
1.000
1.200
1.400
1.600
1.800
2.000
2.200

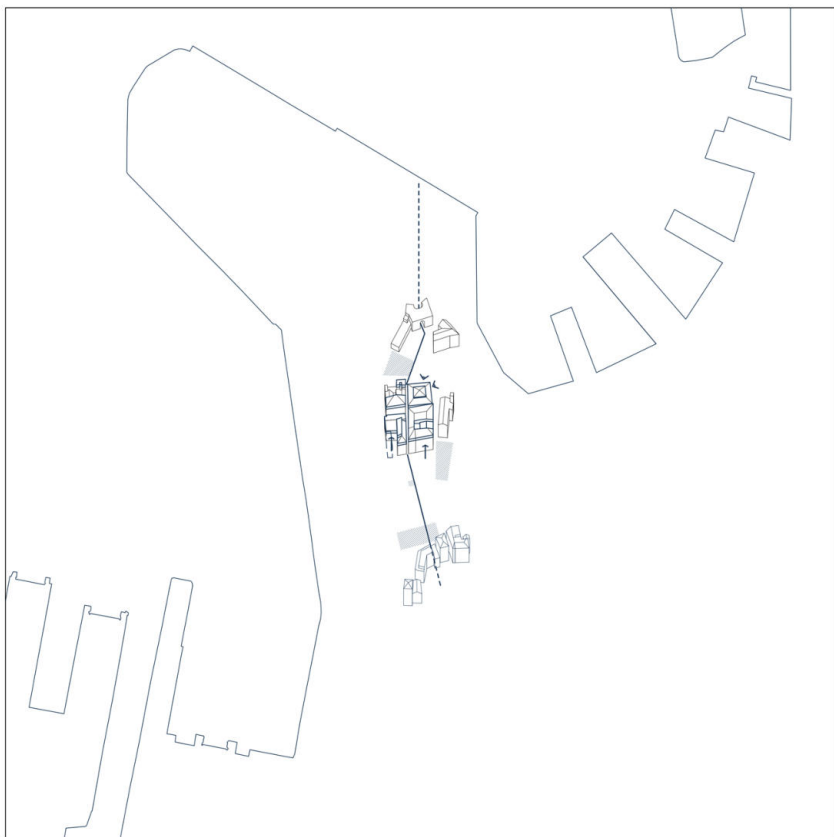


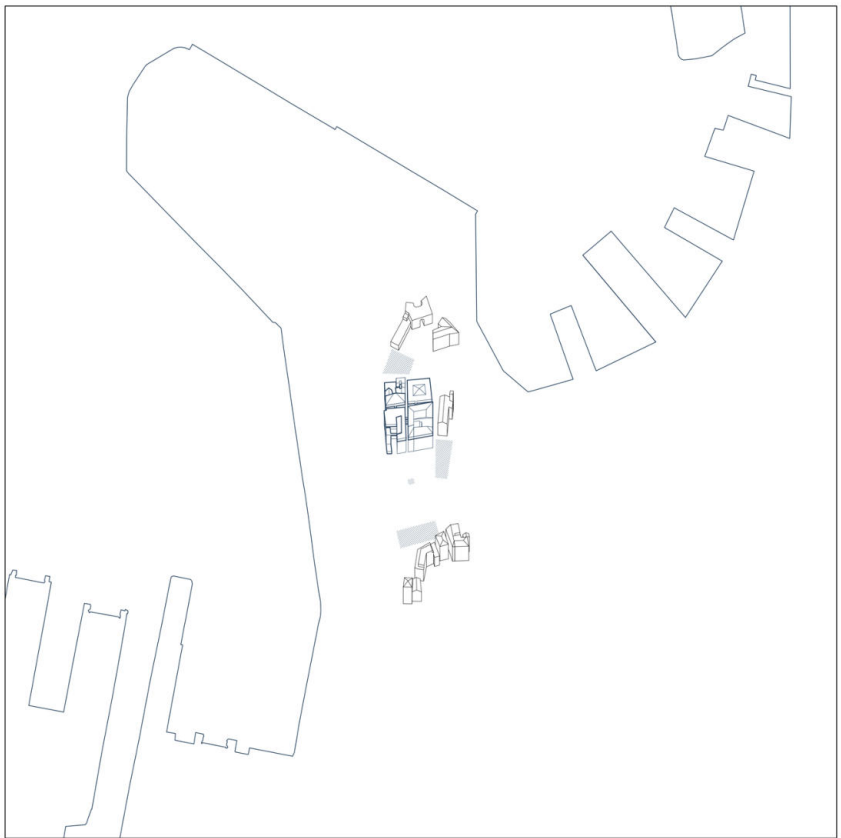
2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
m 0

>
RPBW, piano di recupero del
quartiere del Molo, Genova, 1981-
1984, dda., 2025.
Inquadramento.



Stato di fatto.







3

Direzionare il progetto

Il piano di recupero del quartiere del Molo di Genova sviluppato a partire dal 1981 aveva finalmente offerto a Renzo Piano l'occasione di interfacciarsi direttamente con il complesso tema del recupero di una porzione del centro storico genovese particolarmente vicina al mare. Il piano, suddiviso in una proposta alla scala edilizia ed in una alla scala del quartiere, si completava in realtà di un terzo livello di progettazione che tentava di fornire una proposta al problema della connessione tra il quartiere ed il resto del tessuto urbano storico. L'area prescelta da Piano per sviluppare questa idea si attestava proprio nella zona del Porto Antico, individuato quale nodo nevralgico su cui sviluppare un'inedita infrastruttura urbano-portuale per riattivare le aree limitrofe. La decisione di interfacciarsi con quest'area, oltre per l'evidente valore che essa ricopre nell'immaginario della città portuale genovese, nasceva anche dall'urgenza di intervenire in uno spazio ormai marginalizzato e funzionalmente obsoleto. La decadenza dell'impianto portuale storico aveva origine da un lungo processo, avviatosi nel secondo dopoguerra e frutto di numerosi fattori. Tra questi, la rivoluzione delle tecnologie portuali e delle logiche di movimentazione delle merci rendevano progressivamente più inadatti la morfologia e le infrastrutture dell'antico bacino portuale di Genova.

Sulla base di queste premesse, a partire dagli anni Sessanta, ed in modo più sistematico dalla metà degli anni Settanta, emergevano numerose proposte di rifunzionalizzazione volte ad immaginare nuovi scenari d'uso in grado di integrare esigenze sia urbane che portuali. In questo contesto si inserivano i contributi di Robert Auzelle e di Konrad Wachsmann, così come quelli sviluppati dalla sezione genovese di IN/ARCH, tutti concentrati a ricucire il porto storico con il tessuto urbano limitrofo. Seguendo tale direzione, anche Renzo Piano si sarebbe interfacciato con questo tema

progettuale, risolto nella proposta inedita e radicale del Polo di Servizi. Questa occasione rappresentava un momento critico di estrema importanza all'interno del suo percorso di ricerca sul waterfront di Genova. Infatti, la proposta per il Polo di servizi avrebbe spinto Renzo Piano ad interfacciarsi in maniera più fisica e materiale con l'elemento dell'acqua che, fino a quel momento, ne aveva costituito un elemento concettuale o al massimo visivo.

L'azione compositiva proposta, esito di una lunga evoluzione progettuale con svariate versioni intermedie, si orientava verso la configurazione di una nuova connessione tra il tessuto urbano storico ed il porto. Non si trattava più di ragionare sul recupero dell'esistente, bensì di spostare l'attenzione verso un rinnovato collegamento tra città e mare. Partendo da questi presupposti, la versione finale del piano per il Polo di Servizi si conformava come un atto radicale, incardinato su un asse in grado di connettere fisicamente acqua e città. Sotto quest'ottica, questa esperienza si configurava come un momento di passaggio fondamentale che avrebbe condotto Renzo Piano da lì a poco ad interfacciarsi con l'intera area del Porto Antico in occasione della redazione del piano per l'esposizione colombiana tenutasi a Genova nel 1992.

Processi di separazione tra città e porto a Genova

Sviluppatosi verso occidente a partire dall'insenatura naturale protetta del Mandraccio, sotto la collina di Castello, il porto di Genova aveva sempre mantenuto uno stretto legame con la città retrostante. Storicamente, città e porto si erano evoluti secondo una relazione simbiotica, fondata su quello scambio sinergico che sta alla base stessa della definizione di città portuale¹. Il porto era percepito come parte integrante della sfera urbana e quindi veniva organizzato secondo logiche analoghe a quelle della città. Come mostrano le tavole disegnate da Piero Barbieri, alle consuete funzioni e configurazioni urbane si aggiungevano, nell'ambito portuale, elementi e infrastrutture che ne definivano il carattere di spazio di soglia: un luogo di transizione tra la realtà compatta e protetta della città e l'infinito mondo del viaggio e della scoperta per mare². Sulla soglia portuale si sviluppava un network di scambio tra infrastrutture marittime e servizi collocati nell'entroterra. Il caso del Deposito Franco a Genova ne rappresentava un perfetto esempio: il complesso di sedici edifici risalente al XVII secolo si era costituito come un quartiere urbano a tutti gli effetti, strutturato su un reticolo viario compatto³. Il dualismo che caratterizzava la relazione città-porto si fondava su un delicato equilibrio in termini spaziali, economici, simbolici e culturali per cui "la città portuale [poteva essere letta come] il risultato della relazione tra [le] due entità"⁴. A tal proposito, Cesare Fera ricordava come la *Ripa Maris*⁵ si conformasse in passato come una vera e propria infrastruttura allo stesso tempo portuale e civica. Questa aveva "funzione di base ai sei moli [all'epoca esistenti] mediante la creazione di spazi di accumulo delle merci, trasporto e percorso coperto"⁶.

A Genova, tuttavia, la costruzione delle fortificazioni a mare⁷ nel XVI secolo e la loro successiva sostituzione con le Terrazze di Marmo⁸ (1835-1846) avevano posto le basi per un processo di graduale separazione tra porto e città, non soltanto in termini fisici, ma anche economici, produttivi, sociali e culturali. Ad aggravare questa situazione, le innovazioni tecnologiche introdotte alla fine del XIX secolo e la crescente quantità di merce scambiata per mare costituivano l'antefatto della progressiva espansione, specializzazione e chiusura del porto verso la città⁹. Quando nel 1883 le Terrazze di Marmo venivano demolite per far spazio al tracciato della linea ferroviaria ed alla barriera doganale ci si prospettava verso un enorme potenziamento in termini logistici¹⁰, ma anche verso un ulteriore grave impoverimento in termini relazionali tra porto e città. Questa frattura aveva dato avvio ad un fenomeno che intaccava le fondamenta culturali ed economiche che stanno alla base del significato stesso di città portuale. Più la relazione tra città e porto si affievoliva, più una serie di altre infrastrutture cominciavano a sorgere nello spazio di soglia tra città

1 Per approfondimenti sul tema generale della città-porto, si fa riferimento a: Broeze F., *Port Cities. The Search for an Identity*, in "Journal of Urban History", vol. 11, n. 2, 1985, pp. 209-225.

2 Si veda: Barbieri P., *Forma Genuae*, Edizioni del Municipio di Genova, Genova, 1938, tavv. 1-18.

3 Si veda: Poggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, p. 69.

4 Moretti B., *Beyond the Port City. The Condition of Partiality and the Threshold Concept*, Jovis Verlag, Berlin, 2020, p. 26. Tda.

5 La *Ripa Maris*, detta anche *Sottoripa*, è il porticato che dal Molo Vecchio si estende, per quasi un chilometro, fino alla porta dei Vacca. La struttura è stata costruita a partire dal 1133 dai Consoli della Repubblica Genovese con lo scopo di dotare l'affaccio cittadino al porto con uno spazio commerciale coperto e protetto dal mare, creando un organismo urbanistico del tutto singolare.

6 ACF, B PORTO STORICO, 1975, sp.

7 Le fortificazioni a mare di Genova, denominate anche Muragliette, sono state erette a partire dal 1536 ed avevano lo scopo di difendere la città da eventuali incursioni via mare. Queste si sviluppavano, agganciandosi a quelle lato monte, dal quartiere del Molo fino a raggiungere la zona a nord della Darsena. Si veda: Gabrielli B., *La città nel porto*, Nuova ERI edizioni RAI, Torino, 1992, p. 20.

8 Le Terrazze di Marmo erano





<
Dda., ricostruzione delle fasi di
sviluppo del porto storico di Genova,
2025.

1. 0
2. 1200
3. 1400
4. 1656
5. 1840
6. 1890
7. 1937
8. 1984.

Terrazze di Marmo, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Shunji Ishida, Palazzo San Giorgio,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Shunji Ishida, via Gramsci e la Sopraelevata, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

e mare, a discapito della configurazione urbana che aveva storicamente caratterizzato questo spazio di confine. In questo contesto si collocavano alcuni interventi che contribuivano ulteriormente ad incrementare la cesura tra porto e città: era, ad esempio, il caso della realizzazione di via Gramsci e, successivamente, della strada Sopraelevata “Aldo Moro” (1961-65) progettata da Fabrizio De Miranda¹¹.

Sconnessione tra porto e città, introduzione di nuove tecnologie di trasporto marittimo e ricerca di nuove aree per ospitare innovative infrastrutture di movimentazione, deposito e lavorazione dei beni erano i fattori che concorrevano all'estensiva espansione del porto di Genova che, a partire dalla seconda metà del XIX secolo, cominciava a svilupparsi verso Ponente, in un lento processo di conquista costiera che da Sampierdarena si sarebbe esteso fino all'estremità occidentale di Voltri¹². L'allontanamento delle funzioni produttive dallo specchio acqueo antico rientrava coerentemente all'interno di una tendenza globale concentrata sul potenziamento industriale, tecnologico ed infrastrutturale così come descritta nei modelli evolutivi di Brian Hoyle¹³.

A partire dagli anni Settanta, e in maniera più marcata negli anni Ottanta, il centro storico di Genova attraversava un profondo periodo di crisi sia in termini produttivi che commerciali¹⁴. La smaterializzazione del sistema industriale nei paesi occidentali, a favore del settore terziario, e la rivoluzione della containerizzazione del trasporto marittimo avevano trovato a Genova una realtà fisica, economica e sociale decisamente impreparata ed inerte¹⁵ alla trasformazione del proprio apparato basato su continui “aggiustaggi”¹⁶ impropri delle dotazioni portuali ormai obsolete. Questo fenomeno diveniva ancora più evidente nell'area del porto storico dove non solo le infrastrutture esistenti non potevano più essere in grado di accogliere le nuove navi cargo, ma l'intera conformazione morfologica dello specchio acqueo non permetteva la risistemazione delle aree esterne per lo stoccaggio della merce. Queste considerazioni costituivano le premesse per una “graduale e inesorabile perdita d'immagine e di valore [per il Porto Antico] sia dal punto di vista funzionale, per lo spostamento del baricentro portuale verso Ponente, sia da quello urbanistico, con l'isolamento dal resto della città, il degrado residenziale, lo svuotamento di attività qualificate, e una generale crisi di identificazione”¹⁷, aprendo, tuttavia, la strada per una “auspicata riappropriazione di immagine [...] in positivo, polo nevralgico nell'equilibrio degli assetti futuri della città”¹⁸.

Riconversione urbana vs. potenziamento portuale

La questione della riappropriazione civica del porto vecchio attraverso la riconversione a funzioni urbane era già stata oggetto di rifles-

un'opera realizzata tra il 1835 ed il 1846 a Genova su progetto di Ignazio Gardella (1803-87) a scopo di barriera doganale tra città e porto. La struttura si prolungava per oltre 400 m e si ergeva sull'antico sedime delle Muragliette di epoca cinquecentesca, estendendosi da Palazzo San Giorgio fino alla Darsena. L'opera era costituita da un lungo porticato che ospitava botteghe e negozi al piano terra e sul quale era possibile accedere ad una terrazza sulla copertura abitualmente usata dalla cittadinanza come meta delle loro passeggiate. Nonostante le Terrazze di Marmo costituissero un limite fisico tra città e porto, queste permettevano di godere di una vista privilegiata sia sul mare che sulla città, arricchendo il contesto urbano di un'infrastruttura portuale, adibita allo stesso tempo anche ad uso pubblico. Tra il 1885 ed il 1886 le Terrazze di Marmo venivano demolite per far posto all'allargamento dell'attuale via Gramsci e per la realizzazione della linea ferroviaria portuale. Si veda: Poggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, p. 72.

9 Per approfondimenti sulla storia dell'economia portuale di Genova, si fa riferimento a: Marchese U., *La vicenda dell'economia genovese lungo l'800 e il '900*, in Siroli P., Poggi G. B. (a cura di), “Genova verso il 1992”, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 33-62.

10 La demolizione delle Terrazze di Marmo rientrava all'interno della scelta di spostare la marina militare a La Spezia per specializzare il porto di Genova come porto commerciale, sull'esempio dei docks inglesi. Infatti, tra il 1840 ed il 1860 si assisteva a Genova ad un importante aumento dei traffici via mare e dunque ad una necessità maggiore di nuovi e più ampi magazzini. Il miglioramento dei servizi di logistica avveniva anche grazie all'apertura, nella seconda metà del XIX secolo, di diverse linee ferroviarie, tra cui quelle per Torino (1853), Voltri (1856), Alessandria (1855), Savona (1868), Ventimiglia (1872) e La Spezia (1874), così come la realizzazione dei trafori del Frejus, del Gottardo e del Sempione.

11 La strada Sopraelevata “Aldo Moro” progettata da Fabrizio De Miranda (1926-2015) si sviluppava lungo la linea di costa dell'antico

bacino portuale genovese dalla zona della Foce del Bisagno fino all'area di San Benigno per una lunghezza totale di circa 5 km. La strada era stata progettata per rispondere alla problematica connessione tra Ponente e Levante cittadino, di cui il centro storico ne costituiva l'ostacolo principale. L'infrastruttura veniva realizzata nella zona di contatto tra porto e città inserendosi in quello spazio di confine che, a partire dalla realizzazione della linea ferroviaria, aveva perso ogni valenza urbana. La scelta di realizzare la Sopraelevata in quest'area era un chiaro segnale del grave stato di relazione tra porto e città ed aumentava la disconnessione tra i due con un inserimento fortemente impattante. La localizzazione della strada condizionava considerevolmente il tessuto preesistente ed aveva provocato diverse criticità: per la realizzazione della Sopraelevata erano state addirittura abbattute alcune palazzine del vecchio Deposito Franco al Porto Antico. Per approfondimenti, si fa riferimento a: De Miranda F., *Strada sopraelevata a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 52-61; Gastaldi F., *La strada Sopraelevata di Genova: tra storia e attualità*, in "Trasporti & Cultura", n. 5, 2003, pp. 16-21.

12 Il processo di ampliamento del porto di Genova verso Ponente aveva inizio nella prima metà del XX secolo. Nel 1905 cominciavano le operazioni per l'ampliamento della zona portuale alla base della Lanterna che sarebbero terminati nel 1927. I lavori di ampliamento verso Sampierdarena, iniziati l'anno seguente, sarebbero continuati a rilento a causa delle continue interruzioni e danneggiamenti subiti durante i conflitti mondiali. Erano stati costruiti nuovi magazzini tenendo conto delle moderne tecnologie di movimentazione merci mentre l'attenzione della gestione portuale si spostava sempre di più verso Ponente dove cominciavano a prendere forma, prima, il porto petroli di Moltedo (primi anni Sessanta), l'aeroporto (1954-1962) e, poi, il nuovo porto commerciale a Voltri. Per approfondimenti, si fa riferimento a: Poleggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, pp. 15-20.

13 Si veda: Hoyle B. S.,

sione sviluppate ben prima della crisi economico-industriale iniziata negli anni Settanta. Queste sperimentazioni si inscrivevano in un più ampio contesto di riflessione sul recupero del centro storico genovese che aveva caratterizzato gli studi dell'amministrazione urbanistica a partire dalla fine degli anni Cinquanta¹⁹. In questo scenario si collocava la proposta elaborata da Robert Auzelle nell'ambito della Commissione Astengo (1963-65), incaricata della revisione del PRG del Comune di Genova del 1959. Il progetto di Auzelle prevedeva la realizzazione di "poli per centri direzionali, localizzati strategicamente in modo da creare flussi di transito utili a rivitalizzare le zone più degradate"²⁰ della città. In particolare, il piano proponeva la realizzazione di un centro con funzioni urbane nell'area del Porto Antico, da realizzare tramite l'interramento dello specchio d'acqua compreso tra i ponti Spinola ed Embriaco, conformando così un'ampia piazza libera prospiciente Palazzo San Giorgio. Il progetto mirava a mettere in collegamento l'area del Porto Antico con il centro storico tramite la riqualificazione di una serie di percorsi che avrebbero così dato vita ad un network esteso di spazi pubblici pedonali. Nonostante il piano non ebbe ulteriori approfondimenti, gli interventi ipotizzati dal gruppo di lavoro capeggiato da Auzelle manifestavano la volontà di dar vita ad un rinnovato rapporto tra città e mare in cui il porto ne costituiva l'infrastruttura di scambio e di integrazione. Rimane tuttavia emblematico osservare come, negli stessi anni in cui Robert Auzelle elaborava il piano per conto del Comune, la Commissione per la revisione del PRP del porto di Genova (1963-65) guidata da Agostino Capocaccia puntava ad obiettivi completamente opposti. Il piano di Capocaccia mirava alla creazione di un grande piazzale per la movimentazione delle merci tramite l'interramento estensivo dei moli presenti tra Darsena e Mandraccio. Il paragone tra le due iniziative, quella comunale e quella portuale, dimostravano il profondo disallineamento di intenti presente tra le due amministrazioni: la prima puntava a ristabilire una connessione con il mare tramite l'inserimento del sistema porto nelle dinamiche urbane della città; la seconda mirava, invece, al continuo accrescimento di dotazioni mercantili e portuali.

Nonostante la coesistenza di diverse linee di pensiero nel dibattito urbanistico degli anni Sessanta, il progetto di Auzelle per il Porto Antico di Genova aveva spronato l'elaborazione di una serie di proposte per la realizzazione di centri direzionali destinati, totalmente o parzialmente, a funzioni civiche nell'area del porto storico. Tra questi emergeva la proposta di Konrad Wachsmann che, nel tentativo di riorganizzare la complessa gestione del traffico urbano e portuale genovese, aveva proposto un progetto per l'ampliamento delle attrezzature del porto di Genova con la realizzazione di un

centro direzionale in corrispondenza del termine di via Madre di Dio (1964)²¹. Secondo le parole di Wachsmann, il progetto prevedeva la realizzazione di un “polo d’interscambio di città-porto”²², sottolineando dunque la volontà di congegnare un’opera all’interno della quale le due realtà potessero coesistere simultaneamente. Oltre ad ospitare infrastrutture per il trasporto e la nuova stazione marittima, la proposta si completava di una serie di strutture per funzioni ricettive e ricreative andando ad implementare il mix funzionale dell’area. L’intento era quello di mettere a sistema la nuova infrastruttura portuale con servizi utili per la cittadinanza in un grande prototipo di centro direzionale-portuale che avrebbe innescato nuovi processi di relazione tra la città ed il porto. La proposta si sviluppava a partire dall’ingresso di via Madre di Dio in corrispondenza del quale il disegno della costa prevedeva di riportare l’acqua del mare a lambire le mura del Barbarossa. In questo punto avrebbe dovuto ergersi un edificio di grandi dimensioni adibito a funzioni pubbliche. Da qui, un largo molo si sarebbe sviluppato verso il mare da cui, a loro volta, si sarebbero diramati quattro moli minori necessari per l’accostamento delle navi passeggeri. La considerevole estensione del molo principale rendeva possibile anche la realizzazione di un tunnel subportuale che avrebbe permesso di collegare direttamente quest’area con quella di Sampierdarena, riducendo drasticamente la necessità di utilizzo della Sopraelevata. A dominare il disegno del piano vi era una grande struttura metallica realizzata con un complesso sistema di tralicci, il cui linguaggio formale richiamava le sperimentazioni condotte da Wachsmann per gli hangar dell’USAF (1952-54)²³.

Se le esperienze sviluppate durante gli anni Sessanta avevano iniziato a delineare alcune traiettorie, talvolta divergenti, sul possibile riuso del porto storico di Genova, era negli anni Settanta che questo tema avrebbe ormai trovato piena legittimazione nel dibattito architettonico ed urbanistico cittadino. Tra le svariate proposte presentate si ricordano quella elaborata da Cesare Fera nell’ambito degli insegnamenti alla Clemson University²⁴ e quelle prodotte dalla sezione genovese di IN/ARCH. Quest’ultima, in particolare, aveva sviluppato due proposte per il rinnovamento del vecchio porto genovese manifestando nuovamente una netta polarizzazione di visioni: da un lato, l’aspirazione a integrare funzioni civiche e servizi urbani nel porto; dall’altro, la volontà di preservare e potenziare le infrastrutture legate al traffico marittimo.

Il piano per il porto storico di Genova (1974) elaborato dal gruppo di architetti capeggiato da Carlo Winderling²⁵ proponeva il riutilizzo delle aree portuali storiche per ospitare funzioni mancanti al centro cittadino tramite il ridisegno della linea di costa e dei collegamenti trasversali e longitudinali ad essa. Il sistema di connessioni ideato

Development dynamics at the port-city interface, in Hoyle B. S., Pinder D. A., Husain M. S. (a cura di), “Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment”, Belhaven Press, Londra-New York, 1988, p. 7; Hoyle B., *Global and local change on the port-city waterfront*, in “The Geographical Review”, vol. 90, n. 3, 2000, p. 405.

14 A seguito di una ricostruzione piuttosto celere dei danni provocati dal secondo conflitto mondiale, nel 1953 al porto di Genova si registrava un traffico merci di 9 milioni di tonnellate. Il traffico portuale sarebbe continuato a crescere a ritmo sostenuto arrivando a superare i 60 milioni di tonnellate nel 1973. Da questo anno si assisteva ad una flettente che avrebbe portato lo scalo genovese ad un movimento merci di 45 milioni di tonnellate nel 1984. Dalla metà degli anni Settanta la città passava direttamente da una crisi di ricostruzione/riconversione produttiva ad una crisi industriale e portuale di notevoli dimensioni. Si veda: Gabrielli B., *Lo sviluppo fisico di Genova in rapporto alle trasformazioni economiche*, in Sirolli P., Poggi G. B. (a cura di), “Genova verso il 1992”, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 63-78.

15 La crisi del settore industriale di matrice tardo ottocentesca/primo novecentesco aveva posto le basi per ripensare l’apparato l’economico cittadino il quale, tuttavia, trovava molta resistenza sia in termini fisici che mentali. Il passaggio da un sistema di produzione principalmente fondato sull’industria ad uno post-industriale non trovava terreno fertile in una realtà che si era conformata su di un’impostazione “ad una dimensione”, cioè esclusivamente quella della grande fabbrica tradizionale, siderurgica e metalmeccanica. Per approfondimenti, si veda: D’Alessandro R., *Il ruolo del porto nella ripresa di Genova*, in Sirolli P., Poggi G. B. (a cura di), “Genova verso il 1992”, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 19-22; Ottone P., *Il carattere dei genovesi*, in Sirolli P., Poggi G. B. (a cura di), “Genova verso il 1992”, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 75-78.

16 Poleggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, p. 85.

17 Casareto A., Bianchi A., *Genova: idee nuove per il porto/Ma un concorso è meglio*, in "Costruire", n. 29, 1985, pp. 171-172.

18 *Ivi*, p. 174.

19 Si fa riferimento al capitolo 2.

20 Tasso M., *Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015, p. 25.

21 Per approfondimenti, si fa riferimento a: De Marpillero G., *Il piano di Piccapietra a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 28-30.

22 *Ivi*, p. 28.

23 Per approfondimenti sull'opera di Wachsmann per le strutture gli hangar statunitensi dell'USAF, si fa riferimento a: Wachsmann K., *Wendepunkt im Bauen*, Krausskopf-Verlag, Wiesbaden, 1959; Wachsmann K., *Industrielles Bauen*, in "Bauen+Wohnen", n. 10, 1960, pp. 363-384; Bollinger K., Medicus F., *Stressing Wachsmann. Structures for a Future*, Edition Angewandte, Vienna, 2020.

24 Oltre alle esperienze progettuali sviluppate da IN/ARCH, si ricorda anche la proposta per il recupero del porto storico (1975) presentata da Cesare Fera, presidente della sezione genovese di Italia Nostra, prodotta nell'ambito dei corsi universitari tenuti nella sede genovese della Clemson University. Il progetto promosso da Fera prevedeva la pedonalizzazione ed il ridisegno delle banchine e dei moli presenti tra Darsena e Molo Vecchio, il sotterramento di via Gramsci sotto Palazzo San Giorgio e la deviazione della Sopraelevata in un tunnel subportuale, destinato a collegare la zona della Lanterna con l'area di Carignano. Pur conservando Palazzo San Giorgio, il progetto proponeva la demolizione delle altre strutture portuali storiche presenti all'area del Porto Antico, destinato a ospitare nuove funzioni urbane. Nella zona prospiciente il quartiere del Molo e Porta Siberia si inseriva un'ampia struttura a forma di tenaglia concepita per accogliere gli approdi dei traghetti allora sparsi in più punti del bacino portuale. Il complesso era concepito come una "grande struttura multipiani e multiusi [...] quali depositi o officine per riparazioni navali o addirittura

da Winderling e dai suoi collaboratori era conformato come un'infrastruttura sia pedonale che veicolare, composta da ipotetici tunnel capaci di passare al di sotto del centro storico per fuoriuscire verso la collina. Il progetto si estendeva dalla parte occidentale del bacino acqueo storico, indicativamente dall'area di Piazza Principe, e percorreva tutto l'arco costiero fino ad arrivare all'altezza di via Madre di Dio. L'intervento prevedeva estensivi interramenti e la costruzione di un nuovo tratto di Sopraelevata in sostituzione di quella attuale, avvicinato alla nuova linea di costa. Al Porto Antico, sul nuovo riempimento compreso tra Darsena e quartiere del Molo, una megastruttura civica avrebbe ospitato diversi servizi per la cittadinanza, tra cui scuole, mercati, impianti sportivi, teatri ed abitazioni popolari²⁶. La struttura di Winderling si conformava come un sistema sopraelevato e permeabile al pian terreno, il cui ingresso era reso possibile da una serie di passaggi in quota. L'infrastruttura civica si sarebbe completata di un nuovo terminal traghetti che avrebbe ridisegnato il profilo della banchina adiacente ai Magazzini del Cotone, destinati alla demolizione. La nuova banchina sarebbe stata equipaggiata con nove moli per l'attracco delle imbarcazioni, direttamente collegati al polo civico. Altre due strutture minori, anch'esse sopraelevate e destinate ad ospitare funzioni urbane, completavano il quadro generale dell'intervento: la prima si sarebbe insediata tra il quartiere del Molo e l'area di Sarzano, oltrepassando la Sopraelevata e collegando le due porzioni di centro storico; la seconda si sarebbe dovuta collocare, invece, all'imbocco di via Madre di Dio.

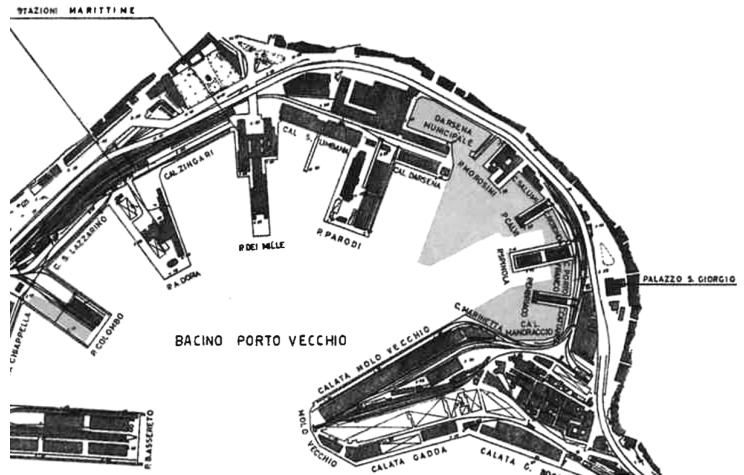
La proposta del gruppo di Winderling risultava di notevole interesse perché fondata sulla chiara consapevolezza della necessità di riscoprire un nuovo tipo di relazione tra mare e città al fine di attivare un concreto processo di riabilitazione urbana coerente con la specificità del contenuto genovese. Anche se ancora fortemente caratterizzato dall'interramento di una parte considerevole dello specchio acqueo prospiciente il centro storico e dalla demolizione delle strutture storiche presenti nell'area del Porto Antico²⁷, il piano si collocava coerentemente in quel filone di ricerca già delineato da Wachsmann per il caso studio di via Madre di Dio. Prefigurando la realizzazione di un centro direzionale-portuale, il piano si fondava sulla reintegrazione di funzioni civiche all'interno dell'ambito portuale e sulla loro coesistenza con altre attività marittime, come quelle legate al trasporto passeggeri.

Sulla falsa riga di quanto era stato prodotto dalle commissioni presiedute rispettivamente da Robert Auzelle e da Agostino Capocaccia, alla proposta elaborata da Winderling se ne affiancava un'altra, secondo la quale ampie operazioni di interrimento dello specchio acqueo antico avrebbero portato la zona del porto stori-



Robert Auzelle, piano di revisione del PRG, Genova, 1965.

Tasso M., Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004, De Ferrari, Genova, 2015, p. 25.



Agostino Capocaccia, piano di revisione del PRP, Genova, 1965. Tasso M., Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004, De Ferrari, Genova, 2015, p. 324.



Carlo Winderling, Alessandro Fergola, Giuseppe Ottaggio e Maurizio Santini, piano per il porto storico, Genova, 1974.

Tasso M., Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004, De Ferrari, Genova, 2015, p. 30.



Livio Sani, piano per il porto storico, Genova, 1974.

Tasso M., Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004, De Ferrari, Genova, 2015, p. 32.

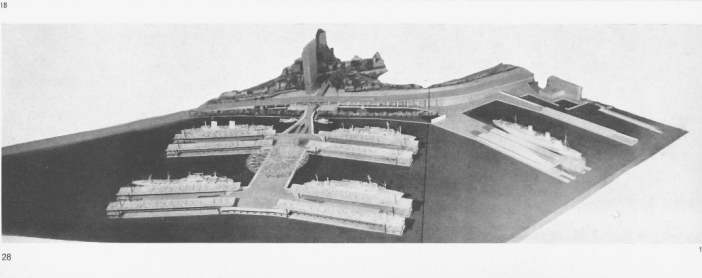
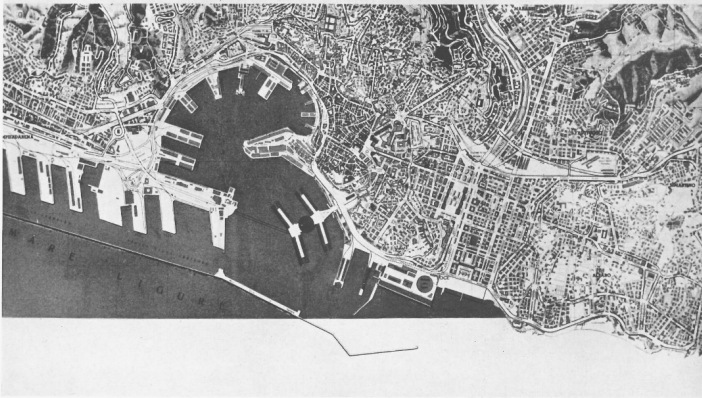
18
1964. Planimetria generale del porto di Genova e localizzazione della proposta di K. Wachsmann, all'ingresso del bacino portuale, a conclusione e in estensione del piano di Madre di Dio. La proposta consisteva essenzialmente nella creazione di un polo d'intercambiabilità città-porto, con caratteristiche particolari, ancorato alla più attuale problematica urbanistica, sia pure nel rispetto dell'edipia realizzata. Praticamente l'intercambiabile prevede la bontà di tutti i trasporti tradizionali, da quelli in gironi al mare, oltre naturalmente alle navi e un elipporto, particolarmente studiata la interrelazione del percorso e la loro diversa gerarchia. Oltre ai servizi di transito e alla localizzazione della nuova stazione marittima, è previsto l'insediamento di funzioni di ricreazione alberghiera e relativi servizi. È previsto anche, riprendendo una vecchia idea, il ripianamento collegamento con l'aeroporto attraverso un tunnel sottomarino. La proposta quindi, pur nei limiti di un certo pensiero disancorato dalla realtà, è estremamente stimolante, soprattutto per l'interpretazione e la soluzione che porta alla necessità di espansione e di pianificazione totale, di cui la proposta Wachsmann è un ipotesico richiamo proprio per la sua caratteristica di isolato exploit.

Veduta generale del plastico. Il progetto è formato da un'unica piazza a diversi livelli a forma di H, che si protende sul mare per oltre 700 metri. I quattro bracci hanno una lunghezza di 270 metri e larghezza di 50 e ad

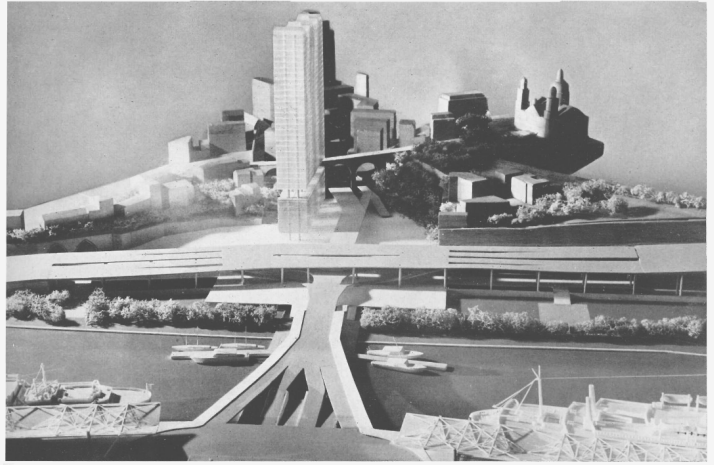
essi possono attraccare contemporaneamente 8 transatlantici. La struttura reticolare in lega leggera di rapidissimo montaggio, è quella da tempo studiata da Wachsmann.

20
Veduta parziale del plastico. Al centro il grattacielo studiato per conto di una grande società, trasversalmente la sopraelevata e i raccordi previsti con le nuove costruzioni sul mare.

21
Veduta parziale dei bracci di attracco per i transatlantici.
22
Al centro, la struttura portante la piastra dell'elipporto.



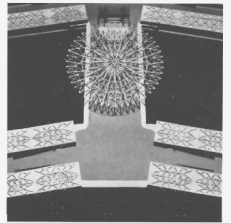
> Konrad Wachsmann, progetto per l'ampliamento delle attrezzature del porto, Genova, 1964.
De Marpillero G., *Il piano di Piccapietra a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 28-29.



25



21



22

29

co a ricoprire nuovamente un ruolo strategico nel panorama portuale-industriale cittadino. La proposta elaborata da Livio Sani per il porto storico di Genova (1974), avvicinandosi maggiormente alle indicazioni progettuali avanzate da Capocaccia, ampliava notevolmente la scala d'intervento rispetto al piano di Winderling. Il progetto prevedeva principalmente l'interramento di una vasta porzione dello specchio acqueo del porto storico, con l'obiettivo di realizzare nuove superfici per lo stoccaggio della merce. A partire dalla banchina di ponte Parodi, la nuova linea di costa superava la zona del quartiere del Molo fino a lambire la diga foranea. Il piano si estendeva fino alla Fiera del Mare, ridisegnando l'intero affaccio portuale occidentale della città. L'area prospiciente la calata del Molo veniva predisposta con una serie di banchine a pettine connesse a magazzini ed uffici posizionati davanti al quartiere del Molo, l'unica isola urbana prevista all'interno dell'inedito sistema portuale. Coerentemente all'espansione delle infrastrutture portuali, anche il sistema di connessione veicolare veniva ampiamente potenziato. La Sopraelevata veniva raddoppiata mentre, a sud del quartiere del Molo, la nuova area dedicata alle riparazioni navali avrebbe ospitato una serie di tunnel sottomarini che collegavano la zona della Lanterna, da un lato, ed il nuovo porticciolo turistico alla Fiera del Mare, dall'altro lato. Infine, grazie alla realizzazione di una nuova strada posizionata sulla diga foranea, il sistema veicolare sarebbe stato addirittura in grado di mettere in collegamento la zona del porto storico con l'aeroporto, evitando il transito dei passeggeri attraverso il centro cittadino.

Ponendosi nella traiettoria di ricerca tracciata da Agostino Capocaccia circa un decennio prima, il piano promosso da Livio Sani cercava ostinatamente il mantenimento delle funzioni portuali in un'area che aveva ormai manifestato la propria obsolescenza strutturale. Non solo, ma la mastodontica stazza dell'ipotesi avanzata da Sani concorreva a smantellare la peculiare caratteristica morfologica dell'area tramite gli interramenti proposti. Il carattere anacronistico del progetto era ulteriormente sottolineato dalle diverse analogie presenti con alcune elaborazioni prodotte negli anni Dieci da Renzo Picasso, il quale aveva ideato svariati scenari di sviluppo della città di Genova prevedendo l'implementazione di nuove e moderne strutture viarie cittadine, la sostituzione urbana di diversi quartieri antichi ed il potenziamento infrastrutturale delle dotazioni portuali²⁸.

Dal quartiere del Molo al Porto Antico

Come dimostrato, obsolescenza dell'impianto portuale, trasferimento dell'attività mercantile e decadenza del tessuto urbano storico avevano innescato un fervente dibattito sul destino della città e del porto di Genova, trovando riscontro in una serie di proposte che,

usi non portuali quali uffici". Infatti, oltre ai servizi per i viaggiatori, al nuovo terminal traghetti avrebbero trovato posto anche servizi per l'intera cittadinanza quali terrazze e spazi pubblici, ristoranti e negozi. Il piano prevedeva anche la riapertura del bacino del Mandraccio e della ridefinizione del profilo della banchina adiacente al quartiere del Molo, riportando così l'acqua a lambire le Mura di Malapaga a est e riaprendo la piccola Darsena dietro la chiesa di San Marco a ovest. Si veda: ACF, B PORTO STORICO, 1975, sp.

25 Il gruppo di lavoro era composto anche da Alessandro Fergola, Giuseppe Ottaggio e Maurizio Santini.

26 Si veda: Tasso M., *Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015, p. 31.

27 La proposta prevedeva la demolizione degli edifici presenti al Porto Antico tranne Palazzo San Giorgio, il quale veniva integrato in un'ampia zona adibita a verde prospiciente il mare.

28 Tra il 1911 ed il 1913 Picasso aveva realizzato due proposte per la trasformazione della città e del porto di Genova intitolate *Primo Piano d'Offensiva. Piazza De Ferrari e sue comunicazioni occidentali, terrestri, marittime*, ecc. (1911) e *Secondo Piano d'Offensiva. Piazza De Ferrari e sue comunicazioni orientali, terrestri, marittime*, ecc. (1913). All'interno dei suoi piani, Picasso prevedeva una serie di operazioni che avrebbero trasformato irreversibilmente l'immagine della città di Genova. In particolare, le proposte prevedevano la sistemazione delle aree urbane gravitanti attorno a piazza De Ferrari che assumeva il ruolo di spazio pubblico primario della città. Da questo nuovo centro si aprivano nuove arterie di traffico rettilinee a sviluppo radiale su cui si affacciavano i principali edifici pubblici della metropoli. Questa infrastruttura trasportistica veniva completata da un secondo sistema di collegamento organizzato per griglie ed anelli concentrici che metteva a sistema il primo. La riorganizzazione della città esistente veniva associata a proposte di

potenziamento infrastrutturale di alcune porzioni del porto cittadino. Nel piano prodotto nel 1911, Picasso immaginava un'enorme operazione di sventramento urbano che permettesse il collegamento tra piazza De Ferrari e l'area del porto storico. Da qui si sarebbe diramata la Via Centrale dell'Ovest che avrebbe costeggiato la costa verso Ponente fino a raggiungere Sampierdarena. Il waterfront ideato da Picasso si completava di "modesti grattacieli di 10-15 piani" che avrebbero totalmente ridisegnato l'immagine della città dal mare. Il piano prevedeva la completa sostituzione urbana del quartiere del Molo vecchio e delle infrastrutture portuali esistenti con un futuristico molo di forma triangolare che avrebbe potuto ospitare svariate imbarcazioni di grande taglia. Il piano del 1911 si completava con la proposta sviluppata nel 1913 che si concentrava sulla porzione orientale della città. Anche questo progetto prevedeva la sistemazione della viabilità cittadina tramite un sistematico intervento di sventramento per realizzare un'infrastruttura urbana regolata secondo uno schema a griglia. A completamento delle proposte presentate nel primo piano, Picasso ipotizzava la realizzazione di un nuovo imponente scalo merci a ridosso della collina di Carignano fino alla foce del Bisagno. Per maggiori informazioni, si veda: Picasso R., *Vie di Genova e di metropoli nord Americane: i grattacieli ed i loro alleati in terra, in mare ed in cielo*, Arti Grafiche Caimo e C., Genova, 1938.

29 ASM, FRP, B 192, 1982; ASM, FRP, B 557, 1983; ASM, FRP, B 559, 1983.

a partire in maniera più consolidata dagli anni Settanta, avevano animato ed approfondito il complicato tema del recupero della città antica e del porto storico. Oltre alle sperimentazioni progettuali promosse dalle sezioni genovesi di IN/ARCH, anche Renzo Piano si era affacciato alla questione del recupero del Porto Antico proprio grazie alle sperimentazioni progettuali che, a partire dal 1981, stava conducendo sull'area del Molo.

Le versioni del piano di recupero del quartiere del Molo prodotte a partire dal 1982²⁹ avevano espanso il proprio campo d'azione identificando, oltre ai due piani sviluppati alla scala edilizia ed a quella del quartiere, anche un terzo livello di intervento. Questo terzo progetto si configurava come una proposta redatta alla scala della città atta a risolvere il problematico collegamento tra il quartiere ed il resto del tessuto urbano storico. Nella visione di Renzo Piano, il corretto recupero dell'area del Molo non poteva limitarsi solamente alla riqualificazione architettonica degli edifici o a singoli interventi di ripristino igienico-sanitario. Al contrario, era necessario attivare una più ampia reintegrazione del tessuto urbano e sociale all'interno delle dinamiche cittadine con lo scopo di generare virtuosi e sinergici processi rigenerativi. Il luogo su cui sviluppare questa indagine veniva individuato nell'area del Porto Antico. La scelta risultava estremamente coerente sia per la prossimità al contesto iniziale di progettazione, ma soprattutto per il crescente interesse che quest'area aveva suscitato nel dibattito architettonico ed urbanistico cittadino.

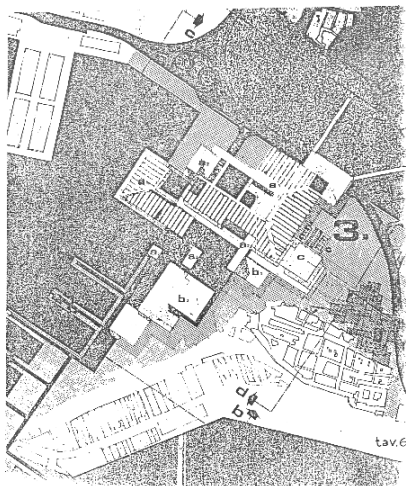
Lavorare sul Porto Antico rappresentava, per Piano, l'opportunità di immaginare un'inedita architettura urbana che non avrebbe servito solo il quartiere del Molo, bensì l'intera città. Questa visione era evidentemente l'esito di un'attenta riflessione che non traeva origine solo nell'elaborazione progettuale di Piano, ma che derivava da una più ampia attività di ricerca condotta dall'architetto su esperienze analoghe. A dimostrazione di ciò, all'interno del dossier relativo al piano di recupero del quartiere del Molo, Piano inseriva il riferimento ad alcuni progetti sviluppati sull'area del porto Antico, con l'intento, probabilmente, di manifestare, da un lato, l'anacronismo della pianificazione portuale dell'epoca e, dall'altro, un riferimento per l'integrazione tra porto e città. Altro non si trattava che della proposta elaborata negli anni Sessanta dalla commissione per la revisione del PRP presieduta da Agostino Capocaccia per l'espansione delle attrezzature portuali al Porto Antico, e dell'intervento ipotizzato dal gruppo di lavoro di Carlo Winderling per conto dell'IN/ARCH nel 1974 per la realizzazione di un grande polo civico-portuale nel porto storico³⁰.

A partire da questi riferimenti, Piano aveva predisposto un piano per l'area del Porto Antico in continuità con il piano di recupero ide-

30 ASM, FRP, B, 557, 1983, sp.

"INTEGRAZIONE A LATT" DELLA ZONA DEL PORTO VECCHIO E DELLA ZONA DI VIA MARCONI DI NO,
proposti dagli arch. A. Peruzzi, G. Ottolenghi, M. D'Alagni, G. Winterling.
planimetria

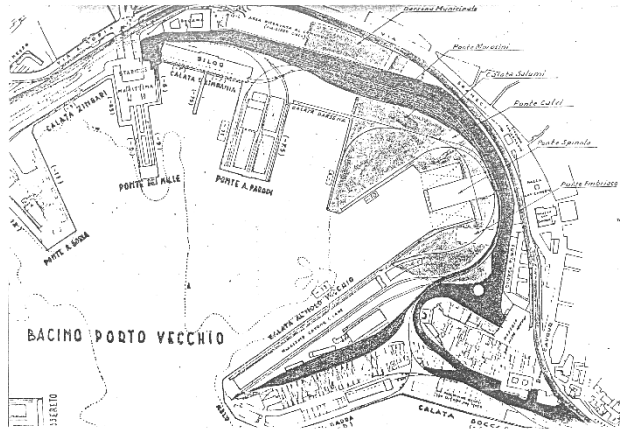
Te. di Arch. Proposte per il centro storico di Genova. Genova, febbraio 1974, tavolo 5.



PORTO VECCHIO : PROPOSTE PRECEDENTI

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, estratto dal B 557 con riferimento al piano per il porto storico di Genova di Carlo Winterling, Genova, 1983, sp. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO DI GENOVA DEL 1964
 approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
 n. 132 del 17/12/1964.
 Piana orientale del Porto Vecchio estratta dalla planimetria in scala
 1:50000 relativa al LXX bacino di Genova, disegno 3/4.
 Duplica conforme all'originale allegato al voto del Consiglio Superiore
 dei L.P.P.



PORTO VECCHIO: PROPOSTE PRECEDENTI

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, estratto dal B 557 con riferimento alla proposta della Commissione per la revisione del PRP del porto di Genova guidata da Agostino Capocaccia, Genova, 1983, sp.
 Archivi Storici del Politecnico di Milano.

ato per il quartiere del Molo. Riconnessione tra quartiere e città, implementazione di spazi pubblici e ridisegno del fronte d'acqua erano i temi che concorrevano a ideare un progetto che, pur assumendo le sembianze di un manifesto d'azione radicale, celava un programma d'intenti ben più articolato ed approfondito. La proposta di Piano si configurava come il campo di sperimentazione attraverso cui avviare una riflessione più profonda sul ruolo dell'acqua all'interno della progettazione. Per l'articolazione dei temi trattati, la proposta sviluppata nell'area del Porto Antico rappresentava un momento cruciale nella ricerca architettonica di Renzo Piano a Genova relativamente al rapporto tra progetto, acqua e città storica³¹. Se fino al progetto per il recupero del quartiere del Molo l'acqua aveva costituito un riferimento prevalentemente concettuale o visivo, questa diveniva l'occasione con la quale realizzare finalmente un progetto fondato su un legame fisico con essa. Partendo da tali premesse, questo progetto rappresentava dunque il primo lavoro significativo inserito propriamente nell'ambito del porto storico, a diretto contatto con il mare, dando inizio a un lungo processo di ricerca progettuale.

L'area del Porto Antico era stata scelta come sito per immaginare una grande infrastruttura pubblica chiamata Polo di Servizi³² (1982-1984), concepita per servire non solo il quartiere del Molo ma l'intera città. Secondo Renzo Piano, l'area compresa tra ponte Spinola e piazza Cavour aveva il potenziale per diventare una grande "piazza sul mare"³³ in grado di collegare la città, il Molo e il mare. Sopra questa piazza, il Polo di Servizi si configurava come un complesso architettonico destinato a ospitare varie strutture a servizio sia del quartiere del Molo che del centro storico.

Da un punto di vista architettonico-urbano, la proposta del Polo di Servizi si sviluppava attraverso molteplici variazioni, riflettendo una costante evoluzione nell'approccio progettuale di Piano. La ricerca d'archivio ha rivelato come il concepimento della proposta finale del piano sia stato tutt'altro che immediato, bensì l'esito di un articolato processo progettuale scandito da diverse fasi intermedie. Il susseguirsi di queste fasi, consistentemente riportate con schizzi e modelli, ha condotto il progetto a configurarsi in modi significativamente diversi rispetto alle sue ipotesi iniziali. Dai materiali contenuti presso l'archivio della FRP si evince come le prime versioni del Polo di Servizi fossero concepite come una struttura sviluppata lungo la linea di costa. Questo complesso si componeva di edifici bassi a ridosso del mare e di edifici più alti posizionati sia accanto al quartiere del Molo sia sul ponte Spinola, penetrandolo e riempiendolo completamente³⁴. Come annotato da Piano all'interno di uno dei suoi schizzi, i volumi minori erano destinati ad una serie di funzioni terziarie e servizi di quartiere, mentre quelli maggiori avreb-

31 Per approfondimenti, si veda: Grasseti A., *The Molo district plan. A turning point in Renzo Piano's work in Genoa*, in "Planning Perspective", vol. 40, n. 4, 2025, pp. 1061-1075.

32 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con S. Ishida, A. Traldi, F. Marano, A. Bianchi, E. Frigerio, per un Polo di Servizi al Porto Antico di Genova (1982-1984).

33 ASM, FRP, B, 557, 1983, sp.

34 Si fa riferimento al materiale fotografico che ritrae i modelli di studio ed agli schizzi realizzati dal gruppo di lavoro di Renzo Piano:

ASM, FRP, R CSG 0002; ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-02; ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-03.

35 FRP, S 1981 C.S.GENOVA-03.

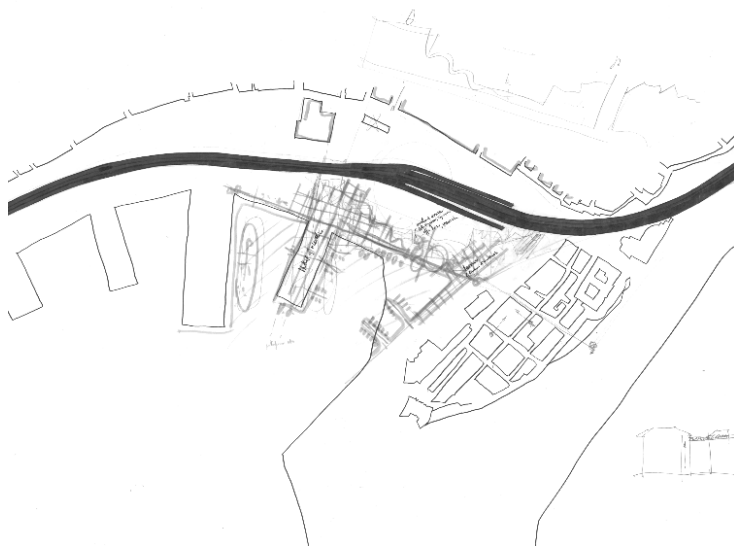
bero dovuto ospitare servizi ricettivi ed uno yacht club³⁵. Questa configurazione permetteva di realizzare una grande piazza urbana in corrispondenza di piazza Cavour, racchiusa tra le nuove architetture ed il centro storico. Con questa proposta si sottolineava la volontà di ricucire il legame tra il quartiere del Molo e la città storica tramite la realizzazione di una zona di cerniera tra le due parti. Infatti, questo approccio stabiliva un collegamento parallelo alla costa che, a causa del posizionamento della struttura lungo di esso, non permetteva di instaurare relazioni dirette con il fronte d'acqua. Il progetto, in questa prima fase, si risolveva ancora completamente nel tema del recupero del quartiere del Molo e del suo collegamento con la città storica.

Le versioni successive del progetto elaborato da Renzo Piano e dai suoi collaboratori continuavano a basarsi sulla volontà di realizzare un collegamento parallelo alla linea di costa, chiudendo in questo modo la prospettiva della città sul porto. Tuttavia, queste elaborazioni introducevano alcune variazioni significative che manifestavano un progressivo cambio di orientamento progettuale. Innanzitutto, le proposte si relazionavano in maniera più diretta con il ridisegno della linea di costa. A tal proposito, era stato previsto di interrare non solo via Gramsci, ma anche un tratto della Sopraelevata, e di demolire parte degli interramenti realizzati davanti all'edificio del Millo e a Palazzo San Giorgio. Questi interventi miravano a riavvicinare il fronte d'acqua a quello della città, ricucendo così il rapporto fisico tra mare e tessuto urbano. In questa nuova area libera affacciata su una piazza pedonale priva di ogni via di traffico veicolare, trovava posto una struttura longilinea in grado di collegare il quartiere del Molo con Palazzo San Giorgio. Il complesso era composto da edifici nuovamente alti alle estremità, i quali digradavano verso il loro centro in un'architettura sempre più trasparente e leggera. Conformandosi come una struttura sospesa e sopraelevata rispetto al livello stradale, la parte centrale del complesso era sostenuta da un traliccio a doppia campata, tipico di una struttura a ponte sospeso, che trovava relazione con il carattere portuale dell'area³⁶. Il Polo di Servizi, in questa fase, si completava di zone commerciali, sale conferenze, servizi turistici, ristoranti, uffici e magazzini.

Nonostante la prossimità alle prime versioni progettuali, questa nuova conformazione introduceva un elemento destinato a scardinare l'intero impianto urbano del piano nei suoi approfondimenti successivi. Al centro, la struttura del Polo di Servizi si svuotava per consentire il passaggio di un nuovo asse urbano nelle sembianze di una primordiale Via del Mare³⁷ che, da via San Lorenzo, procedeva come il suo naturale prolungamento fino ad incunearsi all'interno dello specchio acqueo. Il nuovo asse si configurava come un lungo e stretto molo, lungo il quale potevano ormeggiare piccole imbarca-

36 *Ibidem*. A lato del disegno è presente una nota che chiarisce come uno degli elementi del progetto debba essere l'utilizzo del materiale del porto che "costituisce memoria".

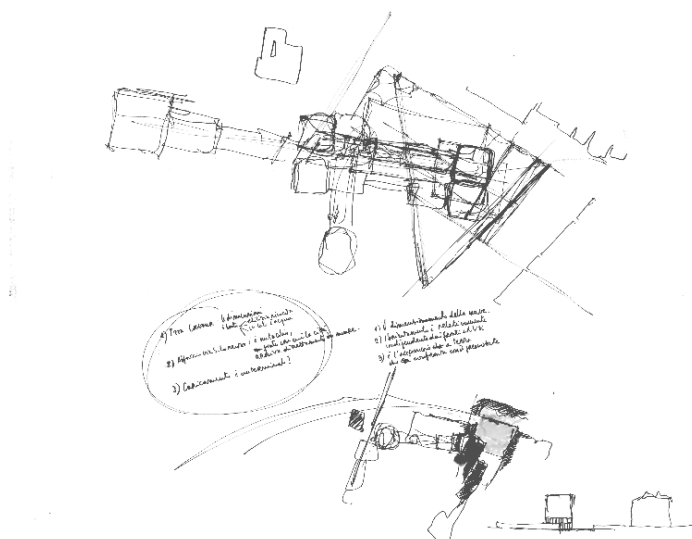
37 Si fa riferimento al capitolo 4.



Note di Renzo Piano: "hotel & ricettivo. Ruolo di cerniera, sala congressi, esposizioni, uffici, terziario, yacht club. Terziario & yacht club".

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, schizzi preliminari, Genova, 1981.

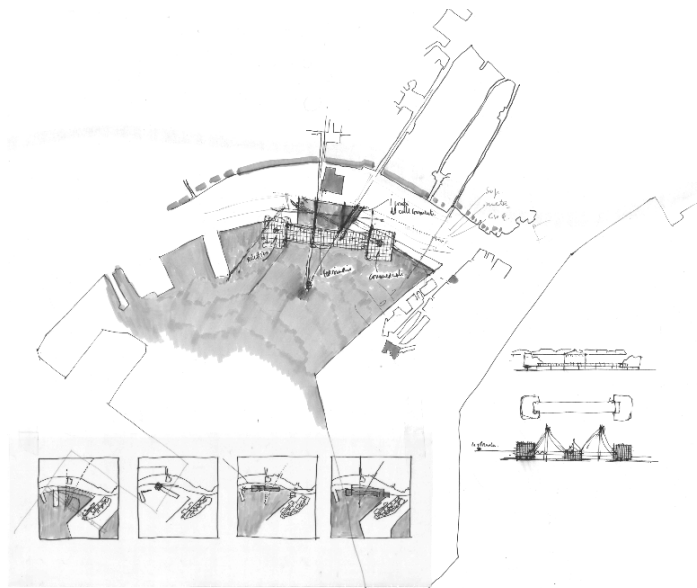
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Note di Renzo Piano: "1) Piazza Cavour: le dimensioni; i lati (edilizia ricucita, un lato è acqua). 2) Affaccio via S. Lorenzo: è un taglio, un ponte con cui la città arriva direttamente al mare. 3) Caricamento è un terminal? 1) il dimensionamento della nave. 2) l'orientamento è relativamente indipendente dai fronti edilizi. 3) è l'aggancio a terra che si confronta con il preesistente".

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, schizzi preliminari, Genova, 1982.

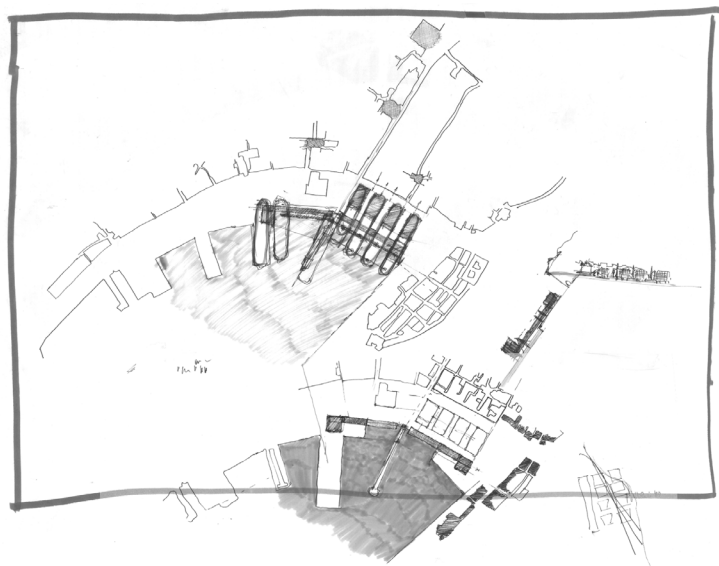
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Note di Renzo Piano: "Ricettivo. Terziario. Commerciale. I ponti di collegamento".

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, schizzi preliminari, Genova, 1982.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, proposta per un Polo di
Serzivi, schizzi preliminari, Genova,
1982.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

zioni da diporto. Questa direttrice segnava il tentativo di capovolgere la gerarchia compositiva del progetto: nato come collegamento tra quartiere e città, risolto nel nodo scambiatore di piazza Cavour, il progetto si orientava verso la connessione tra città e mare secondo una direzionalità, questa volta, ortogonale alla linea di costa.

L'interesse per questa nuova relazione spaziale è testimoniato anche dagli schizzi prodotti dal gruppo di lavoro capeggiato da Piano, nei quali si privilegia la rappresentazione dei percorsi pedonali che penetrano all'interno del tessuto urbano storico, enfatizzando la continuità tra città storica e intervento a mare³⁸. Questo espediente grafico, volto a visualizzare l'integrazione tra città e acqua, sarebbe divenuto un elemento costante nelle rappresentazioni progettuali relative al Porto Antico³⁹. In una nota a margine di uno degli schizzi, Piano esplicitava chiaramente che i limiti della nuova piazza Cavour dovessero essere costituiti sia dall'edilizia recuperata che dall'acqua, sottolineando come l'affaccio di via San Lorenzo sull'area portuale rappresentasse "un taglio, un ponte con cui la città arriva direttamente al mare"⁴⁰.

La volontà di ricercare un collegamento fisico tra città e mare costituiva il motore di una nuova impostazione progettuale. Il processo compositivo dell'architettura del Polo di Servizi veniva chiarito da un disegno, composto da quattro schemi, realizzato dal gruppo di lavoro guidato da Piano⁴¹. Il primo schema metteva in evidenza le direttrici progettuali incardinate su via San Lorenzo e via dei Banchi, le quali si intersecavano all'interno dello specchio acqueo. Il secondo chiariva la genesi dell'edificio longilineo di collegamento tra quartiere del Molo e Palazzo San Giorgio. Il terzo ed il quarto mettevano a sistema gli elementi dei primi due schemi, giungendo all'elaborazione di una proposta caratterizzata dalla presenza di due nuovi moli sorti in corrispondenza dei due assi prescelti.

La proposta finale per il Polo di Servizi

L'atto compositivo di generare l'architettura a partire da un asse perpendicolare rispetto alla linea di costa diventava talmente centrale da indurre un ripensamento radicale dell'impianto urbano alla base della proposta. Se, inizialmente, questo asse costituiva l'elemento di rottura di uno schema parallelo alla costa, le fasi finali del progetto lo assumevano come direttrice principale dell'intero sistema. Le versioni finali per il Polo di Servizi mostravano un'inversione nel rapporto tra la nuova architettura e la città. Questo si evince da alcuni schizzi⁴² in cui vengono disegnati una serie di volumi che assumono le sembianze di grandi barre tra loro parallele disposte perpendicolarmente alla linea di costa. Quattro di questi edifici si collocavano ad est di ponte Embriaco, riprendendo la scansione degli antichi

38 Si vedano i disegni contenuti in: ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-02; ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-03.

39 Si fa riferimento al capitolo 4.

40 ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-02.

41 ASM, FRP, S 1981 C.S.GENOVA-03.

42 *Ibidem*.

magazzini del Deposito Franco, mentre altri due si andavano ad assestare in corrispondenza di ponte Spinola, leggermente ruotati per seguire l'andamento della banchina.

Con lo sviluppo della proposta, i grossi parallelepipedi, inizialmente in grado di riempire l'intero spazio urbano del Porto Antico, diminuivano gradualmente di dimensione e di numero. Così, adiacentemente alla Via del Mare, già delineata nelle versioni precedenti, Piano proponeva il posizionamento di tre edifici perpendicolari alla costa, con l'obiettivo di rafforzare il collegamento tra città storica e acqua. Le tre grandi barre, pensate per orientare lo sguardo dalla città verso il mare, evocavano l'immagine di tre navi attraccate al vecchio porto di Genova⁴³, così come emerge in uno piccolo schizzo realizzato a lato di uno dei disegni contenuti nel dossier del progetto⁴⁴. Questa nuova configurazione rifletteva un interesse crescente per il rapporto tra la città e il mare a discapito di quello tra la città ed il quartiere del Molo. Quest'ultimo veniva risolto attraverso l'inserimento di un percorso penetrante i tre volumi segnalato da tensostrutture che coprivano ed offrivano riparo al passaggio. Questo collegamento, rimasto a testimonianza delle precedenti versioni progettuali, penetrava all'interno del quartiere del Molo fino a raggiungere il capolinea di un'eventuale monorotaia leggera che avrebbe collegato quest'area con la Fiera del Mare alla foce del Bisagno.

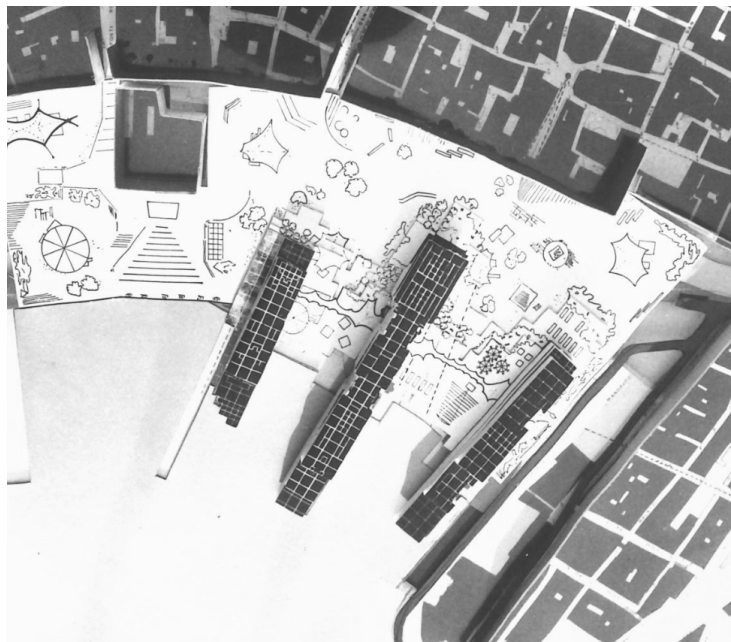
La conformazione strutturale dei tre edifici ideati da Piano e dai suoi collaboratori non si risolveva in schemi volumetrici perfettamente stereometrici. Bensì i volumi si caratterizzavano per una serie di sottrazioni e di rimozioni volumetriche, esito di una vera e propria operazione di *erosione* dell'architettura stessa. Questo processo di sottrazione era volto alla realizzazione di congegni architettonici che potessero stabilire un rapporto diretto tra progetto e contesto circostante. Verso il mare, gli edifici digradavano con terrazze pubbliche da cui godere di viste privilegiate sull'acqua. Verso la città, i volumi si scavano alla base per creare spazi esterni coperti. Questo duplice legame era segnalato anche all'interno dei disegni realizzati dal gruppo di lavoro. In particolare, i prospetti degli edifici erano completati da due figure posizionate sulle architetture civiche ideate da Piano che trauguardavano, da un lato, la città storica e, dall'altro, il mare, a testimoniare la duplice anima dei riferimenti dell'architetto. Questo dualismo veniva ulteriormente esplicitato anche dalla volontà di rappresentare, da un lato, la densa città storica assestante su via San Lorenzo e, dall'altro, il mare⁴⁵.

Oltre a caratterizzarsi per questi stratagemmi grafici, dal punto di vista architettonico, i prospetti degli edifici congegnati da Piano si contraddistinguevano per l'impiego di una struttura leggera e trasparente, probabilmente metallica, che trovava diverse analogie con

43 Si veda: Dini M., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1964-1983*, Electa, Milano, 1983, p. 214.

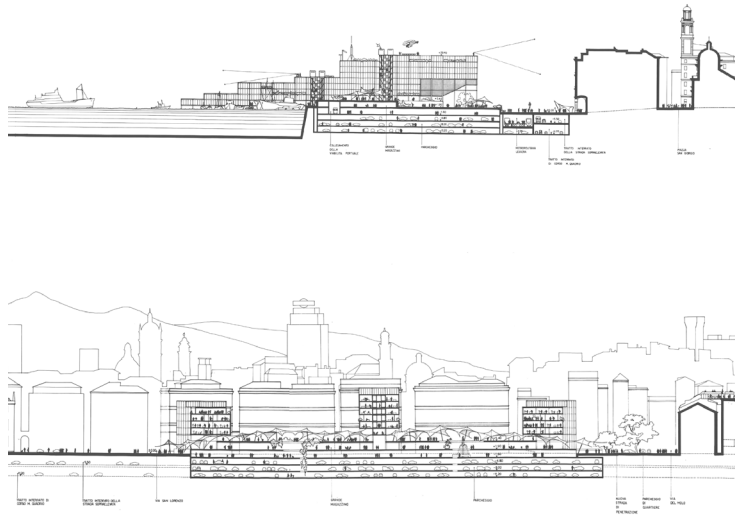
44 ASM, FRP, S 1981
C.S.GENOVA-03.

45 ASM, FRP, CSG 0003.



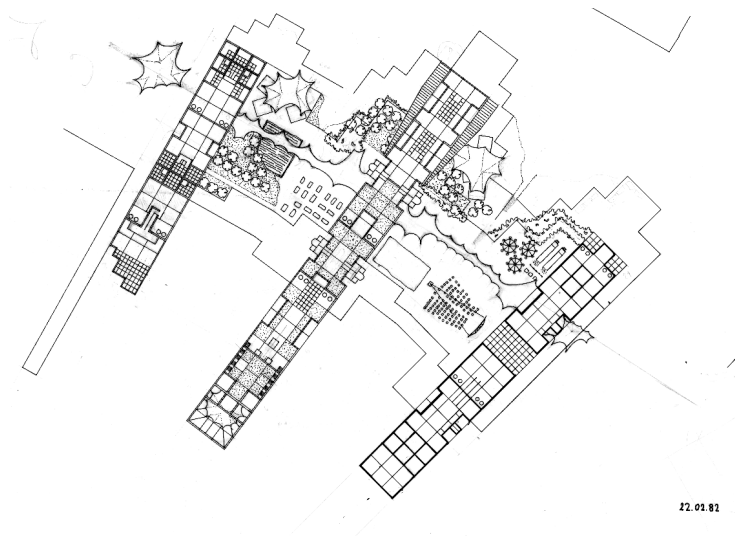
Publifoto, proposta per un Polo di Servizi, modello della versione finale, Genova, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

3 Direzione il progetto



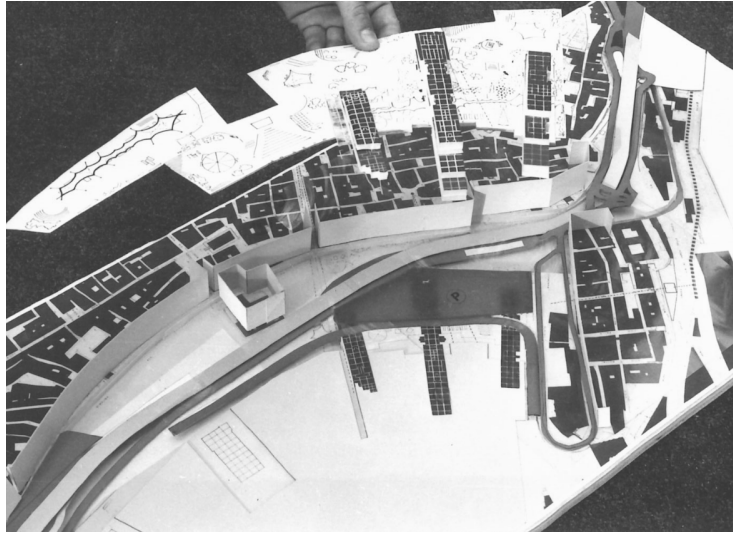
RPBW, proposta per un Polo di Servizi, sezione trasversale alla linea di costa, Genova, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, sezione longitudinale alla linea di costa, Genova, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



22.01.82

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, planimetria dettagliata degli edifici della proposta finale, Genova, 1982.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Publifoto, proposta per un Polo di Servizi, modello apribile della versione finale, Genova, 1983. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

quel carattere portuale che Piano aveva potuto osservare in quel medesimo contesto. Le planimetrie indicano che il Polo di Servizi si attestava su una vasta area leggermente sopraelevata rispetto al piano della città storica, conformata come una vera e propria “piastra pedonale”⁴⁶, concepita sopra alla struttura di un parcheggio multipiano interrato. La piastra era concepita come un grande spazio pubblico, una piazza a tutti gli effetti, completamente pedonale e ricca di attività di ogni genere. Oltre ai tre volumi principali, su questa piastra trovavano collocazione il collegamento coperto da tensostrutture che dal Porto Antico conduceva al quartiere del Molo, aree per lo spettacolo, per il ristoro, per mercati e zone verdi con piccole alberature.

46 ASM, FRP, B, 557, 1983, sp.

La sequenza di proposte elaborate per il recupero del quartiere del Molo testimoniava un’evoluzione progressiva nella ricerca progettuale di Renzo Piano sul waterfront genovese. Sebbene il progetto pilota ed il piano redatto alla scala del quartiere fossero orientati principalmente alla riqualificazione del tessuto edilizio esistente, esse contenevano già alcune riflessioni cruciali sul rapporto tra architettura e acqua e sul modo in cui quest’ultima potesse assumere un ruolo informatore nella definizione del progetto stesso. Nel progetto pilota tale relazione si manifestava attraverso la connessione visiva tra il mare e le nuove terrazze panoramiche previste sui tetti dei quattro edifici oggetto d’intervento. Nel successivo piano alla scala del quartiere, l’acqua diventava il polo attrattore di un nuovo sistema di mobilità pedonale assestante su vico Malatti, assunto quale asse diretto tra il centro storico e il mare.

Tuttavia, è solo con la proposta per il Polo di Servizi che questa relazione diveniva pienamente strutturante nel ragionamento progettuale: l’acqua non era più soltanto sfondo simbolico o elemento di orientamento visivo, bensì si configurava quale oggetto fisico e materico nella composizione architettonica, in grado di influenzarne forma e logica insediativa. Questo era testimoniato dall’evoluzione stessa delle fasi progettuali del Polo di Servizi. Da un sistema totalmente orientato al collegamento tra quartiere del Molo e centro storico, la proposta si sarebbe delineata in una configurazione direzionata nel senso opposto, con l’obiettivo di trovare un nuovo legame tra città antica e mare. L’acqua, da riferimento concettuale per concepire un’architettura leggera e permeabile, diventava principio generativo di forme architettoniche e relazioni spaziali. In questo senso, le architetture di Piano si adattavano e si modellavano secondo logiche che richiamano l’azione erosiva dell’acqua: gli edifici presentano profili scalettati, porosi, scavati, capaci di mediare visivamente e fisicamente tra la città e il mare.

Tale sperimentazione non si traduceva ancora in una formula-

zione pienamente coerente con il contesto nel quale si insediava. Il progetto per il Polo di Servizi, pur introducendo il tema della relazione fisica tra architettura e acqua, non affrontava la complicato e necessaria questione del recupero e della valorizzazione del patrimonio esistente e della morfologia urbana del porto storico. Al contrario, si fondava su un atto radicale basato sul concepire il Porto Antico come una *tabula rasa*. Emblematica, in questo senso, è l'immagine del plastico sorretto da una mano⁴⁷: un gesto che evoca l'idea di un sistema autosufficiente, da calare su un'area priva di ogni resistenza e preesistenza. Identificandosi con un gesto potente e totalizzante, questa proposta sembrava richiamare quelle operazioni di sostituzione urbana tanto criticate da Piano nei suoi testi e nelle sue dichiarazioni⁴⁸.

47 ASM, FRP, CSG 0002.

48 Si fa riferimento al capitolo 2.

Tuttavia, è proprio grazie a questo carattere sperimentale che Renzo Piano aveva potuto esplorare il potenziale progettuale dell'area portuale storica. Questa proposta va quindi letta come una necessaria fase di apertura verso nuove possibilità progettuali. In questo senso, il progetto assumeva un valore anticipatore. In esso si ponevano le basi, ancora embrionali, delle successive occasioni progettuali. In quelle sedi Piano si sarebbe confrontato direttamente con il tema della reale connessione tra la città e l'acqua, risolta attraverso la rimozione delle barriere fisiche e la creazione di nuovi percorsi e luoghi di relazione.

La proposta per il Polo di Servizi segnava dunque un momento di svolta cruciale nella traiettoria progettuale di Renzo Piano. Qui, l'acqua, insieme al tessuto storico, diventava elemento attivo e presente nella definizione dello spazio architettonico e urbano. Le analogie concettuali, le connessioni visive e le relazioni fisiche e materiche tra architettura e acqua coesistevano all'interno del progetto, generando nuove forme di interazione tra costruito e contesto e definendo un linguaggio che avrebbe accompagnato l'architettura di Piano nel privilegiare il rapporto con l'acqua da lì in poi. Queste tematiche, e più specificatamente la relazione fisica con l'acqua avrebbero trovato il loro pieno e concreto sviluppo nella successiva occasione progettuale sul waterfront genovese: il recupero dell'area del Porto Antico di Genova in occasione dell'Esposizione Internazionale Specializzata del 1992.

0 m
200
400
600
800
1.000
1.200
1.400
1.600
1.800
2.000
2.200



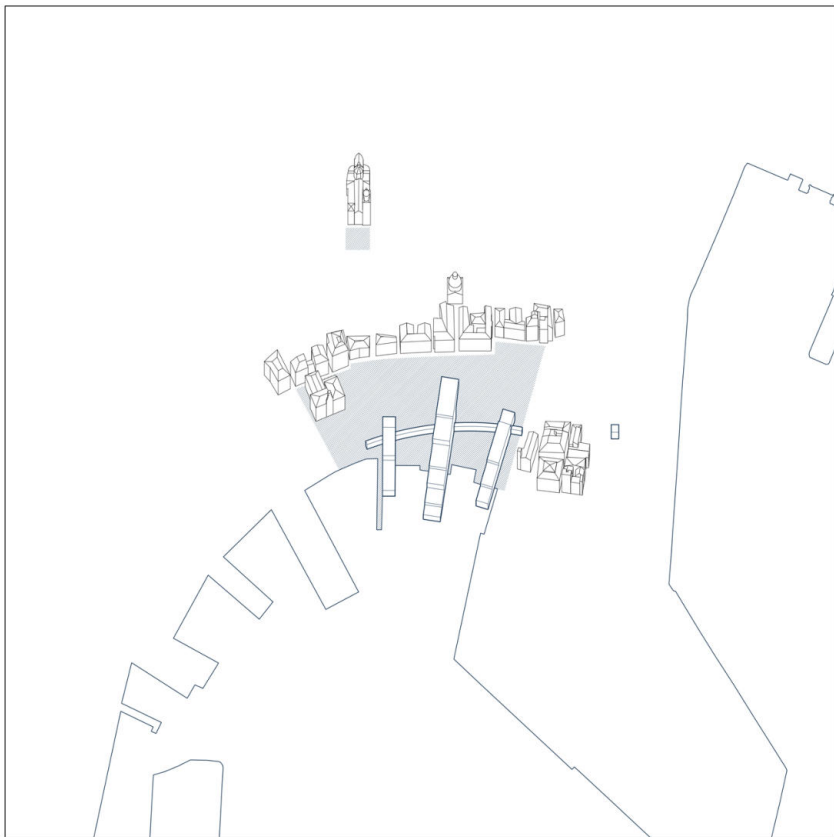
2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
m 0

>
RPBW, proposta per un Polo di
Servizi, Genova, 1982-1984, dda.,
2025.
Inquadramento.



Stato di fatto.







4

Connettere città e mare

La proposta sviluppata tra il 1982 ed il 1984 per la realizzazione di un Polo di Servizi al Porto Antico di Genova aveva finalmente fornito a Renzo Piano l'occasione di confrontarsi direttamente con la progettazione del fronte d'acqua urbano tramite l'inserimento di nuove strutture ad uso civico. L'evoluzione delle fasi progettuali evidenziava un crescente interesse verso la definizione di dispositivi architettonici ed urbani capaci di ristabilire la relazione tra la città storica ed il mare, spostando in secondo piano il tema del recupero del tessuto antico. Fino a quel momento, quest'ultimo aveva costituito il fulcro dell'attività progettuale di Piano a Genova, prima con il progetto di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente, poi con il piano di recupero del quartiere del Molo.

Nonostante la proposta per il Polo di Servizi rappresentasse un punto di svolta nell'approccio progettuale di Renzo Piano sul waterfront di Genova, esso rimaneva un esercizio ancora teorico, mai realizzato e con una potente carica radicale. L'occasione per dar forma ad una proposta concretamente fattibile sarebbe arrivata nel 1984, al termine dell'elaborazione dei piani precedenti. In quell'anno, il sindaco di Genova affidava a Renzo Piano l'incarico di predisporre un piano quadro in vista di una possibile esposizione internazionale da svolgersi nel 1992, cinquecentenario della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo. In tale occasione, Piano aveva avuto l'opportunità di sviluppare una visione più matura e concreta, fondata sulla volontà di restituire continuità tra la città storica e il fronte marittimo tramite un importante segno di connessione.

Il progetto del 1992 si configurava come l'esito naturale e coerente di quel percorso di ricerca progettuale sul waterfront di Genova avviato circa quindici anni prima. In esso trovavano sintesi non solo gli elementi e le strategie sperimentati nei precedenti casi studio genovesi, ma anche

le riflessioni maturate da Piano in altri contesti più specifici al tema dell'esposizione. Tra questi è importante menzionare il riferimento alla precedente esposizione colombiana tenutasi a Genova nel 1892 e, soprattutto, l'esperienza progettuale dell'Esposizione Universale di Parigi del 1889, a cui Piano aveva lavorato tra il 1982 ed il 1983. In quell'ambito, Piano aveva potuto sperimentare alcune soluzioni progettuali da calare sull'elemento acquatico principale della città, la Senna. I congegni espositivi elaborati in quell'occasione sarebbero risultati un riferimento fondamentale per l'ideazione delle soluzioni poi adottate a Genova solo qualche anno più tardi, costituendone un antecedente significativo.

Dispositivi galleggianti per un'inedita modalità espositiva
 Il percorso di ricerca progettuale condotto da Renzo Piano sul waterfront di Genova lo aveva portato, a partire dal 1984, a confrontarsi con il complesso tema dell'insediamento di un'esposizione internazionale nella sua città natale, in occasione delle celebrazioni per il cinquecentenario della cosiddetta scoperta dell'America. Il piano che ne sarebbe derivato rappresentava l'evoluzione di una riflessione già avviata da tempo sulla relazione tra architettura e acqua, ora declinata entro la cornice specifica di un grande evento espositivo. Questa nuova definizione, tuttavia, non costituiva un caso del tutto inedita per Piano: all'inizio degli anni Ottanta, infatti, egli aveva avuto l'opportunità di approfondire analoghe problematiche in occasione del progetto per l'Esposizione Universale di Parigi del 1989¹ (1982-1983), esperienza che avrebbe segnato una tappa fondamentale nella definizione del suo approccio al tema espositivo.

Nato per celebrare il bicentenario della Rivoluzione Francese, il progetto elaborato da Renzo Piano per l'Esposizione Universale di Parigi del 1989 si configurava secondo un'inedita modalità espositiva, destinata a diventare simbolo di una vera e propria "rivoluzione urbana"². L'idea condivisa da tutti i progettisti coinvolti nell'operazione³ era quella di intervenire nel cuore della città di Parigi, esattamente in quei luoghi in cui i visitatori avrebbero potuto trovare quei monumenti della Rivoluzione Francese che l'esposizione voleva celebrare. La possibilità di poter operare all'interno della città consolidata rendeva l'esposizione uno strumento in grado di innescare un processo di più ampia trasformazione urbana. Come dichiarava Piano, "nonostante i suoi pericoli, [il progetto] poteva diventare di vera ispirazione, un laboratorio"⁴ per testare nuove tipologie espositive, capaci di rigenerare il contesto urbano piuttosto che consumarlo. Non si trattava di colonizzare aree periferiche, bensì di intervenire all'interno del tessuto esistente⁵, così come era avvenuto con il progetto del Centre Pompidou. In quest'ottica, il piano espositivo generale si articolava in due aree all'interno del perimetro della città: un settore est, collocato nella zona di Bercy, destinato ai padiglioni tematici, delle industrie e alle aree ricreative e di svago; un settore ovest, in corrispondenza degli Champs de Mars e della Tour Eiffel, nel quale sarebbero state collocate le strutture temporanee dei padiglioni nazionali e delle organizzazioni internazionali, nonché l'area d'accoglienza.

Nel quadro di questi primi studi, al gruppo di lavoro capeggiato da Renzo Piano veniva affidato il compito di disegnare le porte d'ingresso all'esposizione nel settore ovest. Questo significava concepire un'opera che dovesse rispondere a funzioni molteplici come l'accoglienza di decine di migliaia di visitatori, lo smistamento, l'ac-

1 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con N. Okabe, J. F. Schmidt, G. Petit, C. Clarisse, per il progetto dell'ingresso principale all'Esposizione Universale di Parigi del 1989 (1982-1983), cliente Ministero della Cultura Francese, ingegnere P. Rice con H. Bardsley.

2 Croset P. A., *Parigi 1989*, in "Casabella", n. 490, 1983, p. 17.

3 Il progetto generale per l'Esposizione Universale di Parigi del 1989 era stato sviluppato dal gruppo di lavoro *Atelier d'Urbanisme e dalla missione di studi e prefigurazione dell'Expo dell'89* con Vittorio Gregotti, Antoine Grumbach, Renzo Piano, Ionel Schein, Pontus Hulten, Martial Raysse e con la collaborazione di Pierre Caillot, Laurent Chenu, Nori Okabe e Michele Reginaldi.

4 Boissière O., *Designs on the future*, in "Wave", n. 0, 1983, p. 54. Tda.

5 Si veda: Croset P. A., *Parigi 1989*, in "Casabella", n. 490, 1983, p. 14.

cesso, i controlli, così come l'introduzione al contenuto dell'esposizione stessa. Rifiutando di collocarsi sull'asse monumentale degli Champs de Mars, la proposta di Piano si orientava verso la Senna, l'elemento che più di ogni altro disegnava il tessuto urbano della città e lungo il quale si andavano ad attestare tutti quei monumenti e luoghi significativi ai quali era dedicata l'esposizione⁶. Come affermava Piano stesso, "dal punto di vista della geografia della città, la cosa più importante di Parigi è la Senna, specialmente per me che cerco l'acqua e la luce"⁷. Lavorare sulla Senna nei primi anni Ottanta significava, inoltre, interfacciarsi con un ambiente insalubre, inquinato ed inaccessibile. Significava sovvertire l'inaccessibilità all'acqua, cioè rendere ai parigini l'accesso a quel fiume la cui *rive droite* era stata convertita in una grande via a scorrimento veloce, costituendone di fatto una cesura invalicabile.

Il dispositivo concepito da Piano sulle *quais* della Senna si veniva a definire come traduzione architettonica dell'ennesimo archetipo dello spazio pubblico. Se per il Centre Pompidou si trattava della piazza e per il quartiere del Molo della terrazza, quello concepito per l'esposizione parigina si conformava come un intervento-traduzione del *boulevard* parigino. Il *boulevard* ideato da Piano non veniva disposto sull'argine del fiume, bensì si configurava come un congegno altamente tecnologico e sperimentale che avrebbe permesso ai visitatori di compiere un'esperienza del tutto inedita ed immersiva nell'ambiente acquatico della Senna. Al fine di poter operare in questo senso, il *boulevard* concepito da Piano e dai suoi collaboratori si delineava in una vera e propria *île flottante*, supportata da una precisa e raffinatissima meccanica costruttiva.

Nei disegni prodotti da Nori Okabe⁸ è possibile notare come l'isola galleggiante fosse disposta lungo la direzione della Senna, in corrispondenza dell'incavo fluviale dell'Île aux Cygnes, tuttavia proponendo un sistema di collegamento ed attraversamento con direttrici perpendicolari all'asse fluviale. Nella direzione lungo la Senna, l'isola galleggiante avrebbe permesso il collegamento tra il sito espositivo ovest e l'ingresso dell'esposizione da Champs de Mars. Trasversalmente, l'île flottante avrebbe permesso il collegamento della sponda su Quai de Grenelle con l'Île aux Cygnes, destinata a ospitare un giardino botanico. Sviluppandosi lungo la direzione del fiume, il *boulevard* diveniva un dispositivo scenografico supportato da una struttura leggera e puntiforme da realizzare con una maglia reticolare in acciaio di diretta reminiscenza parigina⁹. Si trattava di un traliccio conformato come un dispositivo audiovisivo, su cui installare elementi multimediali in grado di fornire informazioni utili ai visitatori. Nell'ottica di realizzare delle strutture per celebrare l'esposizione, l'isola galleggiante di Piano si veniva a caratterizzare per

6 È interessante citare alcune considerazioni emerse dal gruppo di consulenza internazionale sull'esposizione parigina in merito al tema della relazione acqua-città. Il gruppo era composto da Gae Aulenti, Oriol Bohigas, Paul Chemetov, Henri Gaudin, Bernard Huet, Arata Isozaki, Josef Paul Kleihues, Rem Koolhaas, Richard Meier, Ieoh Ming Pei, Joseph Rykwert, Oswald Mathias Ungers e Bernard Zehrfuss. Secondo il gruppo di consulenza, Parigi doveva essere dotata di architetture durevoli cogliendo l'occasione espositiva quale momento per rivedere la città in tutte le sue potenzialità espressive e funzionali. A tal proposito, si citava il caso dei waterfront urbani americani, quasi del tutto privati all'uso pubblico. Si fa riferimento a: *ivi*, p. 18.

7 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 13.

8 ASM, FRP, F EUP_002; ASM, FRP, F EUP_004.

9 Da notare è il parallelismo tra il traliccio ipotizzato come supporto audiovisivo per l'ingresso dell'esposizione e lo space frame proposto per allestire la facciata principale del Centre Pompidou. Anch'esso era provvisto di svariati

elementi informativi che potevano essere agganciati alla struttura di facciata prospiciente la piazza del plateau Beaubourg. Per approfondimenti, si veda: Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York-Barcelona, 2022; Hamzeian B., *Centre Pompidou. La sfida del total design*, Lettera Ventidue, Siracusa, 2023.

10 Il dossier relativo al piano per l'Esposizione Universale di Parigi del 1989 è ricco di immagini di repertorio che ritraggono svariati elementi gonfiabili, tra cui paracaduti, mongolfiere e dirigibili. Si veda: ASM, FRP, F EUP_004.

11 Boissière O., *Paris X Paris*, in "Domus", n. 646, 1984, p. 26.

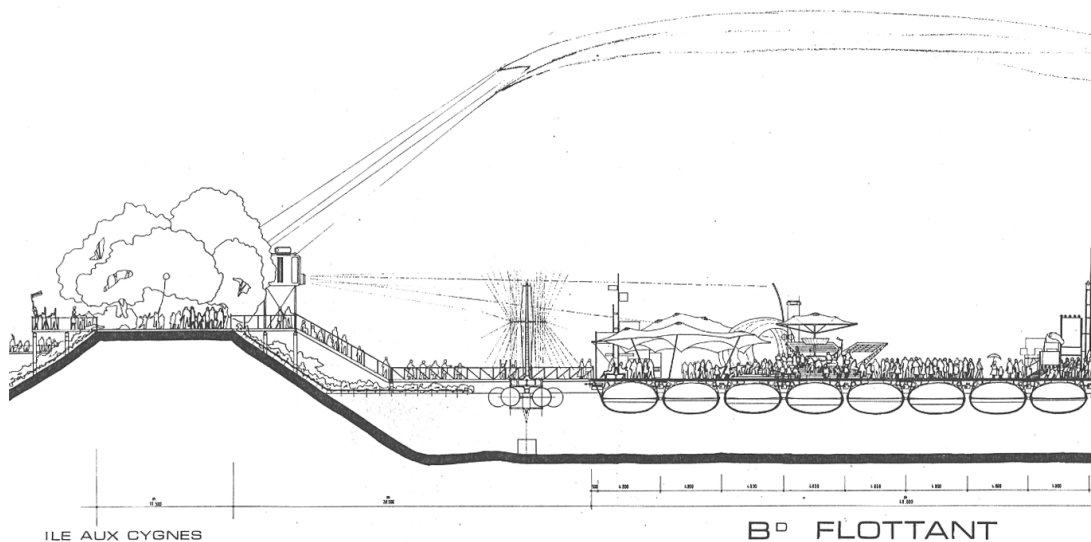
12 ASM, FRP, B EXPO1989_01, 1983, p. 2.

13 Ivi, sp.

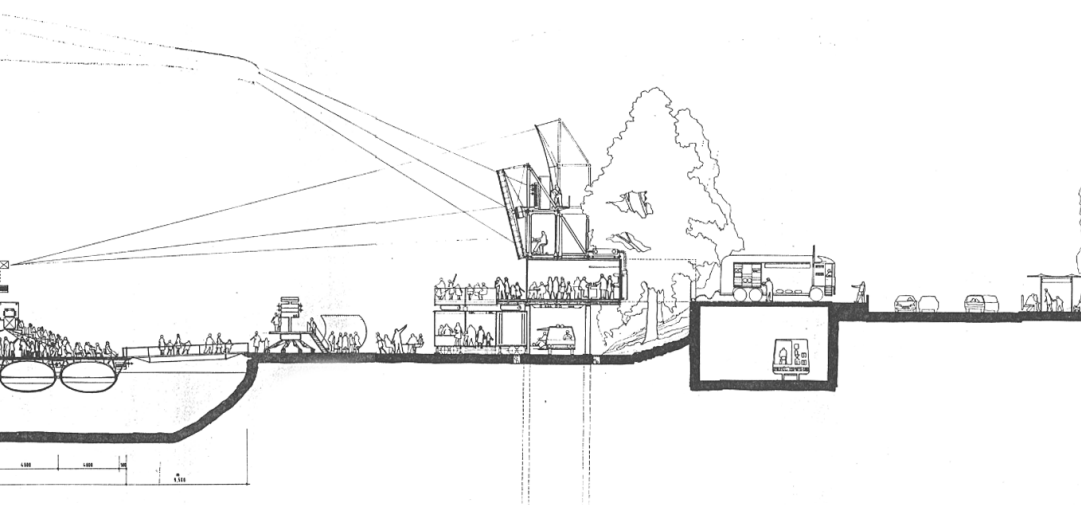
la presenza di un'area che assumeva il nome di Piazza delle Feste. Concepita come un grande spazio coperto, la piazza si caratterizzava per la presenza di un'immensa copertura realizzata con elementi gonfiabili con elio¹⁰, in grado di coprire un'area di circa 15.000 mq. In corrispondenza di questa zona, era prevista la realizzazione di una struttura complementare su terra, concepita come una grande gradinata capace di accogliere circa 8.000 spettatori, configurandosi come un ampio teatro all'aperto affacciato sul fiume e sull'esposizione.

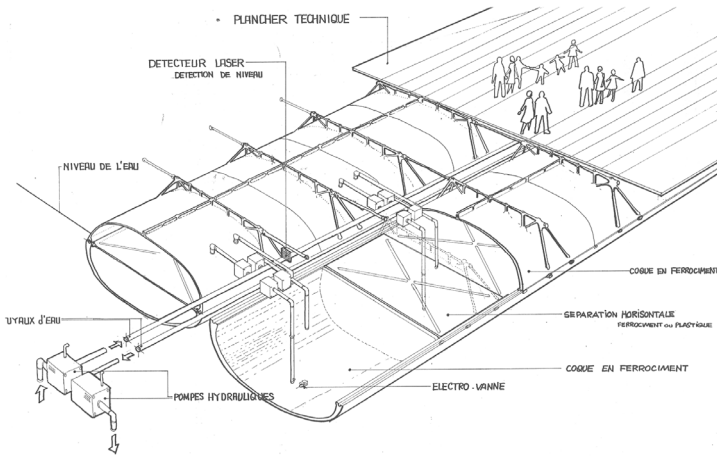
L'isola galleggiante proposta da Piano si costituiva come un congegno allo stesso tempo civico ed altamente tecnologico. Piano descriveva la struttura lunga 1,5 km come composta da "circa cento elementi (larghi 9,60 m, lunghi 80 m), dei cassoni galleggianti in ferro-cemento, tenuti in equilibrio dall'acqua, il cui defluire ed affluire dà stabilità all'impianto man mano che il flusso dei visitatori avanza"¹¹. Per risolvere le problematiche relative alla loro oscillazione, questi elementi erano equipaggiati con un sistema di monitoraggio laser dei movimenti fluviali e di pompe che iniettavano o sottraevano acqua all'interno delle diverse cavità strutturali per bilanciarne il galleggiamento. Come accaduto con le strutture di facciata del Beaubourg, gli elementi cavi che conformavano il piano di calpestio del *boulevard*, idealmente smontabili e riutilizzabili altrove, erano destinati a contenere tutti gli apparati tecnologici necessari al funzionamento della struttura. Al tempo stesso, fungevano da supporto per gli elementi sovrastanti, con l'obiettivo di liberare il più possibile la superficie dell'isola e renderla priva di ostacoli. In questo modo, lo spazio superficiale dell'*île flottante* si popolava di strutture smontabili per le quali venivano proposti diversi scenari d'uso. Questi elementi potevano essere fissati nei giunti presenti tra i diversi moduli galleggianti, consentendo la formazione di inedite configurazioni di ulteriori piazze coperte, flessibili e adattabili¹².

La piattaforma galleggiante si caratterizzava per la capacità di essere scomposta in piccoli pezzi prefabbricati che, idealmente, potevano essere spostabili e riutilizzabili in altri contesti. Sin dalle prime fasi progettuali, al piano espositivo era stato allegato un programma di riuso degli elementi galleggianti presso altre località lungo la Senna¹³. Questi elementi, trasportati lungo il fiume, avrebbero permesso di disperdere capillarmente nell'ambiente il potenziale urbano di questi congegni trasportabili ed evolutivi, impiegati nei più svariati modi. Tra i diversi scenari d'uso previsti, vi era la possibilità di conformare piccoli villaggi galleggianti con attrezzature per lo svago, festival sull'acqua, teatri, laboratori di ricerca sugli ecosistemi acquatici, mercati, attrezzature sportive, centri espositivi, così come atelier di progettazione mobili, laboratori d'arte, d'artigianato e di co-

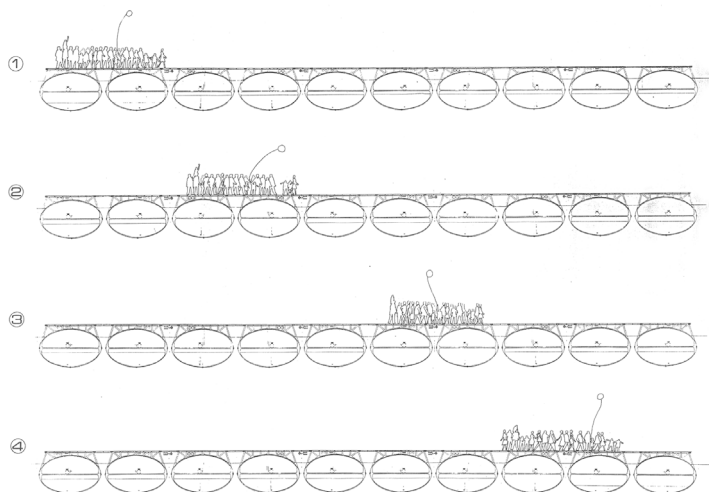


>
RBPW, progetto per l'ingresso
all'Expo del 1989, sezione generale,
Parigi, 1983.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.





Nori Okabe, progetto per l'ingresso dell'Expo del 1989, assonometria del sistema galleggiante, Parigi, 1982. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, progetto per l'ingresso all'Expo del 1989, scenari di funzionamento del sistema di regolazione del galleggiamento della struttura, Parigi, 1982. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

struzione. Se da un lato il progetto per l'esposizione parigina offriva a Renzo Piano l'opportunità di esplorare il tema dell'implementazione di spazi fieristici all'interno del tessuto urbano consolidato senza realizzare quartieri marginali, dall'altro esso mostrava una limitata attenzione alla permanenza delle opere nel contesto cittadino una volta concluso l'evento.

Le premesse del piano di recupero del Porto Antico

Gli antefatti progettuali sviluppati nei contesti genovesi e parigini costituivano il bacino di riferimento metodologico necessario per delineare un quadro operativo in continua evoluzione. Dopo l'esercizio radicale per il Polo di Servizi, tale processo avrebbe trovato sintesi in un successivo caso studio sul waterfront di Genova. L'occasione si presentava nel febbraio del 1984, mentre Renzo Piano era ancor impegnato sia col piano di recupero del Molo che con la proposta per il Polo di Servizi. In quel contesto, il sindaco di Genova Fulvio Cerofolini¹⁴ aveva conferito al RPBW l'incarico per la redazione di un "piano quadro delle iniziative da assumere in previsione del 1992, quinto centenario della scoperta dell'America ad opera del grande navigatore genovese"¹⁵ Cristoforo Colombo.

Secondo la visione di Cerofolini, a differenza dell'esposizione colombiana tenutasi a Genova un secolo prima nel 1892¹⁶, il 1992 poteva divenire il traguardo per portare a compimento una serie di interventi già in atto ed in programmazione in città, nell'ottica di una più ampia e capillare operazione di rigenerazione urbana. Tale impostazione era l'esito di una lunga stagione di riflessioni che avevano accompagnato il dibattito urbanistico genovese a partire dagli anni Cinquanta e Sessanta. Così come accaduto con una serie di proposte per la rifunzionalizzazione del porto storico a funzioni civiche sviluppate durante gli anni Sessanta e Settanta¹⁷, anche il centro storico di Genova era divenuto l'oggetto di numerose proposte di rigenerazione. Tra questi, si possono citare gli interventi ad opera di Franco Albini e Franca Helg finalizzati alla riabilitazione di grandi contenitori culturali, quali il Museo del Tesoro della Cattedrale di San Lorenzo (1952-1956), Palazzo Bianco (1949-1951), e Palazzo Rosso (1953-1961). Fondamentale è stato l'apporto del piano particolareggiato per l'area di San Silvestro e Sarzano (1972) redatto da Ignazio Gardella e Silvano Larini, a partire dal quale sarebbe stata realizzata la sede universitaria della Facoltà di Architettura sulla collina di Sarzano (1975-1995). A questo processo apparteneva anche il progetto di restauro del Teatro Carlo Felice (1983-1989) firmato da Aldo Rossi, Ignazio Gardella, Fabio Reinhart e Angelo Sibilla, duramente compromesso durante la Seconda guerra mondiale¹⁸. Queste operazioni di recupero e restauro del patrimonio architettonico costituivano il

14 Fulvio Cerofolini (1928-2011) è stato sindaco di Genova dal 1975 al 1985 e deputato della Repubblica Italiana dal 1987 al 1992.

15 ASM, FRP, F COL_002. Cerofolini aveva anticipato a Renzo Piano per lettera (15/02/1984) l'approvazione del provvedimento che gli conferiva l'incarico di redigere un piano quadro in vista dell'Expo del 1992. L'affidamento dell'incarico al RPBW era stato ufficializzato con delibera del Consiglio Comunale di Genova n. 772/1984.

16 È importante ricordare che nel 1892 si era tenuta a Genova un'esposizione colombiana dedicata al quarto centenario della scoperta dell'America, conformata secondo i canoni espositivi dell'epoca. L'area delle manifestazioni, 120.000 mq, si estendeva nella zona ad est del Bisagno, su una pianata ottenuta dalla demolizione di alcune fortificazioni. Posizionata al di fuori del perimetro urbano, le celebrazioni si conformavano con strutture dal carattere eclettico e che, nonostante i vani tentativi, non avrebbe trovato modo di essere reimpiegate negli anni successivi. Queste sarebbero state definitivamente demolite negli anni Trenta. Per approfondimenti, si fa riferimento a: Gabrielli B., *La città nel porto*, Nuova ERI edizioni RAI, Torino, 1992, pp. 100-108.

17 Si fa riferimento al capitolo 3.

18 Per approfondimenti, si fa riferimento a: aa. vv., *1992 Genova*

Città di Colombo. Immagini & Progetti, Comune di Genova, Genova, 1986; Gardella I., Larini S., *Piano particolareggiato per i nuovi insediamenti universitari nelle zone di S. Donato e S. Silvestro*, in "Controspazio", n. 2, 1974, pp. 5-32.

19 Si fa riferimento al capitolo 2.

20 Aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 49.

21 Le istituzioni coinvolte all'interno del gruppo di lavoro sull'Esposizione Internazionale Specializzata di Genova erano il Comune di Genova, la Provincia di Genova, la Regione Liguria, il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, l'Ente Colombo '92, il Consorzio Expo '92 e la Camera di Commercio di Genova. Per approfondimenti, si fa riferimento a: *ivi*, pp. 28-29; ASC, fondo Ente Colombo '92, F 2.

22 L'Esposizione Internazionale del Lavoro, tenutasi a Torino nel 1961, era stata interamente realizzata in un nuovo quartiere nella periferia meridionale della città, in una zona bonificata sulle rive del Po. Dopo la conclusione dell'esposizione, i tentativi di integrare quest'area con il tessuto urbano sono sempre stati difficili ed onerosi. Per approfondimenti, si veda: Pace S., *La parabola infinita. Mito, declino e possibili rinascite di Italia '61 a Torino*, in Pace S., Chiorino C., Rosso M. (a cura di), "Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia", Umberto Allemandi & C., Torino, 2005, pp. 7-28.

23 All'interno del dossier relativo al progetto dell'esposizione colombiana sono presenti diversi materiali, soprattutto planimetrie,

presupposto per un graduale processo di trasformazione urbana che sarebbe culminato durante gli anni Ottanta, periodo nel quale l'amministrazione comunale aveva promosso una più ampia operazione di analisi e recupero del centro storico, alla luce dei mutamenti del sistema economico/industriale cittadino¹⁹.

In questo contesto, l'esposizione appariva come il pretesto ideale "per arricchire la città di spazi e strutture indispensabili, rinunciando a realizzazioni effimere, che si [sarebbero esaurite] nell'occasione celebrativa"²⁰. Non si trattava solo di sfruttare il 1992 come momento per portare a compimento una serie di iniziative già in corso, bensì di cogliere l'occasione espositiva stessa per implementare ulteriormente questo processo di recupero del tessuto urbano degradato. In questo senso, il 1992 si configurava come l'occasione per ripensare completamente le modalità con cui venivano generalmente organizzati gli eventi espositivi. Le celebrazioni colombiane, muovendo da queste premesse, dovevano necessariamente svilupparsi secondo criteri più coerenti ed integrati con il contesto, evitando inutili sprechi.

La volontà di Piano, concordatamente alle amministrazioni ed agli svariati attori coinvolti²¹, era quella di evitare la creazione di quartieri fieristici isolati, scollegati dalla città e destinati a finire in disuso, come avvenuto per l'Esposizione Internazionale del Lavoro a Torino nel 1961²². Così come era stato ipotizzato nel caso di Parigi, il centro storico di Genova aveva il potenziale per diventare lo scenario di una macchina espositiva diffusa che, a partire da un centro fieristico principale, fosse capace di irradiarsi nel tessuto urbano intercettandone i poli culturali²³. L'inedita modalità espositiva che si stava configurando nel caso di Genova aveva spinto il Bureau International des Expositions (BIE)²⁴, l'ente deputato a regolare le esposizioni internazionali, a concedere l'autorizzazione al Comune di Genova per ospitare un'esposizione specializzata dal titolo *Cristoforo Colombo: la nave e il mare*²⁵, nonostante quella universale fosse stata già da tempo affidata alla città di Siviglia²⁶.

Lavorare a Genova per me fu come entrare in una cartolina del passato. Si trattava, qui nel porto antico, di una complessa operazione di chirurgia a cuore aperto. E il cuore era quello di Genova, la mia città.²⁷

È con queste parole che Renzo Piano ricorda come, sulla base delle premesse appena esposte, si fosse giunti alla decisione di operare all'interno del Porto Antico. L'esigenza di instaurare un dialogo tra intervento e tessuto urbano preesistente, la necessità di sfruttare l'occasione per realizzare delle operazioni di recupero di aree de-

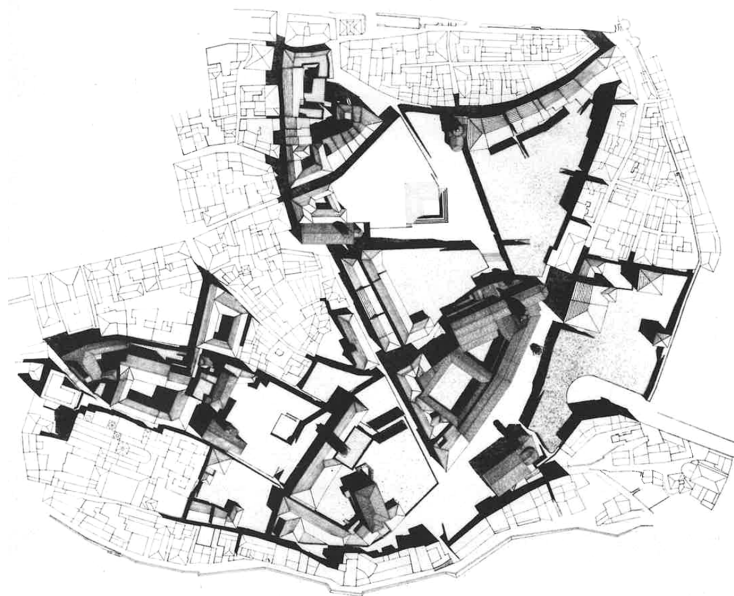


Paolo Monti, Museo del Tesoro della
Cattedrale di San Lorenzo, vista
sulla prima sala, Genova, 1963.

Paolo Monti, Museo di Palazzo
Bianco, allestimento, Genova, 1970.



Paolo Monti, Museo di Palazzo
Rosso, scala, Genova, 1963.



Ignazio Gardella, Silvano Larini,
piano particolareggiato per i nuovi
insediamenti universitari nelle zone
di San Donato e San Silvestro,
planimetria generale, Genova, 1972.
Gardella I., Larini S., *Piano
particolareggiato per i nuovi
insediamenti universitari nelle
zone di S. Donato e S. Silvestro*, in
"Controspazio", n. 2, 1974, p. 17.



Ignazio Gardella, Silvano Larini,
piano particolareggiato per i nuovi
insediamenti universitari nelle zone
di San Donato e San Silvestro,
modello, Genova, 1972.
Gardella I., Larini S., *Piano
particolareggiato per i nuovi
insediamenti universitari nelle
zone di S. Donato e S. Silvestro*, in
"Controspazio", n. 2, 1974, p. 23.



Paolo Monti, Esposizione
Internazionale del Lavoro, vista
sulla monorotaia e il Palazzo a Vela,
Torino, 1961.

Siviglia: Expo '92 Seville: Expo '92

■ Su un'area di oltre due milioni di metri quadrati, Siviglia sta costruendo il grande quartiere espositivo che nel 1992 ospiterà l'Expo. Una nuova città, pensata per questo evento e modellata seguendo i canoni della miglior tradizione urbana, una città in parte effimera, abolita da porti, alberi, fontane e giardini e in parte permanente, concepita guardando al futuro, al dopo Expo.

L'area proiettata è un'ampia zona al margine della città di Siviglia, un'isola fluviale, delimitata da due rami del Guadalquivir e collegata alla città grazie alla costruzione di sette nuove ponti. Occasione questa dell'Expo per la città di Siviglia di potenziare notevolmente tutte le sue infrastrutture: sono state progettate e sono in costruzione, infatti, una ferrovia ad alta velocità, nuove strade, l'implemento del porto e dell'aeroporto. Area poco edificata, quella scelta per l'Expo, ma il grande interesse non solo artistico (è sede di La Cartuja, monastero quattrecentesco luterano in fabbrica di ceramica nel corso dell'Ottocento, di cui sopravvivevano le caratteristiche costruttive a trincea di covo), ma anche per la possibilità di dotare la città di impianti e servizi a livello urbano.

L'Expo 92 ha come tema generale *Le scoperte*, un itinerario attraverso la storia

dell'uomo come "scoperte", il suo passato, il presente, i progetti futuri. Tema che sarà svolto da oltre cento paesi, organizzati in gruppi di scoperta, in altrettanti padiglioni che nel loro insieme permetteranno di tracciare un vero e proprio "percorso delle scoperte". Un percorso che partendo da La Cartuja, attraverso la Piazza delle Scoperte, coinvolgerà il nuovo canale navigabile per terminare al padiglione spagnolo sul bordo del lago.

Il percorso delle scoperte, che tematico all'Expo, conterrà le tre aree corrispondenti ai periodi storici in cui è divisa l'Esposizione, più l'area dedicata alla Spagna. La prima area è destinata a presentare la situazione geopolitica internazionale prevedendo la scoperta dell'America che gli elementi caratterizzanti, La Cartuja e il Padiglione del XV secolo, costruiti a forma d'arco con superficie di 3.500 mq.

La seconda area avrà come tema i cinque secoli di scoperte in tutti i campi della scienza umana che si separano dal 1492, ristoranti e analisti nel padiglione delle Scoperte e in quello della Navigazione. Entrembe queste sedi dopo l'Expo si trasformeranno in centri permanenti di divulgazione scientifica e tecnologica, seguendo l'esempio dei più importanti musei internazionali.

La terza area, dedicata al futuro, sarà composta da un unico padiglione dove verranno presentate le più recenti scoperte della scienza in moltissimi campi, tra cui quelli della robotica, dell'energia, dell'ingegneria genetica. Al termine del Percorso delle Scoperte, come si è detto, si troveranno i padiglioni della Spagna, che affletteranno tutti i temi sopra esposti dal punto di vista della nazione iberica.

Uno dei punti focali della città fieristica è l'area delle partecipazioni internazionali. La grande superficie, nella quale si inseriscono con libera progettazione i padiglioni delle nazioni presenti e degli organismi internazionali, non è però staccata solo dal punto di vista dell'impianto urbano. Infatti le grandi avvedute, tracciate perpendicolarmente ai due assi principali di percorso dell'Expo, oltre a formare una maglia urbana ordinata e funzionale, sono state pensate come oggetto di progetto in sé. Affidata ognuna a gruppi diversi di architetti, non sono semplici strade, canali di scorrimento del flusso dei visitatori, ma architetture e elementi architettonici autonomi, determinati in un modo unitario, unificati tutti da diversi effetti del padiglione.

Ad esempio, per l'avenida n°4, l'Avenida-Parque, è prevista una suddivisione in tre zone che alterneranno aree verdi, ristoranti, spazi per giochi e manifestazioni artistiche. Due gli elementi stagionali di forte impatto visivo. La Torre dell'Informazione, centro geometrico del reticolo pedonale, offre possibilità spettacolari visive. Una scala centrale permette di accedere alle varie piattaforme, da cui si potrà dominare dall'alto tutta l'area espositiva. La torre è anche luogo di informazione per tutti gli avvenimenti che si terranno dentro e fuori l'Expo. Il secondo elemento è rappresentato dal Chiosco degli Spettacoli, adibito per manifestazioni teatrali e musicali.

■ Siviglia is currently building a huge exhibition place which will host the World Fair in an area measuring more than 2 million sq. m. It is a new city, which was conceived for this event and shaped according to the canons of the finest urban development techniques. It is partly ephemeral, with porches, trees, fountains and gardens, and partly permanent, with structures built with a view to the future after the Fair has ended.

The area chosen is on the outskirts of the city of Seville. It is a river island surrounded by two arms of the Guadalquivir linked to the mainland by seven recently built bridges. The World Fair has provided the city with an excuse to build its infrastructure. For example a high-speed railway and new roads have been designed and are currently under construction, and the port and airport have been expanded.

The area chosen as the site for the World Fair is not particularly built up, but it is an extremely interesting site from an artistic point of view (La Cartuja, a 15th century monastery which was converted into a pottery factory during the sixteenth century and still has the characteristic conical shape its tower), and for the possibilities it offers of providing the city with various structures and facilities.

The main theme of the Expo 92 is "discovery". It traces the history of man as a "discoverer", through his past, present and future. The theme will be developed by more than a hundred countries and companies which will be exhibiting in the name number of pavilions, arranged around the main axis of discovery, from La Cartuja, the Discovery Square along the new canal to end up in the Spanish Pavilion on the island.

The path of discovery will number three areas corresponding to the number of historical periods into which the Fair is divided, plus the area dedicated to Spain.

The first area will be presenting the international geographical and political situation previous to the discovery of America. The second area will have the five centuries of discovery made in all fields of human knowledge since 1492. The third area dedicated to the future, will be made up of one pavilion only, the Pavilion of the Present and the Future.

One of the focal points of the Fair city is the area of international participation, which is a very large area to which the pavilions of the nations present are set.

However these have not been designed simply as functional elements of the urban landscape. In fact the large avenues, which trace a perpendicular line to the two main paths axes, not only form an ordered functional urban work, they have also been designed as project works for their own sake.

Each one entrusted to a different group of architects, and the result is not just roads for channeling the flow of visitors, but also decorative architectural elements which give a single meaning out to the different aspects of the pavilion.

For example avenida no. 4, the Avenida-Parque, will be divided into three areas alternating green areas, restaurants, play areas and artistic events. Two night elements have strong visual impact.

The Information Tower, the geometric centre of the pedestrian area, provides some unique possibilities for shows. A central staircase links the various platforms, from which the whole exhibition area can be seen. The tower is also an information centre for all the events which will be held inside and outside the World Fair. The second element is the Show Kiosk, which acts as an amphitheatre for theatrical and musical shows.

Pianta dell'Avenida n°4 e schizzo della Torre dell'Informazione.
Diagram of the Avenida no. 4 and the Information Tower.

The area chosen is on the outskirts of the city of Seville. It is a river island surrounded by two arms of the Guadalquivir linked to the mainland by seven recently built bridges. The World Fair has provided the city with an excuse to build its infrastructure. For example a high-speed railway and new roads have been designed and are currently under construction, and the port and airport have been expanded.

The area chosen as the site for the World Fair is not particularly built up, but it is an extremely interesting site from an artistic point of view (La Cartuja, a 15th century monastery which was converted into a pottery factory during the sixteenth century and still has the characteristic conical shape its tower), and for the possibilities it offers of providing the city with various structures and facilities.

The main theme of the Expo 92 is "discovery". It traces the history of man as a "discoverer", through his past, present and future. The theme will be developed by more than a hundred countries and companies which will be exhibiting in the name number of pavilions, arranged around the main axis of discovery, from La Cartuja, the Discovery Square along the new canal to end up in the Spanish Pavilion on the island.

The path of discovery will number three areas corresponding to the number of historical periods into which the Fair is divided, plus the area dedicated to Spain.

The first area will be presenting the international geographical and political situation previous to the discovery of America. The second area will have the five centuries of discovery made in all fields of human knowledge since 1492. The third area dedicated to the future, will be made up of one pavilion only, the Pavilion of the Present and the Future.

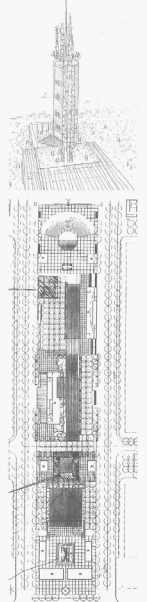
One of the focal points of the Fair city is the area of international participation, which is a very large area to which the pavilions of the nations present are set.

However these have not been designed simply as functional elements of the urban landscape. In fact the large avenues, which trace a perpendicular line to the two main paths axes, not only form an ordered functional urban work, they have also been designed as project works for their own sake.

Each one entrusted to a different group of architects, and the result is not just roads for channeling the flow of visitors, but also decorative architectural elements which give a single meaning out to the different aspects of the pavilion.

For example avenida no. 4, the Avenida-Parque, will be divided into three areas alternating green areas, restaurants, play areas and artistic events. Two night elements have strong visual impact.

The Information Tower, the geometric centre of the pedestrian area, provides some unique possibilities for shows. A central staircase links the various platforms, from which the whole exhibition area can be seen. The tower is also an information centre for all the events which will be held inside and outside the World Fair. The second element is the Show Kiosk, which acts as an amphitheatre for theatrical and musical shows.



A sinistra. Pianta del quartiere espositivo che ospiterà nel 1992 l'Expo di Siviglia.

- 1) Recinto monumentale de La Cartuja.
- 2) Padiglione del XV secolo.
- 3) Padiglione delle Scoperte.
- 4) Padiglione della Navigazione.
- 5) Porto (ricostruzione).
- 6) Giardino botanico.
- 7) Padiglione del Presente e del Futuro.
- 8) Parco del Futuro.
- 9) Padiglione della Spagna.

Sistema delle infrastrutture e delle aree per spettacoli.

- A) Auditorio. B) Palcoscenico. C) Teatro. D) Complesso cinematografico. E) Area delle partecipazioni internazionali. F) Porto fluviale. G) Stadio Olimpico. H) Lago. I) Fiume. J) Covo. K) Spazio per manifestazioni.

A sinistra. Piantone dell'Expo 92.

Left. Map of the exhibition area which will be hosting the Seville World Fair in 1992.

- 1) The monumental wall of La Cartuja.
- 2) Sixteenth-century Pavilion.
- 3) Pavilion of Discovery.
- 4) Pavilion of Navigation.
- 5) Port (reconstruction).
- 6) Botanical Garden.
- 7) Pavilion of the Present and the Future.
- 8) Parque of the Future.
- 9) Spain Pavilion.

System of infrastructures and the areas for shows.

- A) Auditorium.
- B) Palcoscenico.
- C) Theatre.
- D) Cinema complex.
- E) International participation area.
- F) River port.
- G) Olympic stadium.
- H) Lake.
- I) Corridor.
- K) Exhibition area.

Left, relief model of the Expo 92.

Progetto per l'Esposizione
Universale di Siviglia del 1992.
Sa., Siviglia: Expo '92, in "Exporre",
n. 3, 1990, p. 5.

graduate, il sincronismo legislativo tra amministrazione comunale e portuale²⁸ e la conoscenza ormai approfondita di quel luogo da parte dei progettisti incaricati rendevano il Porto Antico l'area ideale sulla quale concepire l'evento espositivo colombiano.

Il Porto Antico, in quanto nucleo originario da cui si sono sviluppati la città e il porto di Genova, possedeva quel valore storico e testimoniale che lo legava coerentemente al tema della celebrazione²⁹. Il piano si proponeva di restituire continuità tra città e mare, riattivando una soglia urbana rimasta per lungo tempo inaccessibile alla cittadinanza, ed al contempo di preservarne i caratteri morfologici, evitando la banalizzazione ed il "tradimento dell'identità del luogo"³⁰. Come scrive Ennio Poleggi,

riprogettare il porto antico, cercando di introdurre in esso nuove attività e funzioni, può dar buoni frutti a una sola condizione: dev'essere il risultato creativo di un intenso riconoscimento di quel che il porto ha rappresentato per Genova, e quindi delle valenze, dei valori, delle risorse che in esso restano latenti, e della continuità col passato che ogni intervento nuovo deve stabilire se non vuol essere sperpero e distruzione.³¹

Concepito come un organismo complementare al centro storico, il Porto Antico poteva fungere da catalizzatore per una rivitalizzazione urbana più ampia, contribuendo, in una logica di "implosione"³², a restituire a "Genova, città senza piazze, [...] il suo grande luogo d'incontro"³³.

Il piano quadro per l'Expo di Genova del 1992

Il piano quadro per il Porto Antico³⁴ del 1984 rappresentava il successivo livello di indagine sul progetto nell'ambito del waterfront di Genova che, con la proposta del Polo di Servizi, era finalmente giunto ad interfacciarsi direttamente con l'antica zona portuale. Il progetto promosso da Piano e dai suoi collaborati sintetizzava tra di loro quelle esperienze condotte precedentemente nel contesto genovese. La sistemazione degli spazi pubblici, il recupero dell'esistente, la stratificazione delle funzioni e la direzionalità che Piano aveva sperimentato nei casi studio passati costituivano gli elementi generatori di un impianto progettuale che trovava nel Porto Antico una nuova e più matura espressione unitaria.

In continuità con gli esiti della proposta del Polo di Servizi, i primi schizzi realizzati da Renzo Piano mostravano chiaramente l'intenzione di assumere l'assialità ortogonale alla linea di costa come direttrice principale su cui attestare tutto il progetto³⁵. La configurazione

con le mappature dei principali poli culturali cittadini. Si fa riferimento a: ASM, FRP, B 399, 1984, sp. Da notare è anche la presenza di diversi materiali riguardanti ipotetici percorsi colombiani da organizzare durante l'esposizione, oggi conservati nel fondo dell'Ente Colombo '92 presso l'ACS. Si veda: ACS, fondo Ente Colombo '92, F 4; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 52; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 112.

24 Il Bureaux International des Expositions (BIE) è l'organizzazione intergovernativa con sede a Parigi deputata alla programmazione e gestione delle esposizioni universali ed internazionali. Come ricorda Shunji Ishida, Renzo Piano aveva già avuto occasione di interfacciarsi con i funzionari del BIE durante la redazione del piano per l'Esposizione Universale di Parigi del 1989. Si veda: Ishida S., Truffelli R. V., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 02/10/2023.

25 L'assegnazione ufficiale del tema e del titolo dell'esposizione *Cristoforo Colombo: la nave e il mare* era stata confermata durante l'Assemblea Generale del BIE del 5 giugno 1986. Si veda: ASM, FRP, F COL_002; ASM, FRP, F COL_047.

26 La ricorrenza del 1992 aveva attirato l'attenzione di svariate amministrazioni provenienti da diversi paesi. Tra queste, sia Siviglia che Chicago si erano già da tempo candidate per ospitare un'esposizione internazionale per celebrare la scoperta del Nuovo Mondo. L'esposizione universale sarebbe stata affidata, alla fine, a Siviglia con il tema *L'era delle scoperte*. L'esposizione spagnola era stata concepita secondo la tradizionale concezione fieristica con grande e nuovo quartiere progettato nella zona nord della città lungo le rive del fiume Guadalquivir sull'isola della Cartuja. Per approfondimenti, si veda: sa., *Siviglia: Expo '92*, in "Exporre", n. 3, 1990, p. 5.

27 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 104.

28 Un tema di notevole importanza nel comprendere in che modo sia stato possibile porre le premesse per la realizzazione dell'esposizione genovese all'interno dell'antica area portuale è la congiunzione d'intenti tra le diverse amministrazioni coinvolte. Il PRG del Comune di

Genova del 1980, nel tentativo di innescare una graduale operazione di rigenerazione urbana all'interno del centro storico con il SOI, aveva già identificato l'arco del porto vecchio quale spazio urbano sinergico al recupero del centro storico, individuando gli ambiti del Deposito Franco e della Darsena quali aree da sviluppare con funzioni dall'evidente interesse pubblico. Il 31 maggio 1984 il Presidente del Consorzio Autonomo del Porto (CAP) di Genova Roberto D'Alessandro sottoscriveva una mappatura delle nuove funzioni dell'area portuale, denominata *Libro blu*, identificando l'area del Porto Antico tra Darsena e Molo "per attività turistiche e culturali, aperte alla città". La congiunzione d'intenti tra le amministrazioni sarebbe stata sancita con il *Protocollo d'intesa* firmato il 3 maggio 1985 tra CAP, Comune di Genova e Regione Liguria. Il gruppo di lavoro, denominato *Commissione Triporto*, era composto da P. Grimaldi e G. Minucci per il CAP, C. Vinelli e P. Mazzoni per la Regione, G. Olcese e R. Piano per il Comune. Il documento redatto dalla commissione si era posto i seguenti obiettivi: il recupero dell'area del porto vecchio per usi alternativi; l'individuazione di funzioni urbane all'interno dell'area portuale e per gli edifici esistenti da salvaguardare; la conservazione della configurazione d'insieme del porto vecchio; la riconferma dello stretto rapporto di interrelazione esistente tra porto vecchio e centro storico. Per approfondimenti, si fa riferimento a: aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, pp. 32-38; aa. vv., "GB progetti. Waterfront portuali", supplemento a "GB progetti", n. 8/9, 1991, pp. 22-25; ASM, FRP, F COL_003; ASM, FRP, S COLOMBO '92 69; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 58; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 100.

29 Si fa riferimento al capitolo 3.

30 Aa. vv., "GB progetti. Waterfront portuali", supplemento a "GB progetti", n. 8/9, 1991, p. 8.

31 Pileggi E., L. Stefani (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editrice, Genova, 1985, p. 6.

32 Aa. vv., "GB progetti. Waterfront portuali", supplemento a "GB progetti", n. 8/9, 1991, p. 19.

iniziale della proposta per il Porto Antico riprendeva fedelmente la conformazione urbana delle ultime versioni progettuali del Polo di Servizi, sviluppate intorno ad un asse principale corrispondente a via San Lorenzo, che ne conferiva la direzionalità primaria, e ad un asse minore, segnalato da tensostrutture, atto al collegamento dell'intervento con il quartiere del Molo. Negli schizzi di Piano, Piazza Caricamento si conformava quale centro di un sistema urbano incardinato su due assi perpendicolari tra di loro e con gerarchie differenti. Anche in questo caso, un asse primario, trasversale alla linea di costa, collegava la città storica con il centro dello specchio acqueo, mentre un asse secondario, parallelo alla costa, metteva a sistema le due porzioni nord e sud dell'area espositiva. Negli elaborati progettuali, lo spazio espositivo veniva rappresentato come se fosse in grado di penetrare all'interno del tessuto urbano, interagendo con alcuni luoghi d'interesse primario del centro storico. Tra questi emergevano chiaramente la piazza Banchi, la piazza del Duomo e la piazza di Palazzo Ducale, così come i contenitori culturali disposti lungo l'asse di via San Lorenzo. Questa scelta rappresentativa esprimeva la volontà di congegnare un dispositivo progettuale in grado di connettere e mettere in relazione tra di loro più comparti urbani, avviando così un processo di connessione dalla costa verso l'entroterra³⁶.

Il collegamento tra città e territorio espositivo si risolveva in una moltitudine di ingressi posizionati in corrispondenza di via San Lorenzo, ridotta in termini di traffico veicolare ad una sola corsia, del quartiere del Molo, di via delle fontane e di piazza Sant'Elena, questi ultimi tre tutti caratterizzati da un passaggio pedonale sopraelevato in grado di svalicare via Gramsci. Tuttavia, era la direttrice di via San Lorenzo a costituire la vera spina dorsale di tutto il progetto. Quest'asse aveva la capacità di giungere fino al centro dello specchio acqueo, concludendosi nell'area storicamente denominata Isola delle Chiatte³⁷, e conformandosi, dunque, come una vera e propria Via del Mare.

Configurandosi come la direttrice sulla quale innestare l'intero apparato espositivo, la nuova via San Lorenzo si delineava come un articolato sistema di piazze e spazi pubblici che, dal Palazzo Ducale, giungeva al centro dello specchio acqueo del Porto Antico. Lungo il suo percorso questo asse intersecava piazza San Lorenzo, piazza della Raibetta, liberata dall'edificio che ne ostruisce la visuale verso il mare³⁸, la piazza alberata da realizzarsi lungo calata Porto Franco, la torre informatica che Renzo Piano aveva ipotizzato di porre all'inizio di un porticciolo per piccole imbarcazioni, per arrivare, infine, al terminal traghetti all'estremità della Via del Mare. Il terminal avrebbe permesso un veloce collegamento con la zona della Foce, dove Piano aveva ipotizzato di porre delle strutture complementari a quelle

fieristiche.

Sono emblematici i due schizzi³⁹ prodotti da Renzo Piano nell'indagare proprio l'elemento della Via del Mare ed il modo con cui, grazie ad essa, sarebbe stato possibile fare esperienza del porto e della città antica. Il primo, una vista a volo d'uccello dall'entroterra verso il mare, si contraddistingue per la presenza di numerose linee disposte ortogonalmente alla costa, tra cui emerge la presenza dell'asse di via San Lorenzo, che arriva fino al centro dello specchio acqueo. In questa zona, un punto interrogativo evidenzia la questione ancora non risolta di come articolare l'estremità del percorso. Il secondo schizzo, raffigurato dal punto di vista di un osservatore posto alla conclusione della Via del Mare rivolto verso la città, chiarisce il tipo di esperienza che questa configurazione urbana avrebbe generato. Da questo punto si sarebbe potuto godere di una prospettiva assolutamente inedita verso la città antica⁴⁰, rivelandosi come una città stratificata, fatta di più piani disposti su livelli diversi.

In particolare, abbiamo pensato a un vero e proprio asse costituito dal pontile che prolungherà via San Lorenzo in mare per seicento metri, creando un punto d'osservazione ottimale: il vecchio porto di Genova è stupendo visto dall'acqua e, in fondo al pontile, lo si potrà ammirare in tutto il suo splendore. È un progetto che avevo già sviluppato per un boulevard galleggiante sulla Senna, a Parigi, e che prevede l'utilizzo di una tecnologia avanzatissima: grossi serbatoi d'aria sosterranno il pontile e un sistema di sensori sulla superficie provvederà a regolarne la taratura a seconda del carico di persone che dovranno sostenere.⁴¹

La struttura urbana pubblica attestante su via San Lorenzo si conformava dunque come l'elemento ordinatore e primario sul quale sviluppare l'intero progetto. La proposta per il recupero del Porto Antico, facendo forza sul bagaglio assimilato dalle esperienze precedenti, si risolveva in un vero e proprio gesto di connessione tra città e mare. All'interno del vasto percorso di ricerca sul contesto genovese, quello del Porto Antico rappresentava il progetto in cui le due sfere informative del progetto di Renzo Piano sul waterfront di Genova – città storica e acqua – trovavano finalmente una relazione che non si esauriva solamente in un collegamento visivo o concettuale, oppure, come per il Polo di Servizi, in un collegamento fisico ma ancora non propriamente maturato. Qui, la relazione tra città storica e mare veniva risolta con un elemento progettuale fisico ed architettonico. Il prolungamento di via San Lorenzo verso il mare, seguendo la sua direzionalità ortogonale alla costa, giungeva fino al

33 Piano R., *Un progetto per una città*, in Mastropietro M. (a cura di), "Colombo '92: la città, il porto, l'esposizione", supplemento speciale alla rivista "Exporre", Edizioni Lybra Immagine, Milano, 1992, p. 17.

34 In questa prima fase, al progetto di recupero del Porto Antico hanno contribuito, per il RPBW, Renzo Piano, Shunji Ishida, Flavio Marano, Mark Carroll, Renzo Venanzio Truffelli, Giorgio Bianchi, Olaf De Nooyer, Giorgio Grandi, Donald Hart, Claudio Manfredo, Emanuela Baglietto, Vittorio Tolu.

35 ASM, FRP, B 399, 1984, p. 13.

36 *Ivi*, pp. 5, 14, 16, 22, 23.

37 L'Isola delle Chiatte è l'appellativo con il quale si indica la zona centrale dello specchio acqueo del porto storico di Genova. Storicamente, quest'area, a causa della presenza di una secca, era caratterizzata dalla presenza di numerose chiatte ancorate al fondale che avevano funzione di stoccaggio della merce sfusa nell'eventualità in cui non fosse disponibile spazio sufficiente nei magazzini a terra.

38 Al termine di via San Lorenzo, a lato di Palazzo San Giorgio è presente un edificio storico che definisce uno dei lati di piazza della Raibetta. L'edificio di cinque piani si posiziona esattamente in asse con via San Lorenzo, chiudendone di fatto il cannocchiale visivo verso il porto e il mare. Si veda: aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 26.

39 FRP, F COL 0003.

40 Sia Mark Carroll che Giorgio Bianchi ricordano il sopralluogo svolto in barca nell'antico bacino portuale e dell'inedita vista che avevano potuto ammirare dal suo centro. Si veda: Carroll M., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 06/02/2024; Bianchi G., *Intervista rilasciata all'autore*, Parigi, 21/02/2024.

41 Zanini L., *Il personaggio del mese. Renzo Piano, architetto della natura*, in "Atlante", 1985, p. 23.

centro dello specchio acqueo intercettando lungo il suo percorso una serie di edifici recuperati ed inediti congegni tecnologici a supporto dell'esposizione.

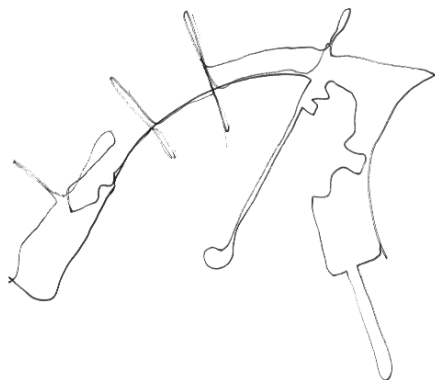
Questo sistema integrato di spazi pubblici, edifici recuperati, affacci sull'acqua e nuovi elementi architettonici veniva reso ancora più esplicito all'interno di un'emblematica sezione realizzata dal gruppo di lavoro capeggiato da Piano⁴². La sezione, non a caso elaborata lungo l'asse di via San Lorenzo, ricorreva allo stesso stratagemma grafico già utilizzato per la rappresentazione della proposta per il Polo di Servizi. Il disegno non si limitava a rappresentare la sola area progettuale, da piazza Caricamento fino al terminal traghetti. Bensì, esso si estendeva ben oltre fino ad includere, da un lato, un'abbondante porzione di spazio marino caratterizzato dalla presenza di una grande nave e, dall'altro, dalla rappresentazione degli edifici attestanti su via San Lorenzo fino alla piazza di Palazzo Ducale. La sezione evidenzia la diversa conformazione del tessuto costruito che va degradandosi verso il mare lasciando spazio ad un'ambientazione ricca di barche e richiami al mondo nautico. Avvicinandosi allo specchio acqueo, agli edifici storici subentrano gradualmente gli alberi, le palme e gli interventi di recupero sul Porto Antico.

Come anticipato, la configurazione urbana presentata nella prima proposta del 1984 prevedeva una suddivisione dell'area espositiva al Porto Antico in due parti: una zona sud, nello spazio tra piazza Caricamento e Molo, fino ad interessare la calata Molo Vecchio; una zona nord, posizionata alla Darsena. Le due aree erano collegate grazie ad un passaggio pedonale meccanizzato in quota che costeggiava la Sopraelevata e concretizzava l'asse secondario del piano. Questa infrastruttura di collegamento leggera ed elevata su un piano preferenziale esprimeva la volontà di congegnare un dispositivo architettonico da cui un visitatore a piedi potesse godere di quella vista sul mare di cui si poteva solo fare esperienza in macchina in Sopraelevata. In questo senso, il passaggio sospeso permetteva una sorta di connessione visiva con l'elemento marino così come era stato pensato, con modalità diverse, per le terrazze pubbliche recuperate al Molo⁴³.

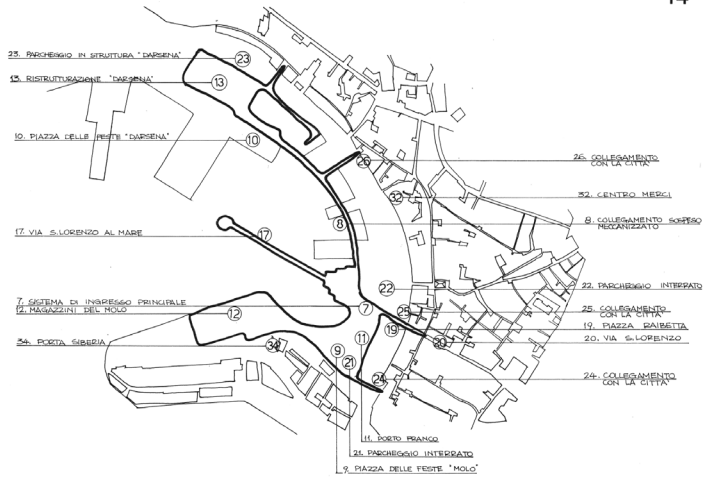
In entrambe le aree, sulla base delle premesse progettuali, la proposta prevedeva una iniziale razionalizzazione del tessuto costruito per liberare e valorizzare il patrimonio testimoniale esistente, recuperato e rifunzionalizzato. A questi elementi si andavano ad aggiungere una serie di dispositivi altamente tecnologici che ne integravano il piano. In particolare, davanti Palazzo San Giorgio in piazza Caricamento, veniva collocato l'ingresso principale all'area espositiva sud, in corrispondenza dell'asse di via San Lorenzo e del Deposito Franco. Qui veniva ipotizzato il totale recupero dei magaz-

42 ASM, FRP, S COLOMBO '92
01. In particolare, ci si riferisce alla sezione realizzate a mano da Shunji Ishida in corrispondenza di via San Lorenzo composta da cinque fogli A0.

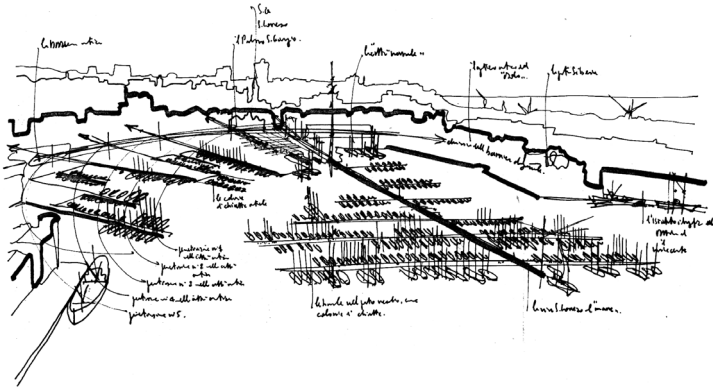
43 Si fa riferimento al capitolo 2.



Renzo Piano, piano quadro per
l'Expo di Genova del 1992, primo
schizzo dell'area espositiva al Porto
Antico, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



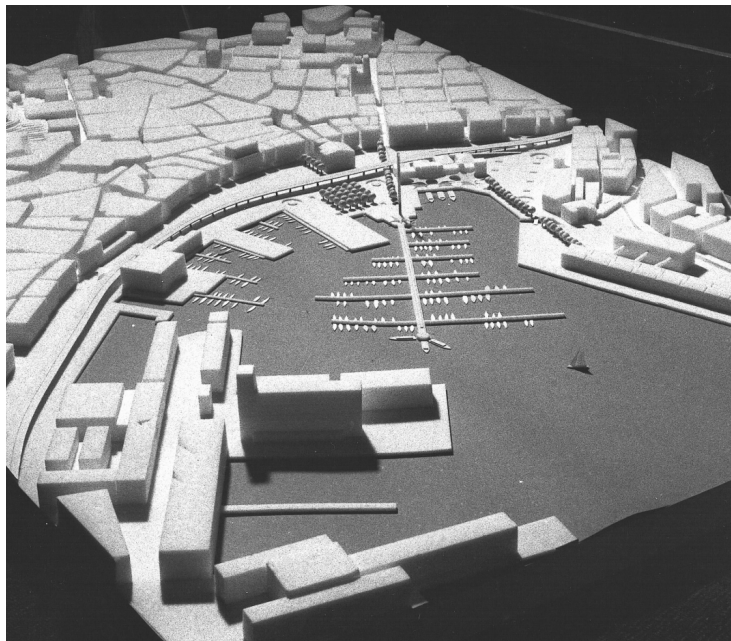
RPBW, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, individuazione dell'area espositiva e segnalazione degli elementi previsti dal progetto, Genova, 1984.
 Archivi Storici del Politecnico di Milano.



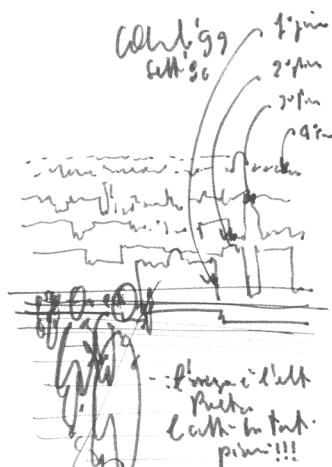
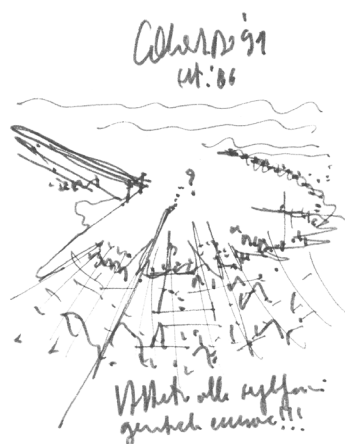
Note di Renzo Piano: "[...] Le cinque penetrazioni nella città antica. La colonia di chiatte antiche. Il Palazzo San Giorgio. La via San Lorenzo. La 'città navale'. Le barche nel porto vecchio come colonie di chiatte. Eliminazione della barriera doganale. Il quartiere antico del 'Molo'. La Porta Siberia. La via San Lorenzo al 'mare'. L'Istituto Idrografico della Marina e il nuovo centro".

Renzo Piano, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, schizzo dell'area espositiva al Porto Antico, Genova, 1984.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



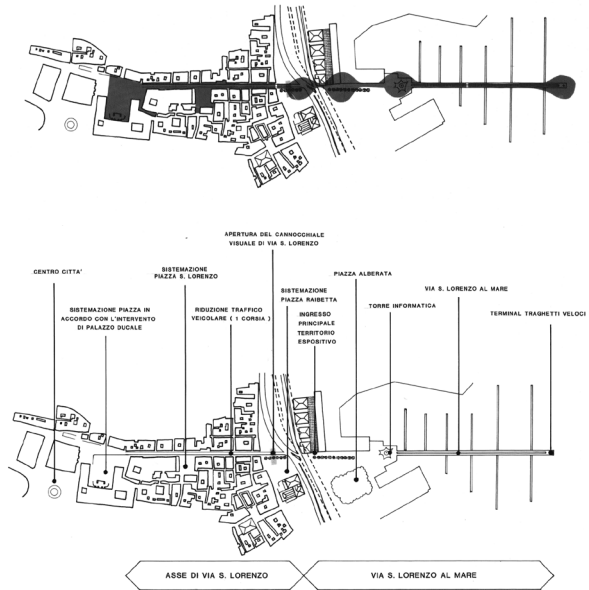
Publifoto, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, modello, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Renzo Piano, piano quadro per
l'Expo di Genova del 1992, schizzo
dell'area espositiva al Porto Antico
dall'alto, Genova, 1986.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

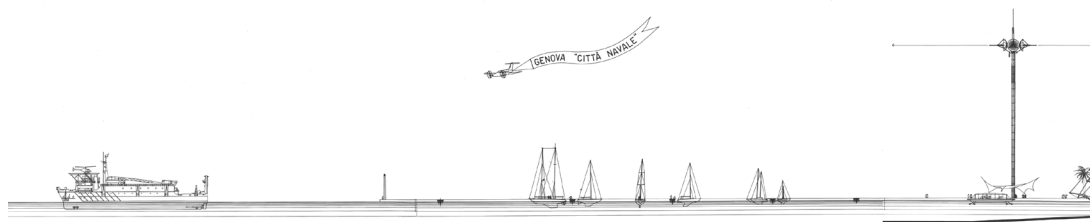
Renzo Piano, piano quadro per
l'Expo di Genova del 1992, schizzo
dell'area espositiva al Porto Antico
dall'Isola delle Chiavette, Genova,
1986.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

4 Connettere città e mare



RPBW, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, sistema di spazi pubblici assestante su via San Lorenzo, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

RPBW, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, indicazione degli elementi e degli spazi pubblici intercettati dal sistema di spazi pubblici assestante su via San Lorenzo, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



> Shunji Ishida, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, sezione lungo l'asse di via San Lorenzo, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



zini seicenteschi e del fabbricato del Millo. Da notare è la particolare conformazione dell'edificio del Millo che, come si evince dalla sezione realizzata lungo via San Lorenzo, presentava un profilo con terrazze digradanti verso il mare, con un forte richiamo a quanto già pensato per il Polo di Servizi⁴⁴. A dominare il panorama delle rappresentazioni emergeva la presenza della torre informatica, posizionata in corrispondenza dell'inizio del prolungamento in mare di via San Lorenzo, accessibile da una piazza alberata da realizzarsi sopra ad uno dei tre parcheggi interrati previsti dal progetto⁴⁵. La torre, di sezione circolare e con un'altezza di circa 80 m, si configurava come un sistema altamente tecnologico e dalla forma radicale, equipaggiato con satelliti e parabole. Ciò avrebbe permesso il collegamento satellitare tra l'esposizione genovese ed altre mete sparse sul globo, tra cui New York, Chicago e Siviglia, al fine di stabilire comunicazioni ed installazioni effettuate in diverse località in tempo reale. A sud di questa zona il terminal del percorso meccanizzato sospeso che collegava le due aree espositive confluiva in una struttura coperta in materiale plastico che riprendeva il nome di quella Piazza delle Feste già presentata nel progetto dell'esposizione di Parigi⁴⁶. La struttura doveva essere realizzata in un'ampia area libera adiacente al Molo, sopra ad un nuovo parcheggio interrato in corrispondenza dell'antico Mandraccio. Procedendo verso ovest, una grande zona liberata dalle demolizioni di alcune superfetazioni si configurava come il luogo prescelto ad ospitare un grande spazio espositivo al confine tra terra e acqua. La proposta concludeva a sud con il recupero dell'edificio dei Magazzini del Cotone. Il complesso, di cui si prevedeva il recupero e la rifunzionalizzazione delle prime quattro campate, era connesso ad un secondo edificio retrostante al primo, di dimensioni più contenute, che avrebbe ospitato ulteriori ambienti espositivi connessi ai primi tramite dei percorsi sopraelevati. Nella zona nord il terminal del percorso sospeso si concludeva a sua volta all'interno di una seconda Piazza delle Feste, modellata sull'esempio di quella meridionale. Qui gli spazi espositivi venivano collocati in un unico complesso di edifici prospicienti il piccolo bacino acqueo racchiuso della Darsena, integrato da un nuovo parcheggio multipiano da realizzare adiacentemente a via Gramsci. Similmente a quanto proposto nella zona del Mandraccio, anche il bacino della Darsena era stato pensato per ospitare nuovamente un'area espositiva parzialmente in acqua.

Gli elaborati e le mappature realizzate dal gruppo di lavoro sull'esposizione fornivano una chiara immagine del Porto Antico quale luogo destinato alla conoscenza e alla ricerca. Questa vocazione non si limitava all'organizzazione dell'esposizione internazionale stessa, ma rifletteva la volontà di consegnare un progetto capace

44 ASM, FRP, R CSG 0003.

45 Il piano quadro del 1984 prevedeva la realizzazione di tre parcheggi nell'area del Porto Antico: un parcheggio interrato nell'area del Mandraccio; un secondo parcheggio interrato da realizzarsi in un nuovo interramento davanti calata Porto Franco; un parcheggio multipiano prospiciente via Gramsci nella zona della Darsena. Si fa riferimento a: ASM, FRP, B 399, 1984, p. 18.

46 Come anticipato precedentemente, Piano aveva già iniziato a riflettere su questo tipo di strutture nella proposta sviluppata per l'esposizione parigina. Nel caso studio genovese, la Piazza delle Feste si caratterizzava per la presenza di una tensostruttura in teflon analoga a quelle già sperimentate in altre occasioni, tra cui il Laboratorio di quartiere di Otranto o il piano di recupero del quartiere del Molo.

di funzionare con attività ed ambienti collaterali alle celebrazioni e nell'eventuale scenario post-expo. Si faceva infatti sempre più evidente l'intento di realizzare un'area non avulsa dal resto del tessuto urbano, bensì una zona tale da permettere alla comunità cittadina di riappropriarsi dell'affaccio sul mare della città. In questo senso, si avviava la definizione di un grande parco culturale-educativo sui temi del mare che, in queste prime fasi, assumeva il nome di *parco urbano portuale*.

Il progetto architettonico dell'intero territorio espositivo è stato sviluppato parallelamente ad un progetto di riuso definitivo dell'area, cercando quindi di evitare inutili sprechi di risorse in investimenti effimeri. [...] L'idea del 'parco urbano portuale' deriva dalla constatazione che la densità edilizia cittadina e del centro storico in particolare è tale da richiedere la creazione di un'area pedonale [...] dove i cittadini possano ritrovare un diverso rapporto con l'ambiente. Solitamente la risposta a questa esigenza è nella formazione di pacci 'verdi' che qui sarebbero oltre che irrealizzabili anche fuori luogo, mentre sono presenti altri valori quali principalmente la vicinanza con l'acqua e la grande dimensione degli spazi liberi, estremamente mutevoli [...]. Il concetto di 'parco urbano portuale' richiama inoltre il fatto che ci troviamo in un contesto profondamente urbanizzato nel quale è importante ritrovare qualità tipicamente cittadine e tra queste soprattutto la pluralità di funzioni: una miscela di presenza commerciali, artigianali, terziarie, culturali, residenziali, ricreative, ecc., che da sola è in grado di qualificare l'intervento ed integrarlo armonicamente con la città esistente.⁴⁷

47 Piano R., *Il progetto per l'Esposizione Colombiana del 1992 nel porto antico*, in Siroli P., Poggi G. B. (a cura di), "Genova verso il 1992", Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988, pp. 170-171.

48 Parallelamente al progetto architettonico redatto dal RPBW, L'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) aveva predisposto un progetto programmatico per l'area del Porto Antico intitolato *Città Navale*. Secondo questo, il Porto Antico sarebbe potuto divenire un polo nevralgico dedicato alla cultura ed alla ricerca sui temi marittimi e portuali, oltre che ad ospitare una serie di attrezzature e spazi dedicati alla cittadinanza nell'ottica di un

All'interno di questo parco urbano potevano trovare posto una serie di attività sinergiche, pensate per favorire un graduale processo di inclusione dell'area espositiva nella città secondo un progetto programmatico che affiancava quello architettonico redatto da Piano e dai suoi collaboratori⁴⁸. In particolare, tra le funzioni previste figuravano un centro merci e una biblioteca universitaria nell'area a sud della Darsena, un Marine Centre e i locali dell'Istituto Idrografico della Marina Militare ai Magazzini del Cotone, la Scuola di Artigianato e d'Arte Ligure e una mostra-mercato permanente di artigianato negli edifici recuperati del quartiere del Molo⁴⁹.

Le versioni progettuali del 1984 non si concentravano esclusivamente sull'area del bacino portuale storico, bensì includevano anche una seconda zona, idealmente raggiungibile grazie ad un collegamento via mare con piccoli traghetti veloci. L'area espositiva del *porto*

antico, sviluppata dal quartiere del Molo fino alla Darsena, entrava in relazione con un secondo spazio espositivo localizzato alla Fiera del Mare, alla foce del Bisagno. Qui, un secondo *polo moderno* avrebbe accolto una serie di servizi complementari all'esposizione, tra cui spiccava un Centro Congressi⁵⁰. L'esposizione del 1992 costituiva l'occasione per avviare una riflessione anche su questa zona problematica della città, su cui già negli anni Sessanta Wachsmann aveva compiuto alcune considerazioni⁵¹. Tramite un'azione di rinaturalizzazione con l'introduzione di una grande pineta affacciata sul mare, il progetto prevedeva l'inserimento del Centro Congressi, un nuovo ingresso per la Fiera del Mare, una struttura ricettiva ed una base velica, lasciando libera la parte centrale dell'area destinata a diventare una grande piazza verde sul mare.

La proposta sviluppata da Renzo Piano si conformava in maniera decisamente diversa rispetto a quanto proposto al Porto Antico. In questo caso, infatti, l'ampia disponibilità di spazio in piazzale Kennedy e l'assenza di edifici da recuperare permettevano l'implementazione di un ampio sistema di spazi pubblici, in larga parte adibiti a verde. La pineta, che si sviluppava sia su un tratto adiacente al mare che su un tratto adiacente a corso Marconi, trovava relazione anche con l'area verde di piazza Rossetti, collegata alle prime tramite un passaggio sopraelevato simile a quelli adottati al Porto Antico in corrispondenza dei punti di accesso al quartiere fieristico. La zona centrale della proposta ideata alla foce del Bisagno si conformava come una grande piazza minerale da realizzarsi al di sopra un nuovo parcheggio interrato, accessibile direttamente dalla Sopraelevata. La piazza si strutturava lungo un asse che collegava l'ingresso alla Fiera del Mare, posto in corrispondenza della foce, con il nuovo Centro Congressi, posizionato nell'estremità orientale del piazzale, in corrispondenza di una collina verde. Le due architetture venivano connesse tra di loro mediante un percorso coperto, nuovamente da realizzare tramite l'implementazione di tensostrutture in materiale plastico, analogamente a quanto proposto per le Piazze delle Feste al Porto Antico.

Dagli elaborati progettuali relativi alla nuova piazza alla Fiera del Mare emergono le caratteristiche architettoniche e strutturali dei due edifici concepiti dal gruppo di lavoro di Piano. Entrambe le architetture si caratterizzavano da facciate leggere realizzate con sistemi reticolari pensati per ancorarvi pannelli informativi, congegni elettronici e sistemi audio-visivi, in continuità con quella facciata multimediale sperimentata al Beaubourg. L'ingresso alla Fiera del Mare si conformava come una struttura altamente leggera, realizzata, come per l'edificio del Millo al Porto Antico, con un profilo scalettato che digradava verso gli edifici espositivi. Il Centro Congressi era caratte-

recupero del rapporto tra fruitore e acqua. Per approfondimenti, si fa riferimento a: Casareto A., Bianchi A., *Genova: idee nuove per il porto/Ma un concorso è meglio*, in "Costruire", n. 29, 1985, pp. 171-178; ASM, FRP, F COL_002.

49 ASM, FRP, B 399, 1984, p. 19.

50 *Ivi*, pp. 25-27; ASM, FRP, S COLOMBO '92 01.

51 Si fa riferimento al capitolo 3.

52 ASM, FRP, S COLOMBO '92 01. Si specifica che all'interno del dossier relativo al polo moderno da realizzarsi alla foce del Bisagno è presente una seconda versione del Centro Congressi, datata novembre 1985. In questa seconda versione, l'area pubblica di piazzale Kennedy rimaneva indicativamente la medesima, organizzata con pinete ed una lunga zona pavimentata centrale coperta da tensostrutture. Risultavano tuttavia scomparsi la monorotaia con la relativa struttura adibita a terminal traghetti ed il collegamento sopraelevato in grado di connettere il piazzale con piazza Rossetti. Differente risultava anche il Centro Congressi che, in questa proposta, si configurava ancora come un edificio parzialmente interrato ma di dimensioni ben maggiori, con un vasto foyer, una seconda area di servizio con ristoranti, uffici e sale riunioni, ed una finale grande e unica sala congressi. Si fa riferimento a: ASM, FRP, F CCR 0001.

53 *Ibidem*.

54 ASM, FRP, F COL_002. L'affidamento degli incarichi di approfondimento progettuale al RPBW veniva ufficializzato tramite delibere del Consiglio Comunale di Genova n. 429/1985 e n. 6392/1986. Per approfondimenti sulla cronologia degli incarichi, si fa riferimento a: ACS, fondo Ente Colombo '92, F 76; ACS fondo Ente Colombo '92, F 78.

55 Il dossier conservato presso gli archivi della FRP raccolgono numerosi faldoni contenenti carteggi, corrispondenza e documentazione relativa ai periodici incontri tra le diverse amministrazioni coinvolte nel progetto. Questi incontri rappresentavano momenti fondamentali di confronto e aggiornamento del piano espositivo, elaborato progressivamente in risposta alle esigenze condivise. In particolare, si fa riferimento a una proposta, datata febbraio 1985, per la presentazione della prima versione del piano quadro al BIE, seguita da

rizzato, oltre che per il medesimo stratagemma tecnologico di facciata, da una serie di ambienti seriali collegati tra di loro. La prima zona di ingresso e smistamento del pubblico era concepita come uno spazio a doppia altezza caratterizzato dalla presenza dei corpi di risalita. Da qui si accedeva prima ad una stretta *spina servizi* che, a sua volta, introduceva l'area delle sale congressuali. Il Centro Congressi⁵² prevedeva due sale da 100 posti, due da 200 e una sala principale da 1.000 posti. La zona adibita a sale si configurava come uno spazio interrato al di sotto di una collina verde organizzata nuovamente come pineta.

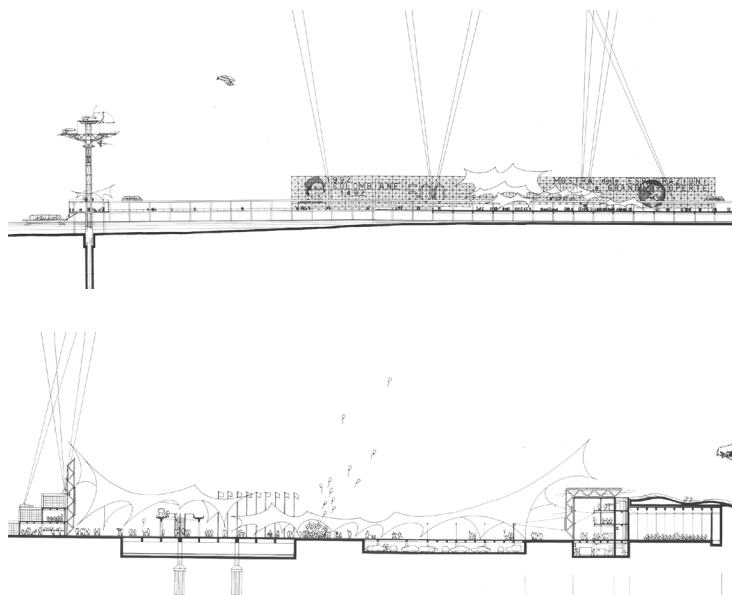
La sezione realizzata in corrispondenza della foce del Bisagno chiariva anche la presenza di una struttura sospesa che avrebbe ospitato una monorotaia leggera, in grado di connettere quest'area con la città retrostante⁵³. Il capolinea della monorotaia, posizionato sul mare, si conformava come una struttura verticale che, ricalcando le forme della torre informatica al Porto Antico, avrebbe ospitato il terminal traghetti veloci ed una piccola stazione eliportuale sulla sua sommità.

Variazioni e permanenze della prima versione

Il lavoro svolto dal gruppo di progettazione sul Porto Antico progrediva gradualmente grazie ai continui confronti con le amministrazioni pubbliche⁵⁴ e con gli esponenti del BIE⁵⁵. Dall'analisi dell'evoluzione del progetto nelle sue diverse fasi si evince una chiara coerenza metodologica, fondata su pochi principi guida che ne costituivano le premesse fondamentali. Il recupero dell'esistente, la rifunionalizzazione stratificata delle attrezzature, il mantenimento della morfologia portuale, e l'implementazione di spazi pubblici trovavano sintesi nell'atto compositivo della connessione tra città e mare.

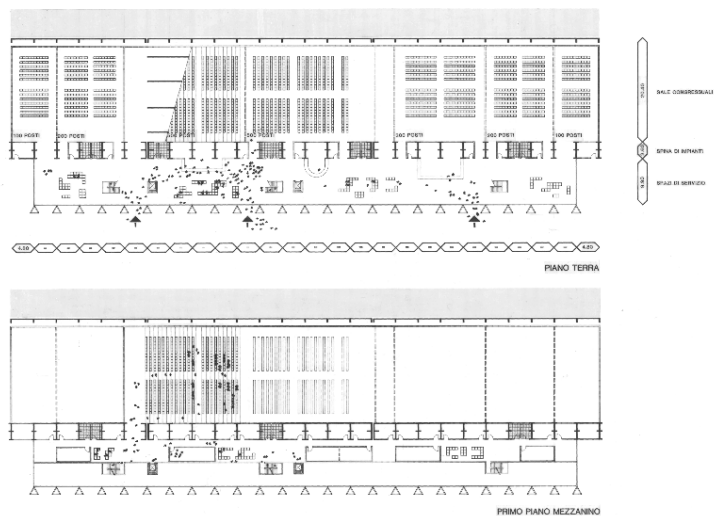
Pur mantenendo fermi i principi e le strategie individuati nella prima versione, la proposta redatta nel novembre del 1985 introduceva delle modifiche sostanziali⁵⁶. In primo luogo, analizzando la planimetria dell'esposizione, l'area del polo moderno era stata eliminata dai ragionamenti progettuali mentre, nella zona del polo antico, risultavano ancora riconoscibili i due poli sud e nord⁵⁷ sui quali gravitavano gli spazi espositivi delle celebrazioni, collegati da un percorso parallelo alla linea di costa. A differenza della versione precedente, in questo caso il collegamento non risultava più sospeso, ma si tramutava in un vero e proprio spazio di vita comprendente una serie di elementi complementari a quelli fieristici, tra cui edifici, passeggiate, piazze ed un porticciolo turistico.

L'assialità fornita da via San Lorenzo, nonostante costituisse la struttura urbana sulla quale si attestava la prima versione dell'intervento, subiva un'importante variazione. Ciò dipendeva dalla presen-

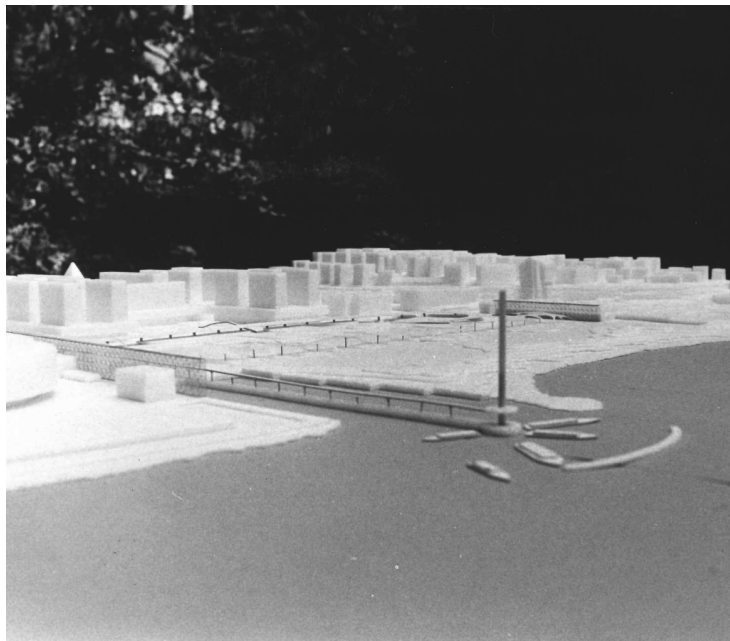


Shunji Ishida, piano quadro per
l'Expo di Genova del 1992, sezione
trasversale alla costa del polo
moderno, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Shunji Ishida, piano quadro per
l'Expo di Genova del 1992, sezione
parallela alla costa del polo
moderno, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



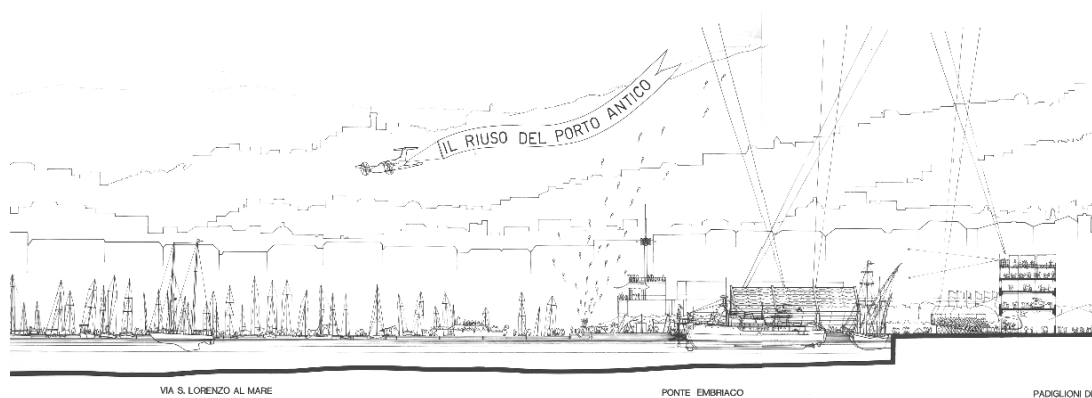
RPBW, piano quadro per l'Expo di Genova del 1992, piano terra e primo della prima proposta del Centro Congressi alla Foce, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



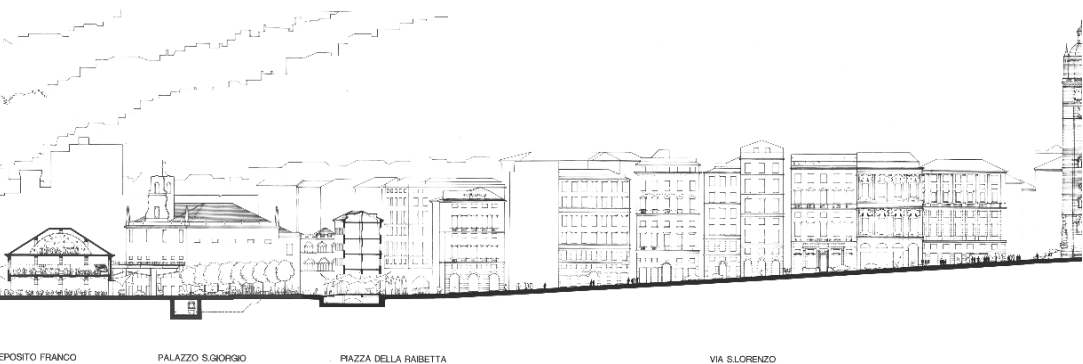
Publifoto, piano quadro dell'Expo di Genova del 1992, modello del polo moderno, Genova, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, piano quadro dell'Expo di Genova del 1992, planimetria generale della seconda versione, Genova, 1985.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



> Shunji Ishida, piano quadro dell'Expo di Genova del 1992, sezione lungo via San Lorenzo della seconda versione, Genova, 1985. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



za, lungo quell'asse, di un edificio situato in corrispondenza di piazza della Raibetta che, nella prima versione del progetto, era stato previsto in demolizione, al fine di aprire un cannocchiale visivo verso il mare. L'insorgere dell'impossibilità di abbattere questo fabbricato aveva significato rinunciare al cannocchiale prospettico verso mare e quindi riconsiderare altri assi di collegamento tra centro storico e mare. Sebbene la riconfigurazione di via San Lorenzo rimanesse un punto fondamentale nella nuova conformazione dell'area, la proposta del 1985 identificava via al Ponte Reale quale nuova direttrice primaria del progetto. Partendo da piazza Banchi e costeggiando Palazzo San Giorgio, essa si conformava come il prolungamento del vicolo genovese verso il centro dello specchio acqueo, in una nuova versione della Via del Mare, leggermente ruotata rispetto alla sua prima configurazione. Per rimarcare comunque il ruolo di via San Lorenzo all'interno del disegno generale dell'area, era stato previsto di inglobare il palazzo in piazza della Raibetta all'interno dei ragionamenti progettuali: il piano terra dell'edificio veniva svuotato, traforato trasversalmente ed equipaggiato con una tensostruttura ed un percorso sopraelevato capace di oltrepassare via Gramsci e restituire continuità al flusso pedonale.

Per marcare l'importanza data ai due assi d'ingresso al Porto Antico, in corrispondenza della loro congiunzione, veniva collocata una nuova e unica Piazza delle Feste, questa volta concepita come un complesso di tre tensostrutture in teflon, sostenute da un elemento centrale verticale. La Piazza delle Feste, nella sua veste rivisitata, si andava a collocare nell'esatta posizione in cui sarebbe dovuta sorgere la colossale torre informatica prevista da Piano nella versione del 1984, ora eliminata. L'unico elemento che ne rievocava la presenza era il manufatto posto al centro della Piazza delle Feste. Questo si conformava come una struttura alta e snella, sormontata da un volume cilindrico presumibilmente destinato ad ospitare una terrazza panoramica, sulla cui sommità erano, a loro volta, installate antenne e parabole per la trasmissione di contenuti multimediali.

Era soprattutto la zona sud del progetto quella caratterizzata dalle maggiori modifiche rispetto alla proposta precedente. Nuova importanza veniva data alla zona del Mandraccio che, sin dalla prima versione, era stata pensata come un'ampia zona espositiva libera in parte su terra ed in parte in acqua. In questa fase, la necessità di realizzare un parcheggio multipiano interrato consentiva di ridisegnare la linea di costa, configurando l'area con una grande vasca d'acqua profonda circa 80 cm destinata all'ormeggio di piccole imbarcazioni. L'insenatura artificiale proposta da Piano costituiva il tentativo di riaprire e dare nuova leggibilità alla conformazione originaria del Mandraccio, riportando dunque l'acqua a lambire il perimetro del centro

una successiva versione aggiornata nel novembre dello stesso anno: ASM, FRP, B 400, 1985; ASM, FRP, B 401, 1985, ASM, FRP, F COL_002. Si veda anche: ACS, fondo Ente Colombo '92, F 6; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 8.

56 ASM, FRP, B 401, 1985; ASM, FRP, F COL_002; ASM, FRP, F COL_003. Il progetto in questione era stato inviato alla commissione esaminatrice del BIE per richiedere l'assegnazione effettiva al Comune di Genova di un'esposizione internazionale specializzata per celebrare il cinquecentenario della scoperta dell'America. L'aggiudicazione sarebbe stata confermata durante l'Assemblea Generale del BIE in data 5 dicembre 1985. L'Assemblea Generale del 4 dicembre 1987 avrebbe, infine, registrato ufficialmente l'evento come Esposizione Internazionale Specializzata *Cristoforo Colombo: la nave e il mare*. Tra i documenti allegati al book inviato a Parigi nel novembre 1985 emergeva una nota del Comune di Genova che ripercorreva le tappe principali della richiesta di assegnazione: "il Comune di Genova, con telegramma del 09/06/1982, inoltrò al Ministero degli Affari Esteri italiano la richiesta che fosse tempestivamente inoltrata al BIE la domanda di assegnazione di una 'Mostra Internazionale Specializzata' che avesse come tema centrale, suscettibile di una maggiore specificazione e determinazione, le esplorazioni e le grandi scoperte del periodo colombiano". Dal 1982 in poi, il Governo italiano si era impegnato per rendere concreta l'esposizione genovese istituendo prima un *Comitato Nazionale per le celebrazioni del V Centenario della Scoperta dell'America* con Decreto del Presidente della Repubblica datato 12/10/1982 e varando, poi, la legge n. 418/1985 per il *Contributo straordinario dello Stato per le celebrazioni nazionali per il V centenario della scoperta dell'America* stimato in 40 miliardi di lire. Si veda anche: ACS, fondo Ente Colombo '92, F 18; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 105; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 111.

57 Il progetto della zona nord, in questa seconda fase, veniva integrato da un progetto sviluppato da Giancarlo De Carlo insieme all'ILAUD. L'architetto aveva già

avuto occasione di interfacciarsi con l'area della Darsena in occasione della redazione del piano di recupero dell'area di Prè all'interno delle iniziative del SOL. Si fa riferimento a: *ibidem*, sp.

58 Zanini L., *Il personaggio del mese. Renzo Piano, architetto della natura*, in "Atlante", 1985, p. 23.

59 ASM, FRP, B 401, 1985, sp.

60 *Ivi*, sp.; ASM, FRP, S COLOMBO '92 71.

storico. L'area era stata interrata solo nel XIX secolo e, quindi, non vi era alcun pericolo di ritrovare antichi moli e banchine al di sotto.

Questa nozione di acqua che rientra è uno stratagemma pratico, ma anche il simbolo della natura che prende la sua rivincita, del mare che riconquista un suo spazio nella città vecchia, un rapporto fisico con la città. A Genova la gente non sa più dov'è l'acqua, dov'è il mare. Sa che è da qualche parte, dietro qualche casa, ma non sa dove.⁵⁸

A ovest dell'area del Mandraccio era possibile raggiungere l'edificio dei Magazzini del Cotone, confermato nella sua versione precedente. Da notare in questa fase era la predisposizione di un Padiglione d'Onore concepito per ospitare gli eventi celebrativi più importanti dell'esposizione, configurato come una piazza coperta con tensostrutture analoghe a quelle impiegate nella Piazza delle Feste⁵⁹.

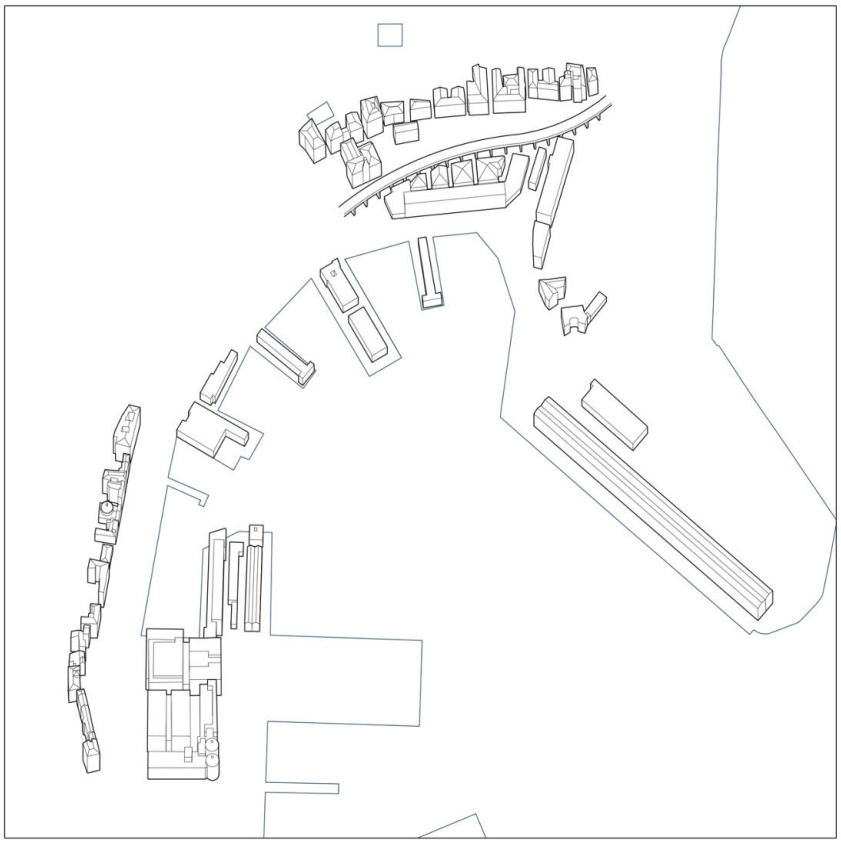
In termini rappresentativi, anche in questa seconda fase progettuale il ricorso alle lunghe sezioni diventava un espediente fondamentale per rendere leggibile l'atto compositivo di connessione tra città e mare. Nella sezione realizzata in corrispondenza dell'asse di via al Ponte Reale emergeva un nuovo elemento all'interno della narrazione spaziale da mare a città. Si trattava della Loggia di Banchi, ora divenuta parte integrante del progetto di riqualificazione e destinata ad ospitare al suo interno una piccola componente della mostra⁶⁰. Questo gesto si confermava come un ulteriore tentativo di far penetrare l'attività espositiva dentro il tessuto urbano consolidato attraverso l'asse di via di Ponte Reale, rendendo il centro storico attivamente e definitivamente partecipe all'intervento.

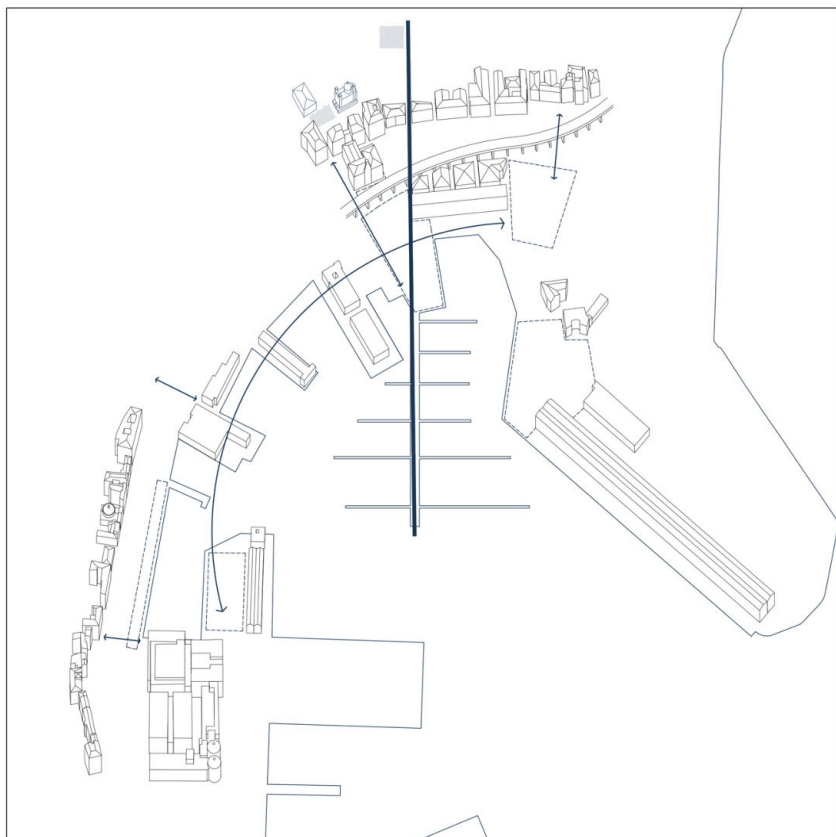
0 m
200
400
600
800
1.000
1.200
1.400
1.600
1.800
2.000
2.200

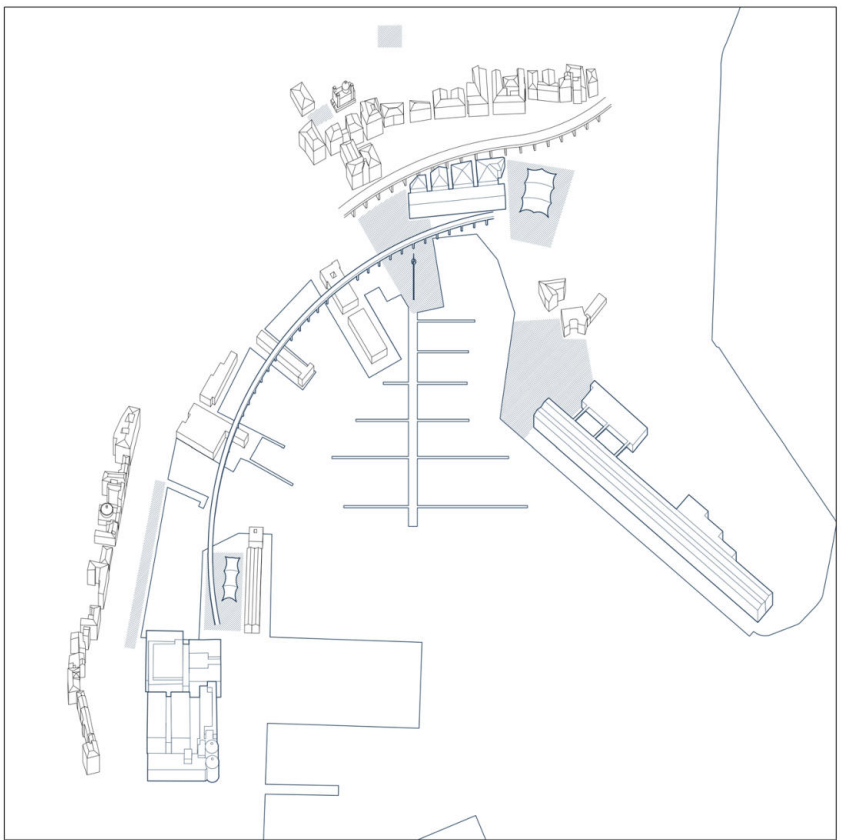
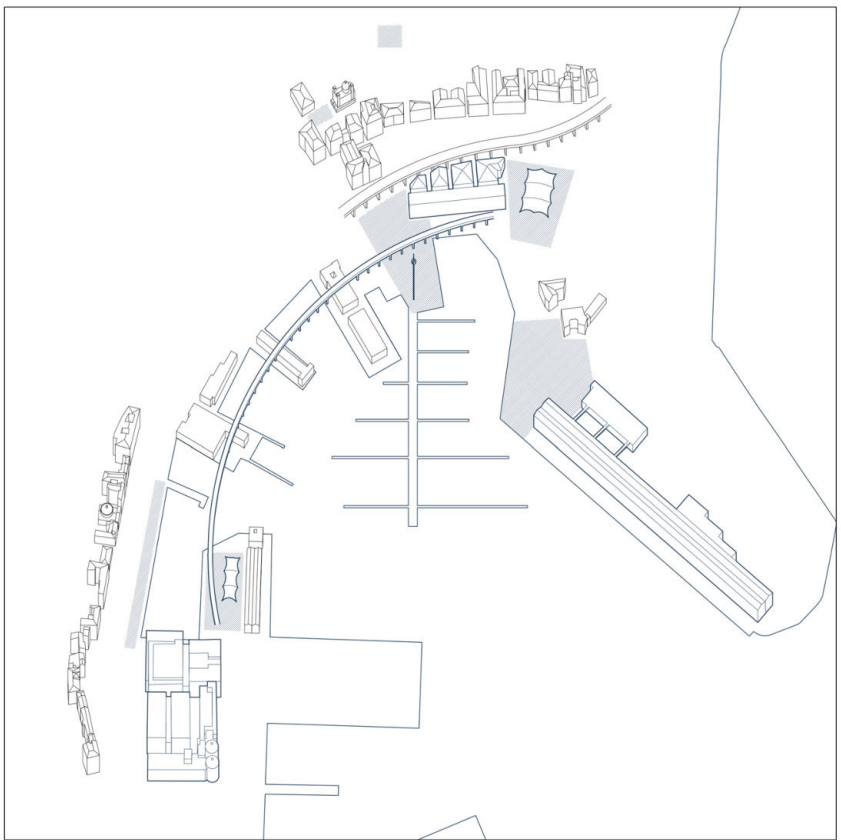


2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
m 0

>
RPBW, piano quadro dell'Expo di
Genova del 1992, Genova, 1984-
1985, dda., 2025.
Inquadramento.









5

Integrare l'architettura

Il piano quadro elaborato dal gruppo di lavoro di Renzo Piano per l'esposizione colombiana di Genova del 1992 si era costituito come l'esito naturale di quel processo di ricerca sulla città storica e l'acqua che aveva caratterizzato il percorso progettuale di Piano a Genova a partire dal 1970. Gli elaborati prodotti tra 1984 e 1985 avevano chiarito la modalità di intervento nel Porto Antico: non si trattava soltanto di realizzare degli spazi espositivi necessari alle celebrazioni, bensì di una vera e propria operazione di connessione tra città e mare. Proponendo soluzione che rimuovessero le barriere poste all'interfaccia tra centro cittadino e porto storico, la proposta di Piano aveva fatto del Porto Antico un vasto sistema di spazi pubblici sull'acqua in grado di penetrare fino al centro dello specchio acqueo con dispositivi urbani quali la Via del Mare.

Le soluzioni progettuali sviluppate dal 1986 in poi avrebbe specificato e reso più concrete le soluzioni introdotte precedentemente, approfondendo le modalità operative con le quali intervenire nel complesso contesto del Porto Antico. Il riuso degli edifici portuali storici gravitanti sull'area – i Magazzini del Cotone, il Deposito Franco e l'edificio del Millo – poteva contare su un ampio repertorio di sperimentazioni di riconversioni industriali precedenti. Tra queste, i progetti sviluppati per le Officine Schlumberger a Parigi e per la Fabbrica del Lingotto a Torino si confermavano come i riferimenti per una strategia di recupero basata sul *riuso leggero* delle strutture esistenti e la loro reintegrazione con il contesto urbano. Questa logica trovava attuazione sia attraverso l'inserimento di nuove strutture destinate ad ospitare i sistemi ed i servizi necessari al funzionamento degli edifici, sia mediante l'apertura dei piani terra, concepiti come spazi di transizione tra interno ed esterno.

Parallelamente al recupero dei complessi portuali, il progetto di massima presentato nel 1989 aveva

approfondimento la progettazione di una serie di altri elementi a diretto contatto con l'acqua. Grazie alla realizzazione di un sottopasso veicolare in corrispondenza di piazza Caricamento, si poteva dar luce ad un articolato sistema di spazi pubblici incardinato sulla Via del Mare e completato da questi nuovi congegni architettonici. Questi erano concepiti come strutture altamente tecnologiche, composte da tralicci metallici, cavi e vele di chiara ispirazione portuale. Il complesso del Bigo, con la Piazza delle Feste e i *pennoni di calata*, e l'Acquario completavano il disegno di uno spazio urbano a diretto contatto con l'acqua e la città tramite soluzioni altamente raffinate fatte di carichi sospesi, gru e cavi.

La riconversione industriale per la rigenerazione urbana
 Il progetto di recupero del Porto Antico, redatto in occasione dell'E-sposizione Internazionale Specializzata di Genova del 1992, si fondeva su pochi principi essenziali, tra i quali la valorizzazione dei valori testimoniali dell'area. Per perseguire questo obiettivo, la proposta di Piano si configurava come un intervento improntato ad un "riuso leggero"¹ degli edifici portuali presenti, secondo modalità sperimentate già in precedenza in alcuni casi di riconversione industriale. Tra questi, i progetti di recupero delle Officine Schlumberger di Montrouge a Parigi² (1981-1984) e della Fabbrica del Lingotto a Torino³ (1983-2003) rappresentavano i principali campi di prova per affinare una tecnica di riconversione applicabile al riuso dei grandi complessi industriali dismessi, i cosiddetti "brownfields"⁴, come ricorda Giorgio Bianchi.

Il progetto di Montrouge, in particolare, si basava su una modalità operativa mirata al recupero dei fabbricati esistenti, innescando allo stesso tempo una vera e propria opera di riqualificazione urbana capace di mantenere riconoscibile il carattere industriale del sito. L'intervento prevedeva il recupero degli edifici, fatta eccezione per quello centrale, la cui demolizione avrebbe consentito di ricavare un ampio spazio libero destinato a "parco urbano"⁵. Questo nuovo vuoto, pensato come luogo di connessione tra i corpi di fabbrica, avrebbe favorito l'insediarsi della natura all'interno del complesso, instaurando così inedite relazioni con il tessuto urbano circostante. Il giardino, secondo il progetto elaborato da Piano insieme al paesaggista Alexandre Chemetoff⁶, sarebbe divenuto "il cortile della fabbrica ed insieme del quartiere, della città"⁷, a sottolineare la sua vocazione a spazio di mediazione e di incontro. Il *forum industriale* delle Officine Schlumberger rappresentava il tentativo di sovvertire l'immagine introversa della fabbrica, trasformandola in un motore di integrazione con il contesto urbano grazie, in questo caso, all'inserimento di spazi verdi, scarsi nell'area⁸. Al fine di misurare e comprendere l'impatto potenziale dell'operazione, gli elaborati progettuali si caratterizzavano per la presenza di schemi comparativi che mettevano in relazione la dimensione del vuoto centrale di Montrouge con quella delle grandi piazze parigine, tra cui Place Vendôme, Place des Vosges e Place de la Concorde⁹.

La corte centrale delle nuove officine era concepita come un grande spazio aperto, arricchito di vegetazione, vasche d'acqua e una piccola collina erbosa tagliata da un asse diagonale di collegamento. Questo permetteva di realizzare uno spazio nel quale ospitare una piazza collettiva, infossata e protetta da una grande tensostruttura rettangolare in materiale plastico. Questa era sorretta da una struttura in cavi ed elementi metallici ancorati al suolo. I

1 Boeri S., *Riconversione industriale in luoghi urbani*, in "Casabella", n. 517, 1985, p. 25.

2 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con S. Ishida, B. Plattner, M. Dowd, S. Ishida, T. Hartman, J. F. Schmidt, J. Lohse, G. Saint-Jean, G. Petit, Ch. Süssstrunk, per la riconversione delle Officine Schlumberger a Montrouge, Parigi (1981-1984), cliente Schlumberger Ltd., ingegneri GEC, paesaggista A. Chemetoff.

3 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con S. Ishida, C. Di Bartolo, O. Di Blasi, M. Carroll, F. Doria, G. Fascioli, E. Frigerio, R. Gaggero, D. Hart, P. Terbuchte, R. V. Truffelli, M. Cucinella, B. Plattner, A. Belvedere, M. Salerno, S. Scarabocchi, M. van der Staay, M. Varratta, P. Vincent, per la riconversione della Fabbrica del Lingotto a Torino (1983-2003), cliente Fiat Spa., ingegneri Arup & Partners, Ai Engineering, Fiat.

4 Bianchi G., *Intervista rilasciata all'autore*, Parigi, 21/02/2024.

5 Pivetta O., *Le officine Schlumberger. Postindustriale sarà lei!*, in "Costruire", n. 12, 1983, p. 102.

6 ASM, FRP, B 423, sd., sp.

7 Pivetta O., *Le officine Schlumberger. Postindustriale sarà lei!*, in "Costruire", n. 12, 1983, p. 102.

8 Si veda: Pontoizeau Y., *Rénovation du site industriel Schlumberger, Montrouge. Atelier Piano*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 233, 1984, p. 18.

9 ASM, FRP, B 422, sd., tav. 1.7.

sostegni intermedi, progettati per non ostacolare la fruizione dello spazio collettivo, caratterizzavano la forma della membrana plastica con sporgenze e punte, mentre i cavi laterali, ancorati a terra, garantivano la tensione del telo.

Il progetto di recupero industriale, declinato nella progettazione del grande spazio collettivo centrale al complesso, si completava con la riconversione degli edifici industriali posti sul perimetro del lotto, destinati a uffici. Questi erano stati ripuliti dalle superfetazioni improprie, recuperati ed integrati con una serie di dispositivi aggiuntivi che costituivano un vero e proprio “un catalogo di componenti”¹⁰ predisposto dal gruppo di lavoro di Piano. Tra questi si evidenziano i sistemi dei contropavimenti e dei controsoffitti, necessari per alloggiare l'impiantistica utile al funzionamento degli uffici. Queste strutture costituite in moduli, oltre a garantire la funzionalità richiesta, permettevano di suddividere lo spazio in maniera ogni volta differente secondo un manuale d'uso¹¹ preparato dal gruppo di progettazione, ottenendo così uno spazio altamente flessibile e modulabile. Queste integrazioni non miravano a mimetizzarsi o a scomparire tramite il ricorso ad un linguaggio prossimo a quello del complesso, bensì si conformavano come strutture leggere e distinguibili in grado di fornire leggibilità all'intervento secondo un ricorrente e riconoscibile “vocabolario architettonico”¹².

Adeguamento tecnologico, riconversione degli spazi di produzione, implementazione di spazi pubblici ed integrazione nel contesto urbano costituivano i principi fondamentali anche del progetto di recupero della Fabbrica del Lingotto di Torino, affidato a Piano a seguito di un concorso d'idee bandito da Fiat nel 1984, al quale erano stati invitati venti studi di architettura¹³. A differenza del caso Schlumberger, a Torino Piano non doveva solamente confrontarsi con uno dei più importanti complessi industriali d'Italia e d'Europa, bensì con un'opera architettonica che incarnava un vero e proprio monumento all'industria nazionale, il cui progetto di riuso non poteva prescindere dal mantenimento e dal rispetto dei caratteri morfologici e formali originari. Il complesso architettonico, lungo 507 m, era costituito da due corpi longitudinali di 24 m di larghezza, uniti trasversalmente da cinque corpi di servizio che circoscrivevano quattro corti interne. L'intera struttura era organizzata secondo un modulo quadrato di 6x6 m che costituiva la maglia strutturale dell'edificio, regolava il disegno delle facciate e determinava la composizione degli ambienti interni. Agli estremi del fabbricato si collocavano le celebri rampe elicoidali progettate da Giacomo Matté Trucco¹⁴ che consentivano alle automobili di raggiungere la copertura, utilizzata come pista di collaudo per i veicoli prodotti. In questo contesto, l'intervento di Piano si configurava come un'operazione marcata da grande discrezione e

10 Pontoizeau Y., *Rénovation du site industriel Schlumberger, Montrouge. Atelier Piano*, in “L'Architecture d'Aujourd'hui”, n. 233, 1984, p. 18. Tda.

11 Si veda: Heck S., *Piano's entente cordiale*, in “RIBA Journal”, vo. 92, n. 11, 1985, p. 30.

12 Robert J.-P., *Un chantier expérimental à Montrouge*, in “Le Moniteur”, n. 40, 1983, p. 62. Tda.

13 Si veda: Pivetta O., *Che ne sarà del Lingotto? La fabbrica delle idee*, in “Costruire”, n. 20, 1984, pp. 14-19; Zardini M. (a cura di), *Venti idee per il Lingotto*, in “Casabella”, n. 502, 1984, pp. 16-31.

14 Giacomo Matté Trucco (1869-1934) è stato un ingegnere italiano, progettista della Fabbrica del Lingotto di Torino.

15 Per approfondimenti, si fa riferimento a: Verdi L., *Un nuovo Lingotto per Torino*, in "Modulo", n. 204, 1994, pp. 784-793.

16 Castellano A., *Venti progetto per il futuro del Lingotto*, in "La mia casa", n. 170, 1984, p. 49.

17 Sa., *Una città nella città*, in "Illustrato", n. 4, 1992, sp.

18 Prusicki M., *Progetto Lingotto*, Torino, in "Domus", n. 675, 1986, p. 29.

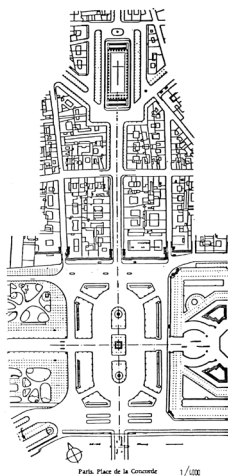
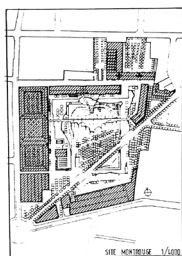
19 Ivi, p. 30.

20 Si fa riferimento al capitolo 4.

rispetto verso le caratteristiche del complesso. La trama strutturale originaria veniva accettata e recuperata con soluzioni leggere e tecnologicamente avanzate che permettevano l'inserimento di nuove funzioni senza snaturare la conformazione del complesso¹⁵.

Dal punto di vista urbano, il progetto elaborato da Piano e dai suoi collaboratori mirava a reintegrare il Lingotto all'interno delle dinamiche cittadine, trasformandolo in un nuovo "pezzo di città"¹⁶. Questo avveniva sia riconfigurando le zone adiacenti al complesso industriale in grandi spazi pubblici all'aperto, sia tramite l'implementazione di un ampio mix funzionale. In questo modo, all'interno del Lingotto avrebbe potuto prendere forma una "città nella città"¹⁷ composta di attività commerciali, servizi per il quartiere, spazi universitari, un centro congressi, un'area adibita ad incubatore tecnologico, una pinacoteca, l'iconica Bolla con eliporto e sala riunioni, zona verdi e residenze. Al fine di integrare l'edificio con il resto della città, il progetto prevedeva di "riorientare"¹⁸ il complesso industriale verso il fiume Po, ricucendo il grande vuoto urbano con i quartieri residenziali limitrofi. Cogliendo l'opportunità di coinvolgere nel recupero della Fabbrica del Lingotto un complesso più ampio di aree urbane e di attrezzature, questa saldatura sarebbe avvenuta sulla base dell'assialità fornita dalla via Garesio. Disponendosi perpendicolarmente alla facciata est del complesso, questa avrebbe dato forma ad un percorso pedonale che, penetrando il Lingotto, avrebbe collegato un parcheggio interrato multipiano, posto sul lato opposto dell'edificio, e la zona occidentale del quartiere scavalcando lo scalo ferroviario. Grazie a questo disegno, il Lingotto sarebbe potuto divenire il "fulcro di un vero e proprio sistema nella riorganizzazione [della] città"¹⁹ ed avrebbe permesso la connessione di distretti urbani prima sconnessi.

La strategia di riuso degli edifici storici del porto Le versioni progettuali del piano quadro per il Porto Antico prodotte tra 1984 e 1985, pur concentrandosi prevalentemente sull'assetto urbano dell'area, avevano introdotto alcune prime riflessioni in merito al progetto architettonico dei fabbricati gravitanti su di essa. Queste proposte si traducevano principalmente nel recupero degli edifici storici esistenti, con l'obiettivo di preservarne quanto più possibile il carattere navale e portuale. A queste operazioni si affiancava l'integrazione di una serie di strutture concepite per rafforzare la vocazione espositiva e dotare l'area di servizi aggiuntivi destinati ai visitatori²⁰. Le elaborazioni successive al 1985 si stratificavano in una moltitudine di varianti, stadi di avanzamento e nuove proposte che coglievano ed accettavano i principi introdotti precedentemente, proseguendo il percorso di ricerca già avviato. Non si trattava,



RPBW, riconversione delle Officine Schlumberger, confronto delle dimensioni del sito con quelle di place des Vosges, Place Vendôme e Place de la Concorde, Parigi, 1981. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

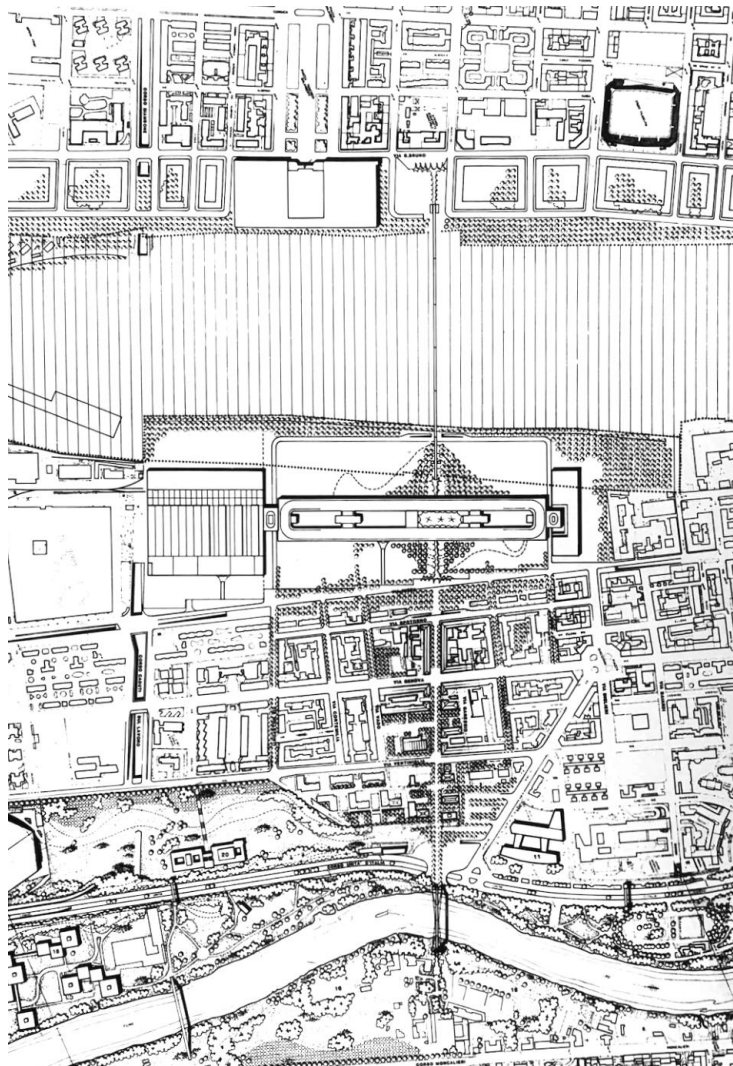


Deide Von Schaewen, riconversione
delle Officine Schlumberger, vista
dall'alto, Parigi, 1984.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Deide Von Schaewen, riconversione delle Officine Schlumberger, la piazza coperta con materiale plastico, Parigi, 1984. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

Deide Von Schaewen, riconversione delle Officine Schlumberger, gli edifici recuperati e le vasche d'acqua del giardino, Parigi, 1984. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, riconversione della Fabbrica
del Lingotto, masterplan generale,
Torino, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

dunque, di rinnegare le riflessioni già attuate, bensì di consolidarle ed approfondirle, trovando nel Porto Antico un banco di prova concreto per la loro applicazione.

Le proposte sviluppate dal 1986 si fondavano sulla necessità di chiarire le modalità operative del recupero e della valorizzazione del patrimonio edilizio portuale, predisponendolo ad accogliere, prima, gli spazi dell'esposizione e, dopo, funzioni compatibili con lo scenario post-expo. In questo processo, i riferimenti alle operazioni di riuso delle Officine Schlumberger a Montrouge e della Fabbrica del Lingotto a Torino assumevano un ruolo di primaria importanza. Citati più volte da Piano e dai suoi collaboratori, essi costituivano i modelli di una tecnica di riconversione del patrimonio industriale in cui, nel caso di Genova, sarebbero stati inseriti "elementi moderni che ricordano quelli tipici delle strutture navali"²¹.

Tutto è partito dal fatto che il porto vecchio di Genova è fabbrica della città: la fabbrica si rinnova e si converte — come è avvenuto a Torino per il Lingotto e a Parigi per lo Schlumberger — e si deve recuperare lo spazio di un centro storico che sta morendo.²²

Come affermano le parole di Piano, il Porto Antico diveniva l'ennesimo campo prova in cui applicare quella strategia di recupero che aveva già potuto testare in altri contesti di riconversione industriale. Come ricorda Renzo Venanzio Truffelli, si trattava di applicare la medesima logica operativa: "ripulire, vedere che cosa si trova e cercare di sistemarlo il meglio possibile"²³. Una logica operativa che, tuttavia, non si limitava alla rifunzionalizzazione degli edifici storici, ma che si completava di nuove architetture a supporto di quelle esistenti. Le nuove integrazioni proposte da Piano e dai suoi collaboratori non si sviluppavano propriamente in quanto edifici, piuttosto come dispositivi architettonici che evocavano il carattere navale e portuale dell'area. Facendo forza su questo importante riferimento primario, queste assumevano le sembianze di complessi congegni tecnologici costituiti da strutture fatte di acciaio, vetro e cavi, caratterizzati da qualità spaziali quali la trasparenza e la permeabilità.

A partire dal 1986, il progetto si spingeva oltre all'elaborazione di soluzioni rivolte prettamente al recupero architettonico, affrontando in maniera più esplicita il rapporto tra edificio e contesto, la compenetrazione vicendevole tra scale architettonica ed urbana concependo "l'edificio [come] parte del tutto che lo circonda"²⁴. Ciò risultava nella progettazione di architetture che potessero essere il più possibile permeabili, erose, svuotate in modo da favorire la compenetrazione tra interno ed esterno. Laura Greco chiarisce precisamente

21 Aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 28.

22 Zanini L., *Il personaggio del mese. Renzo Piano, architetto della natura*, in "Atlante", 1985, p. 22.

23 Ishida S., Truffelli R. V., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 02/10/2023.

24 Greco L., *Renzo Piano. Dalla macchina urbana alla città dell'informazione*, Marsilio Editori, Venezia, 2005, p. 54.

questo concetto in un suo passaggio.

Allo stesso modo l'attacco a terra è un passaggio fondamentale per chiarire il rapporto tra edificio e città nel lavoro di Piano. La frontiera tra pubblico e privato s'indebolisce e il piano terra diventa uno spazio pubblico o semipubblico, che si estende in strada attraverso porticati, piazze, passeggiate e sale in alto, bucando il volume dell'edificio, per creare atri e gallerie.²⁵

25 Ivi, p. 51.

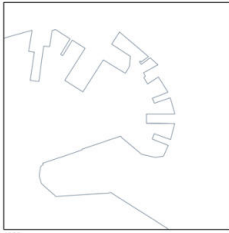
26 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 20.

27 ASM, FRP, B 402, 1987; ACS, fondo Ente Colombo '92, F 40.

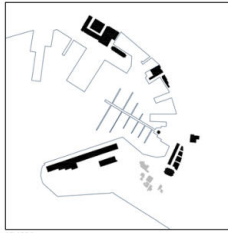
L'approccio sviluppato da Piano si configurava dunque in una spiccata indole alla progettualità urbana in grado di restituire "forza al dialogo tra la città e l'edificio"²⁶, a conferma della continua ricerca dell'architetto sul progetto urbano della città. La progettualità sperimentata da Piano con le proposte sul Porto Antico sviluppate fino al 1985 trovava così corrispondenza diretta nel progetto architettonico degli edifici da recuperare e degli elementi introdotti a partire dal 1986, ulteriormente sviluppati e approfonditi negli anni successivi.

L'aggiornamento progettuale datato ottobre 1987²⁷ chiariva, con un grado di dettaglio maggiore rispetto alle versioni precedenti, l'impianto espositivo e le modalità d'intervento nell'ambito del porto storico genovese. Si trattava della prima versione di progettazione definitiva, composta, piuttosto che da disegni strategici, da numerosi elaborati tecnici, tra cui dettagli tipologici, planimetrie e sezioni ravvicinate. Il piano era inoltre corredato da una relazione organica d'insieme che sintetizzava i principi e le scelte maturate nei tre anni di progettazione precedenti.

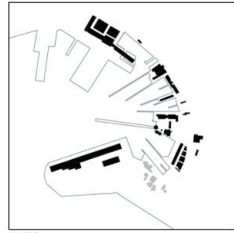
Rispetto alle versioni passate, la proposta del 1987 si concentrava su una porzione più circoscritta dell'arco portuale storico. Innanzitutto, il piano aveva abbandonato l'ipotesi di un'area espositiva alla foce del Bisagno, i cui contenuti sarebbero stati ricollocati all'interno del Porto Antico. Qui, a sua volta, il territorio espositivo assisteva ad un'ulteriore semplificazione del proprio perimetro. L'intera area espositiva veniva concentrata in quella che nelle progettazioni precedenti era stata definita come area sud, ovvero la zona compresa tra quartiere del Molo e ponte Spinola. Ciononostante, il progetto prevedeva comunque la costruzione di alcuni manufatti sui ponti Calvi e Morosini e su calata Salumi. Qui il progetto prevedeva il recupero dell'edificato esistente e la costruzione di un nuovo complesso edilizio con "caratteristiche tipologiche e costruttive tali da inserirsi nel paesaggio portuale senza clamore e che possono essere riassunte in: struttura portante in telai metallici denunciata all'esterno; proseguimento della costruzione oltre la testata dei moli con alcune campate su palafitte in acqua; piano terra porticato con ampie tra-



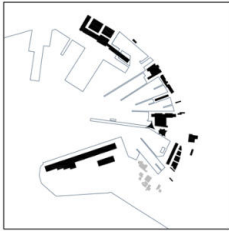
1900



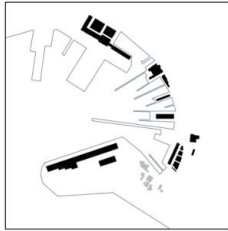
12 1904



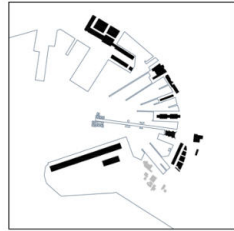
11 1905



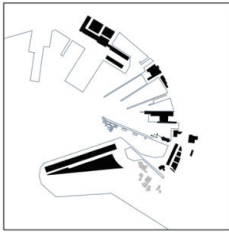
02 1906



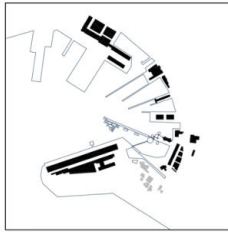
04 1906



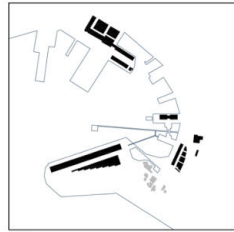
04 1906



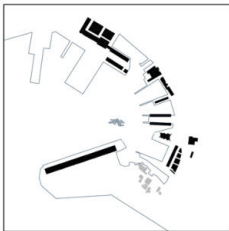
1906*



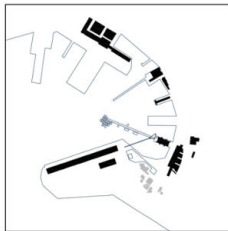
1906*



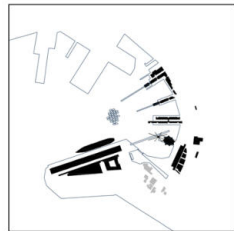
1906*



1906*



1906-1907*



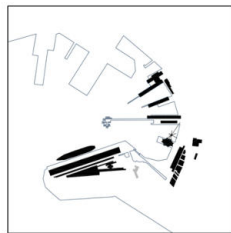
10 1907



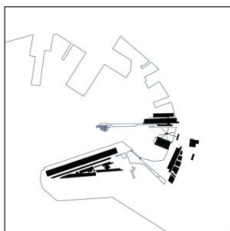
01.10.1989



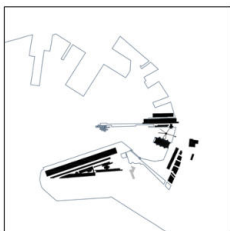
1989*



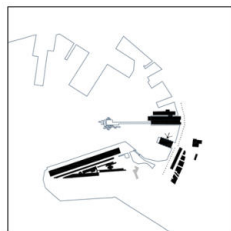
1989*



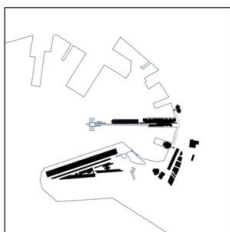
03.10.1989



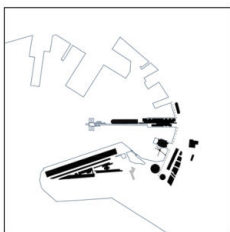
1989*



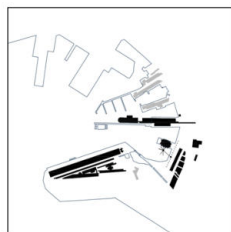
07.10.1989



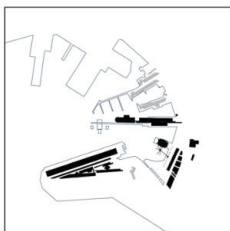
10.10.1989



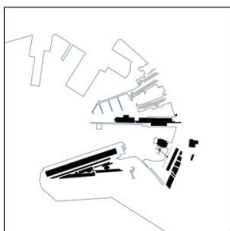
11.10.1989



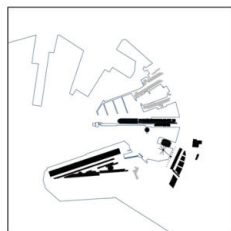
1990*



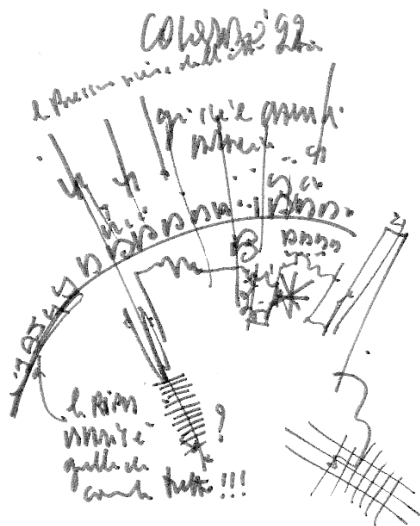
08.10.1990



1992

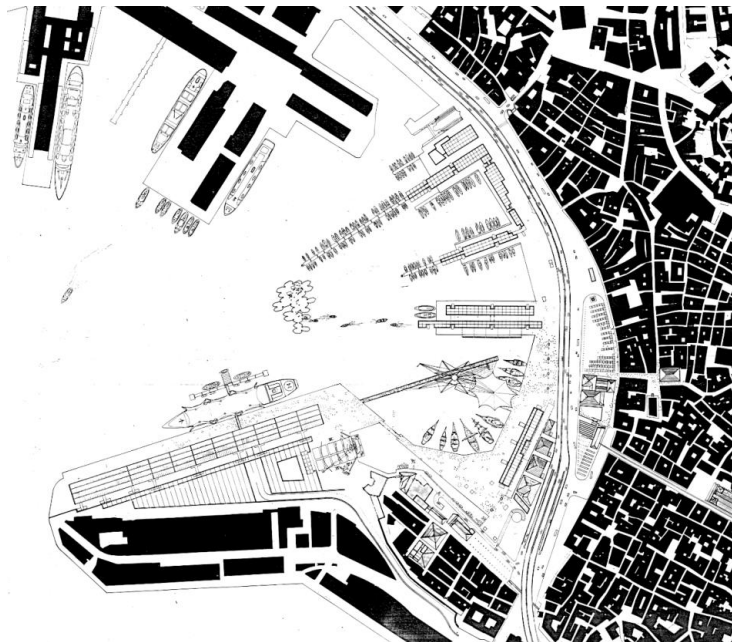


2022



Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzo in cui si evince la presenza di nuovi elementi ad integrare la proposta, Genova, sd. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

<
Dda., ricostruzione delle fasi
progettuali di progettazione
sul Porto Antico sulla base dei
materiali trovati in FRP, 2025. Gli
elaborati segnati con * hanno data
non certa attribuita dall'autore.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria generale della zona
espositiva, Genova, 1987.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

sparenze e spazi commerciali o altre funzioni aperte al pubblico”²⁸. L’operazione si completava con la realizzazione di un porticciolo turistico che si sarebbe sviluppato da ponte Calvi fino alla zona della Darsena. In corrispondenza dei ponti intercettati dall’intervento, era stata prevista la realizzazione di lunghi moli disposti perpendicolarmente alla costa e convergenti verso il centro dello specchio acqueo, secondo una soluzione planimetrica che sarebbe stata successivamente superata²⁹.

Nell’area espositiva circoscritta tra quartiere del Molo e ponte Spinola, il progetto redatto da Piano e dai suoi collaboratori prevedeva, analogamente alle proposte precedenti, la razionalizzazione delle superfetazioni, l’eliminazione delle aggiunte improprie ed il recupero di tre complessi di edifici: le palazzine seicentesche del Deposito Franco, l’edificio del Millo ed i Magazzini del Cotone. L’intervento concepito sul Deposito Franco si configurava come un’operazione di restauro più che di riuso. Il progetto era stato pensato per preservare la morfologia originaria e la scansione interna degli ambienti, caratterizzati da volte a crociera impostate su pilastri. I quattro *quartieri* del complesso seicentesco venivano destinati a funzioni di supporto esterne al recinto espositivo, quali i servizi d’ingresso dei visitatori, uffici di rappresentanza, sala stampa e botteghe artigiane. Secondo la proposta, le facciate esterne sarebbero state oggetto di un’accurata operazione di restauro volta a ripristinarne gli affreschi parietali, in modo analogo a quanto era stato proposto per le facciate esterne di Palazzo San Giorgio. Il Deposito Franco veniva messo in relazione con il complesso del Millo, a ovest del primo, tramite un sistema di percorsi pedonali il cui principale, nella proposta presentata nel 1987, era protetto da una copertura esterna. Questa, nonostante sarebbe stata rimossa nelle versioni progettuali successive, si presentava come una struttura metallica poggianti su pilastri adiacenti al Millo ai quali erano agganciate travi aggettanti disposte in modo tale da seguire il profilo delle coperture degli edifici seicenteschi.

Al Millo Piano aveva finalmente l’occasione di produrre un progetto con il quale sperimentare la propria strategia di riuso delle architetture esistenti, con un caso studio meno limitante rispetto a quello del Deposito Franco. Al fine di favorire un maggior grado di permeabilità tra il centro storico e la zona prospiciente il fronte d’acqua, Piano ed i suoi collaboratori avevano previsto al piano terra del Millo la predisposizione di tre passaggi trasversali l’edificio, posizionati in corrispondenza di quelli presenti fra i quattro edifici retrostanti. In questo modo, come evidenziato dagli elaborati progettuali³⁰, i visitatori avrebbero avuto la possibilità di penetrare ed oltrepassare la grande volume del Millo che, a causa della sua disposizione parallela alla linea di costa, costituiva un’imponente barriera fisica e

28 Ivi, sp.

29 Alcune versioni progettuali intermedie, che possono essere datate all’incirca tra il 1987 ed il 1989, si caratterizzavano per la presenza di numerosi nuovi moli, stretti e lunghi, disposti perpendicolarmente alla costa tra la Darsena e ponte Spinola. La realizzazione di questi era associata al recupero ed alla rifunzionalizzazione dei fabbricati presenti lungo le calate. Insieme, queste strutture avrebbe creato un’ampia area adibita a porticciolo con zone di ristoro, aree commerciali e servizi. Si veda: ASM, FRP, F COL_033; ASM, FRP, S COLOMBO '92 68; ASM, FRP, S COLOMBO '92 69; ASM, FRP, S COLOMBO '92 73.

30 ASM, FRP, B 402, 1987, p. 19.

31 Si veda: Ishida S., Truffelli R. V., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 02/10/2023; Carroll M., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 06/02/2024.

32 Si veda: sa., *Un nuovo Porto Antico per Genova*, in "Presenza Tecnica", n. 2, 1991, p. 20.

visiva alla connessione tra città e mare. A tal proposito, il progetto prevedeva anche la demolizione dei piani apicali della struttura, in quanto superfetazioni e sopraelevazioni improprie realizzate per aumentare lo spazio a disposizione per lo stoccaggio della merce³¹. In corrispondenza dei nuovi passaggi penetranti, segnalati anch'essi dalla presenza di strutture metalliche che ne riparavano il percorso, erano collocati i vani utili alla movimentazione interna dell'edificio del Millo, le scale e gli ascensori³². Negli spazi recuperati del complesso avrebbero trovato posto uffici, servizi per i visitatori, la segreteria dell'esposizione, i locali per la sala stampa, sale conferenze, servizi di ristoro, sale per interviste e, negli ultimi piani, spazi completamente liberi e flessibili adatti all'esposizione.

All'interno della nuova configurazione espositiva presentata nel 1987, l'edificio dei Magazzini del Cotone assumeva il ruolo centrale di fulcro delle attività espositive. La sua struttura, basata su una rigorosa modularità degli ambienti interni, lo rendeva infatti particolarmente idoneo ad ospitare i vasti spazi necessari alla manifestazione. L'edificio risultava composto da dodici moduli identici, ciascuno articolato secondo una griglia strutturale di 7x6 campate quadrate di circa 5 m di lato. La proposta di recupero prodotta da Piano e dai suoi collaboratori prevedeva il mantenimento della morfologia strutturale originaria in ghisa e la realizzazione, in corrispondenza delle giunzioni tra i vari moduli, dei sistemi di smistamento dei visitatori, dei vani di risalita e dei principali servizi per l'utenza. Al piano terra, addossati alle pareti perimetrali, erano collocati spazi per attività commerciali mentre le campate interne ed i piani superiori erano destinati a funzioni espositive. Anche in questo caso, come proposto per il Millo, il piano terra veniva concepito quale luogo d'interazione e di congiunzione tra interno ed esterno. Questo era reso possibile grazie alla completa perforazione del perimetro dell'edificio, reso permeabile da numerosi punti d'ingresso e di uscita.

Per rispondere all'esigenza di dotare la città di un centro congressi moderno, la cui localizzazione era stata inizialmente ipotizzata alla foce del Bisagno³³, il progetto elaborato nel 1987 ne prevedeva il posizionamento nelle ultime tre campate occidentali dei Magazzini. Queste, frutto di un ampliamento successivo rispetto al corpo principale di inizio Novecento, erano costituite da una struttura portante in calcestruzzo armato e prive di ogni connotazione di pregio rilevante, a differenze degli altri nove moduli³⁴. Per tale ragione, Piano ne aveva previsto lo svuotamento completo³⁵ e l'inserimento di un nuovo Centro Congressi Regionale. Quest'ultimo si configurava come un organismo speculare che, grazie all'installazione di una parete mobile centrale, avrebbe potuto ospitare "sale da un minimo di 260 posti ad un massimo di 1200 posti con la possibilità di organizzare due

33 Si fa riferimento al capitolo 4.

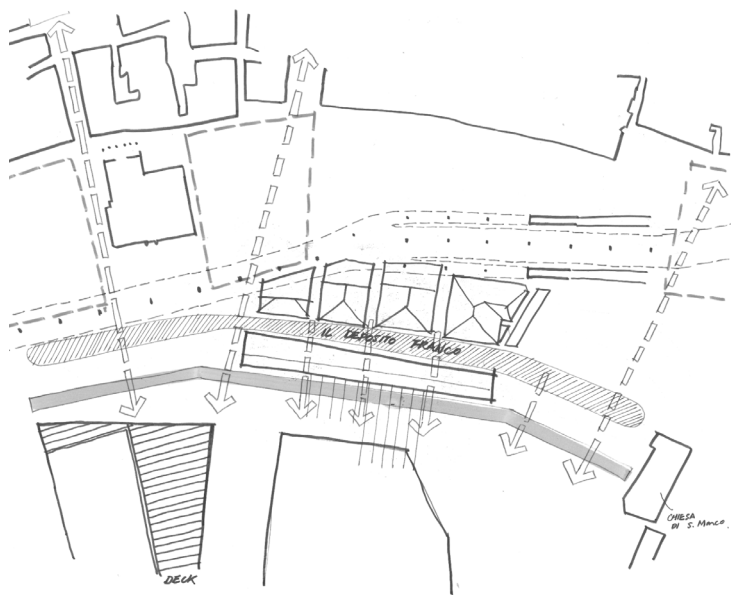
34 Si veda: Righetti P., *Gli ex magazzini del cotone*, in "Modulo", n. 185, 1992, p. 1032.

35 Emblematica di questa operazione è la fotografia realizzata da Gianni Berengo Gardin, il quale aveva immortalato il cantiere del Centro Congressi durante la fase di



Gianni Berengo Gardin, il complesso
del Millo prima degli interventi,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Gianni Berengo Gardin, il Porto
Antico visto dal centro dello
specchio acqueo prima degli
interventi, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico,
schema del sistema di connessioni
trasversali al Millo ed al Deposito
Franco, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prospetto principale del Deposito
Franco e planimetria generale del
piano terra del complesso del Millo e
del Deposito Franco, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, gli edifici del Deposito Franco restaurati, Genova, 1992. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, interventi di
sventramento ai Magazzini del
Cotone per la costruzione del Centro
Congressi, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, il Centro Congressi durante un evento in cui sono state usate contemporaneamente le due sale speculari, Genova, 1992. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

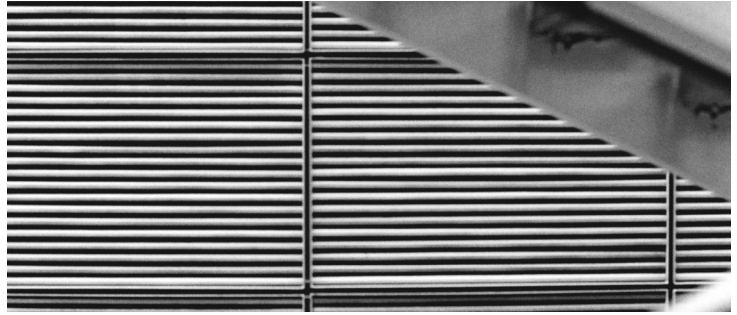


Gabriele Basilico, recupero del Porto Antico, la Spina dei Servizi ed i collegamenti in quota con i Magazzini del Cotone, Genova, 1992.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.

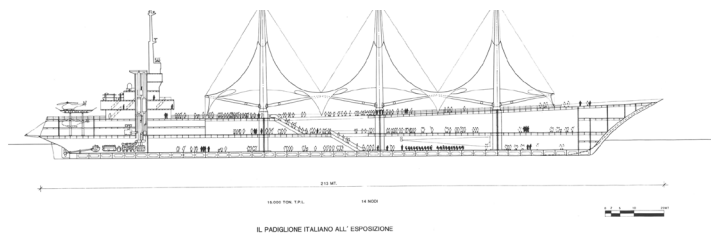
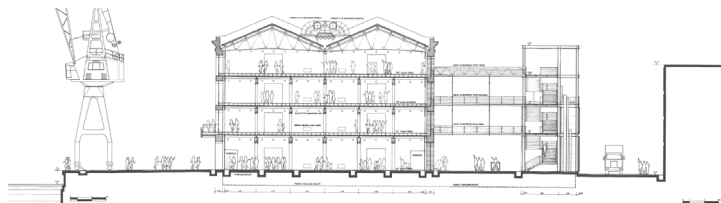
Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, facciata lato mare dei Magazzini del Cotone in asse con la Lanterna, Genova, 1992.

Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Luca Bozzano, recupero del Porto Antico, particolare della facciata della Spina dei Servizi, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

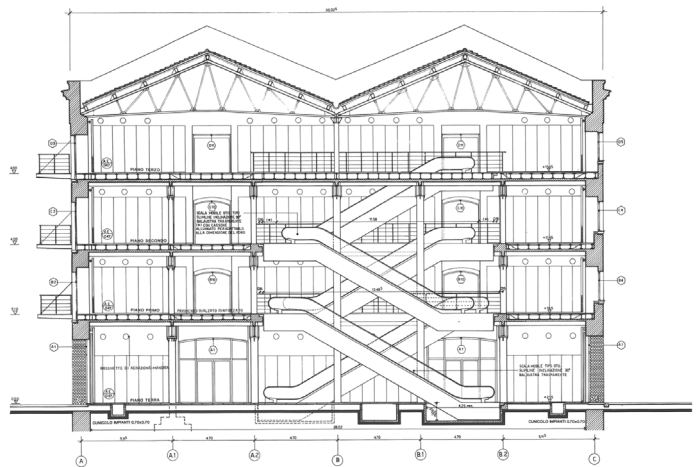
Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, particolare del sistema strutturale interno dei Magazzini del Cotone restaurato, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



IL PADIGLIONE ITALIANO ALL'ESPOSIZIONE

RPBW, recupero del Porto Antico,
sezione dei Magazzini del Cotone
e della Spina dei Servizi, Genova,
1986.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

RPBW, recupero del Porto Antico,
progetto per il Padiglione Italia su
una nave ormeggiata al largo dei
Magazzini del Cotone, Genova,
1986.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



RPBW, progetto di recupero del Porto Antico, sezione trasversale dei Magazzini del Cotone, Genova, 1989.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

congressi contemporaneamente, e senza alcuna interferenza anche negli spazi di servizio, oppure [...] avere un'unica grande sala per sedute plenarie capace di 1840 posti a sedere"³⁶.

La strategia di recupero attuata da Piano non si esauriva nella sola rifunionalizzazione dell'edificio esistente, bensì in un'operazione più complessa ed avanzata che, tramite la coerente integrazione di nuovi apparati architettonici, avrebbe permesso di ottenere spazi maggiormente adatti all'esposizione. Per risolvere la complessa questione del posizionamento degli impianti e dei locali tecnici necessari al funzionamento dei Magazzini del Cotone, Piano ed i suoi collaboratori avevano concepito alcune soluzioni che assumevano un carattere altamente tecnologico. A sud dell'edificio, separato da una strada carrabile di servizio, il progetto prevedeva la realizzazione di un nuovo complesso stretto e lungo che prendeva il nome di Spina dei Servizi. Quest'ultima avrebbe ospitato al suo interno gli impianti, le uscite di emergenza ed i locali di servizio e manutenzione dei Magazzini. Grazie alla sua predisposizione era possibile integrare tutti i dispositivi necessari al funzionamento del complesso senza intaccare la metratura e la qualità spaziale degli spazi interni, che si venivano così a costituire come luoghi altamente flessibili e adattabili. Come sottolinea Donald Hart, non si trattava, come al Pompidou, di intervenire ponendo i sistemi impiantistici in facciata, di ricorrere a soluzioni di carattere stilistico, bensì di perseguire una coerente applicazione metodologica che, in questo caso, si configurava nella realizzazione di un'architettura a supporto di quella esistente³⁷. La Spina dei Servizi era collegata ai Magazzini tramite l'uso di leggere passerelle metalliche elevate che trovavano forti analogie con quelle strutture in quota che Piano aveva ipotizzato nel piano di recupero del quartiere del Molo³⁸. La Spina dei Servizi, concepita come una struttura leggera e metallica, tamponata con pannelli di laterizi ordinati posati a secco, si configurava così come elemento integrativo capace di ottimizzare l'operazione di recupero dei Magazzini del Cotone³⁹.

A completare la zona espositiva dei Magazzini, il progetto proponeva il posizionamento di un elemento fortemente evocativo che avrebbe sopperito alla mancanza di adeguati spazi per ospitare il Padiglione Italia dell'esposizione. La proposta di Piano prevedeva l'ormeggio, lungo la calata Molo Vecchio, di una nave collegata al complesso tramite portelloni mobili d'imbarco. Il progetto, risultato di una collaborazione con i tecnici di Fincantieri, si configurava in un'imbarcazione caratterizzata dalla presenza di "tre coppie di alberi con relativi picchi che saranno in grado di sostenere una grande tensostruttura ('vela') a protezione della coperta stessa e che verrà ammainata durante la navigazione"⁴⁰. Al suo interno il Padiglione Ita-

demolizione della struttura interna dei Magazzini del Cotone. Si fa riferimento a: ASM, FRP, R COL 0001.

36 ASM, FRP, B 402, 1987, sp.

37 Si veda: Righetti P., *Gli ex magazzini del cotone*, in "Modulo", n. 185, 1992, p. 1032.

38 Si fa riferimento al capitolo 2.

39 Si veda: Champenois M., *Rénovation du port de Gênes*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 281, 1992, p. 8.

40 ASM, FRP, B 402, 1987, sp.

Analogamente a quanto era stato previsto con la scomposizione del *boulevard* galleggiante progettato per l'Expo di Parigi del 1989, la nave del Padiglione Italia si conformava come un elemento in grado di amplificare e diffondere l'eco delle celebrazioni in altre località. Nell'idea di Piano, la nave del Padiglione Italia avrebbe potuto compiere un viaggio per sponsorizzare, sia ante che post-expo, le attività espositive e culturali delle colombiane, potendo trovare addirittura nuova collocazione a Venezia nell'ipotesi di un'Esposizione Universale nel 2000.

41 Anche Porta Siberia rientrava all'interno del grande piano di recupero del Porto Antico. Il monumento in testa al quartiere del Molo era destinato, secondo il progetto, ad essere restaurato al fine di realizzarvi al suo interno spazi espositivi e museali. Questa operazione sarebbe avvenuta nel 2001, in occasione del G8.

42 Quello della Capitaneria di Porto è un progetto collaterale alla più ampia proposta di recupero del Porto Antico. La localizzazione del complesso, sorto tra Porta Siberia ed i Magazzini del Cotone, forniva ulteriore definizione dello spazio pubblico che si era venuto a costituire in testa ai Magazzini. La Capitaneria, nelle sue prime elaborazioni, appariva come un complesso di forma trapezoidale con una modesta corte centrale. Successivamente, il corpo di fabbrica si è svuotato e scavato per articolarsi in due ali laterali collegate da un fabbricato intermedio posto al centro del lotto. Si veda: ASM, FRP, B 403, 1988; ASM, FRP, B 404, 1988.

43 ASM, FRP, S COLOMBO '92 63.

44 Garbato C., *Il porto vecchio*, in "Sport e città", n. 3, 1992, p. 11.

lia avrebbe ospitato gli spazi espositivi relativi agli enti organizzativi italiani per una superficie di 8.000 mq, insieme a spazi di ricevimento, sale conferenze e servizi vari.

Congegni portuali a supporto dell'esistente

L'iniziativa volta alla realizzazione della nave del Padiglione Italia rientrava all'interno di un progetto più ampio che prevedeva la predisposizione e la riorganizzazione di strutture con funzioni espositive e culturali in relazione con l'acqua. L'area a est dei Magazzini del Cotone era concepita come un ampio spazio all'aperto delimitato dal fronte d'acqua, dal complesso dei Magazzini, da Porta Siberia⁴¹ e dalla facciata principale di un nuovo edificio destinato a Capitaneria di Porto⁴², a sua volta posizionato di fronte ad un nuovo parcheggio multipiano. In corrispondenza di quest'area, il progetto proponeva la realizzazione di un bacino acqueo da ricavare all'interno degli interrimenti preesistenti nella zona del Mandraccio. Sul piazzale prospiciente il nuovo specchio d'acqua il piano prevedeva l'allestimento di strutture atte ad ospitare un teatro all'aperto, orientato secondo l'assialità fornita dall'edificio dei Magazzini del Cotone. Queste strutture, dotate di rampe mobili e rotanti, erano progettate per consentire la visione di spettacoli sia su terra ferma che in acqua su piattaforme galleggianti, oppure potevano essere accatastate per garantire la libera fruizione della piazza. La proposta, come si evince dai disegni allegati⁴³, si caratterizzava nuovamente per la presenza di congegni tecnologici quali antenne e radiotrasmettenti che, come era stato ipotizzato anche nelle versioni precedenti, sarebbero state capaci di connettere in tempo reale gli eventi in corso sulla piazza con quelli in altre località⁴⁴.

Il bacino d'acqua previsto nella zona del Mandraccio, nonostante si collocasse nella stessa area in cui era stato proposto anche nelle prime versioni progettuali, si presentava con un disegno più articolato. Pur confermando la presenza di un parcheggio interrato multipiano, il bacino presentato nella proposta del 1987 si conformava in una prima porzione più ampia, adatta all'eventuale esposizione di imbarcazioni, ed in una seconda più stretta e lunga che si sviluppava lungo il perimetro settentrionale del quartiere del Molo, ricostituendo parzialmente l'antica configurazione dell'interfaccia città-mare della zona.

La riconfigurazione dell'affaccio sul mare e del sistema di connessione tra tessuto urbano e acqua non si limitava alla zona del Mandraccio bensì si risolveva in un disegno più grande che si estendeva all'intera linea di costa e che trovava trasposizione anche sulla modalità di integrazione tra città storica e Porto Antico. Se nel piano quadro il collegamento tra centro urbano e porto storico si traduceva

nella realizzazione di una Via del Mare in corrispondenza, prima, di via San Lorenzo e, poi, di via al Ponte Reale, nella versione progettuale del 1987 prendeva forma un sistema di relazioni totalmente inedito. Innanzitutto, al fine di evitare l'intersezione tra traffico veicolare su via Gramsci ed ipotetici attraversamenti pedonali a raso, si proponeva la realizzazione di un breve tunnel pedonale da costruirsi tra Palazzo San Giorgio e piazza della Raibetta. Questo passaggio garantiva sia un accesso sicuro al Porto Antico e, al contempo, l'ingresso alla futura stazione della metropolitana sotterranea collocata in corrispondenza di Palazzo San Giorgio⁴⁵. Una volta giunti nel porto storico, il collegamento con l'acqua non si risolveva più in una Via del Mare diretta verso il centro dello specchio acqueo, bensì in un ponte pedonale che, partendo dall'estremo di ponte Embriaco, nonché il punto di congiunzione tra gli assi di via San Lorenzo, via al Ponte Reale e calata Molo Vecchio, avrebbe connesso la zona del Deposito Franco con la nuova area adibita a teatro all'aperto in testa ai Magazzini del Cotone. Questa struttura si configurava come una passerella mobile con un impalcato ligneo sorretto da due travi metalliche reticolari dotate di una cerniera centrale di articolazione che ne permetteva il sollevamento per il passaggio delle imbarcazioni verso il Mandraccio⁴⁶.

Questa configurazione era il risultato di alcune esplorazioni progettuali precedenti formulate tra il 1985 ed il 1987. In queste proposte, la rinnovata Via del Mare veniva presentata con svariate soluzioni plano-altimetriche. Era il caso, ad esempio, dell'installazione di pedane circolari, probabilmente galleggianti, in corrispondenza dell'aggancio con ponte Embriaco⁴⁷; oppure della predisposizione di un articolato sistema di moli pedonali che circoscrivevano piccole aree riaperte al mare⁴⁸.

Il ponte Embriaco, posizionandosi nel fulcro delle tre principali direttrici spaziali del progetto⁴⁹, assumeva il ruolo di spazio primario sul quale conformare un complesso di strutture a supporto del recupero del Porto Antico. In questo senso, la proposta del 1987 rivestiva un momento cruciale nel percorso progettuale di Piano sul progetto del Porto Antico in quanto rappresentava la prima versione in cui compariva, in testa al ponte Embriaco, la struttura del Bigo⁵⁰. Progettato dal gruppo di lavoro di Piano, insieme a Peter Rice⁵¹, il Bigo si configurava come un congegno "formato da alberi e picchi in acciaio trattato, incernierati su una rosetta di base dotata di proprie fondazioni indipendenti, e controventati da una fitta serie di cavi d'acciaio"⁵². Il disegno della struttura ne chiariva in maniera inequivocabile la relazione con quel linguaggio navale che caratterizza la zona portuale storica e che aveva così profondamente influenzato la grammatica delle architetture di Renzo Piano a Genova. Il Bigo

45 Si fa riferimento al progetto del RPBW, con S. Ishida, M. Carroll, O. Di Blasi, E. Frigerio, F. Marano, M. Varratta, G. Fascioli, D. Hart, M. Mattei, per la realizzazione delle stazioni della metropolitana di Genova (1983-2003), cliente Comune di Genova. Per approfondimenti, si veda: Nicotra F., *Le infrastrutture urbane. Le stazioni della metropolitana di Renzo Piano a Genova*, in "Materia", n. 35, 2001, pp. 94-103.

46 Piano R., *Genova 1992: progetto per l'esposizione internazionale*, in "Phalaris", n. 18, 1992, p. 46.

47 ASM, FRP, T COLOMBO COL50.

48 ASM, FRP, R COL 0026.

49 ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.

50 Come ricordano Truffelli e Ishida, l'idea del Bigo nasceva a seguito della visione di una fotografia scattata da Gianni Berengo Gardin. Questa immortalava l'estremità orientale dei Magazzini del Cotone in primo piano, la Lanterna sullo sfondo ed una nave con i suoi alberi di carico e bighi. I progettisti ricordano come Peter Rice, alla vista della fotografia, abbia proposto a Piano di realizzare un'architettura che potesse parlare lo stesso

linguaggio, secondo forme ed elementi direttamente riconducibili all'immaginario nautico e portuale. Si veda: Ishida S., Truffelli R. V., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 02/10/2023.

51 Peter Rice (1935-1992) è stato un ingegnere irlandese. Lavorando per conto di Arup & Partners, ha collaborato in svariate occasioni con Renzo Piano. Inoltre, è stato cofondatore dell'Atelier Piano & Rice, operativo tra il 1978 ed il 1980.

52 ASM, FRP, B 402, 1987, sp.

53 Toffolon M., *Sotto le ali di una tenda*, in "Modulo", n. 181, 1992, p. 488.

54 Si veda: *ivi*, p. 491.

55 Si fa riferimento al capitolo 2.

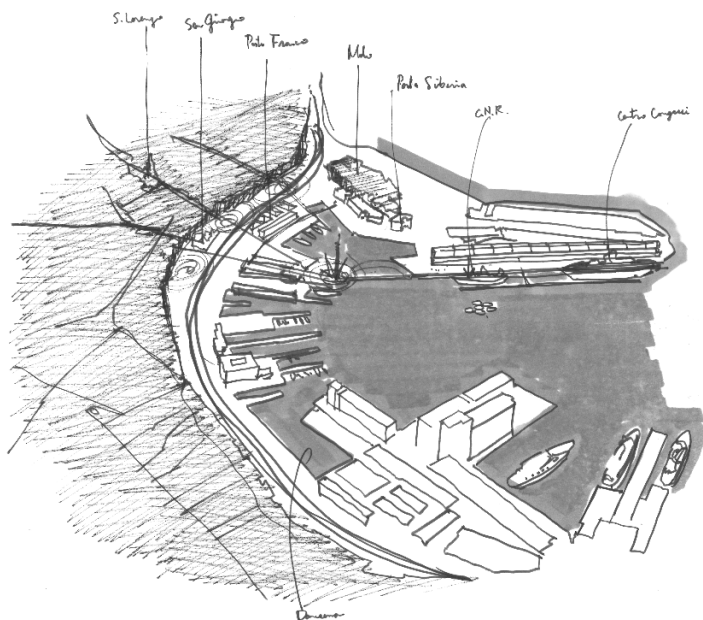
56 Romanelli M., *Renzo Piano Spazio scenico per Moby Dick: "Ulisse e la valenza bianca"*, in "Domus", n. 746, 1993, p. 12.

57 Vittorio Gassman (1922-2000) è stato un attore e regista italiano. Ha collaborato insieme a Renzo Piano per la realizzazione dello spettacolo *Ulisse e la Balena Bianca*, ispirato a

diveniva così l'esatta trasposizione dell'immaginario portuale in un congegno strutturale d'avanguardia capace di sfidare i limiti della gravità nel tentativo di sorreggere i grandi carichi sospesi agganciati ai suoi tiranti.

Grazie ai suoi alberi di carico, oltre a sostenere la passerella mobile che collegava il ponte Embriaco con i Magazzini del Cotone, il Bigo avrebbe anche sorretto un sistema di due ascensori panoramici e la tensostruttura di una riconfigurata Piazza delle Feste. Gli ascensori, addossati sulla struttura centrale del Bigo, consentivano di godere della scoperta graduale della città in una cabina nautica tecnologicamente avanzata. Potendosi elevare fino a 50 m di altezza e ruotare su sé stesse di 360°, gli ascensori avrebbero permesso di oltrepassare la barriera visiva dell'edificio del Millo e della Sopraelevata, rivelando così la vista sulla città di Genova.

Se da un lato il Bigo ospitava gli ascensori panoramici, dall'altro questo sorreggeva la copertura della Piazza delle Feste posizionata in questa versione progettuale, su ponte Embriaco. Secondo la riconfigurazione dell'area espositiva del 1987, la Piazza sarebbe divenuta il fulcro dell'intero territorio espositivo dal quale si sarebbero sviluppati gli itinerari di visita della manifestazione. Concepito anch'essa come un "sistema strutturale integrato di pennoni e cavi"⁵³, la Piazza si configurava come uno spazio coperto e riparato, come un luogo di aggregazione in grado di integrare ulteriormente quel sistema di spazi pubblici concepito dal gruppo di lavoro di Piano. La copertura, essendo sorretta dall'alto, assumeva la capacità di levitare e lasciava spazio ad un'area completamente permeabile e libera al di sotto di essa. Diveniva cioè l'ennesimo congegno meccanico, complesso e tecnologicamente avanzato che arricchiva ed implementava la proposta di recupero del Porto Antico con un'architettura, allo stesso tempo, leggera, trasparente e fluttuante. La copertura, una tensostruttura innestata su una struttura primaria metallica e da realizzarsi con una membrana in fibra di vetro rivestita di materiale plastico⁵⁴, avrebbe segnalato questo luogo all'interno del complesso network di spazi pubblici del Porto Antico analogamente a quanto era successo con strutture simili nei casi del Laboratorio di Quartiere di Otranto⁵⁵ o della piazza coperta delle Officine Schlumberger a Parigi. In quanto luogo del raduno, la Piazza delle Feste si configurava come uno "spazio vuoto da riempire di suoni e di voci"⁵⁶ e diveniva lo scenario ideale per ospitare le più disparate funzioni. Emblematico, in questo senso, era l'allestimento scenografico realizzato da Piano insieme a Vittorio Gassman⁵⁷ per lo spettacolo *Ulisse e la Balena Bianca*, rappresentato proprio durante l'esposizione colombiana il 6 luglio 1992⁵⁸.



Note di Renzo Piano: "San Lorenzo, San Giorgio, Porto Franco, Molo, Porta Siberia, CNR, Centro Congressi".

RPBW, recupero del Porto Antico, schizzo in cui sono evidenziati gli assi di via San Lorenzo, via al Ponte Reale e della calata Molo Vecchio, Genova, sd.

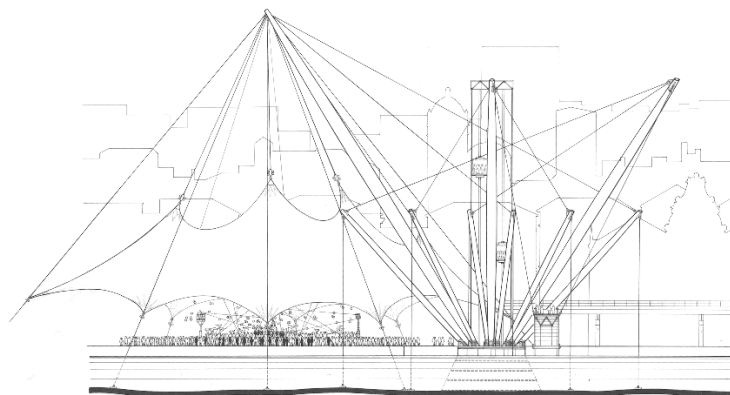
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria del porto storico in cui
sono evidenziati gli assi di via San
Lorenzo, via al Ponte Reale e della
calata Molo Vecchio, intercettando la
Lanterna, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



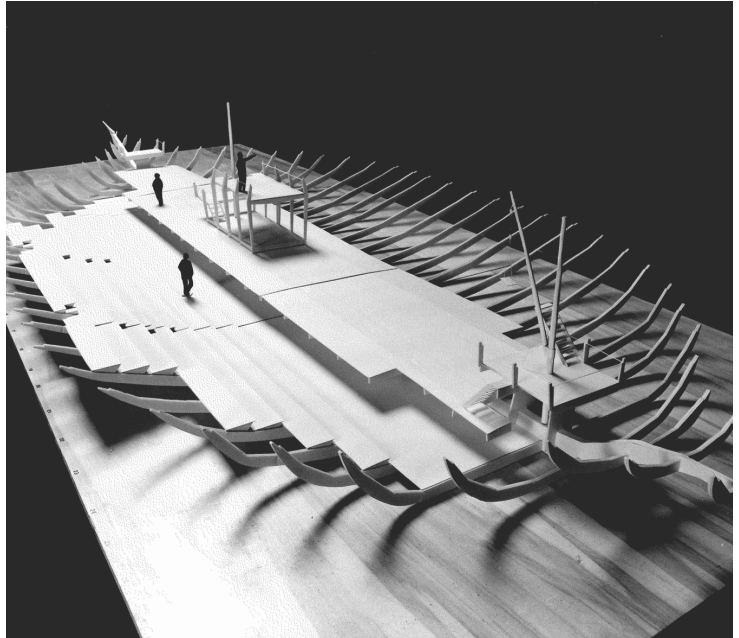
Gianni Berengo Gardin, nave
attraccata al largo dei Magazzini del
Cotone, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prospetto del Bigo con ponte
pedonale levatoio e della Piazza
delle Feste, Genova, 1986.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, costruzione
dell'allestimento de *Ulisse e la
Balena Bianca* alla Piazza delle
Feste, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Publifoto, recupero del Porto Antico,
modello dell'allestimento progettato
per *Ulisse e la Balena Bianca*,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Il progetto esecutivo di recupero del Porto Antico
 Il progetto delle celebrazioni colombiane, negli anni successivi al 1987, si sarebbe sviluppato con numerose variazioni, pur mantenendo salde le scelte principali già introdotte. Il piano di recupero del Porto Antico avrebbe raggiunto uno stadio definitivo soltanto nel marzo 1989, in concomitanza dell'affidamento al RPBW della progettazione esecutiva dell'esposizione colombiana da parte di Italmimpianti⁵⁹, concessionaria dell'opera. La proposta redatta a partire da marzo 1989, denominata *progetto di massima*⁶⁰, veniva ufficialmente presentata all'Ente Colombo '92 nel mese di giugno e si configurava come il naturale avanzamento delle elaborazioni precedenti, costituendo l'ultimo passaggio necessario all'avvio delle operazioni di cantiere in vista dell'inaugurazione della manifestazione, prevista il 15 maggio 1992. Ciononostante, il progetto di massima sarebbe stato oggetto di ulteriori revisioni e varianti in corso d'opera: i materiali conservati negli archivi della FRP attestano l'esistenza di numerose versioni progettuali differenti. Quelle elaborate nel 1989 si distinguono considerevolmente da quelle realizzate nel 1987, soprattutto per quanto riguarda la posizione delle nuove architetture introdotte da Piano, la conformazione degli elementi progettati, la configurazione degli spazi esterni e le modalità di recupero degli edifici esistenti. Le proposte esecutive ideate nel 1990, invece, presentano minime variazioni, limitate essenzialmente all'organizzazione degli spazi pubblici.

Gli elaborati conclusivi sono stati realizzati a partire dal 1990⁶¹, dopo l'approvazione definitiva della Conferenza dei Servizi nell'ottobre 1989⁶². Rispetto alle fasi precedenti, il progetto esecutivo presentava numerose modifiche che, da un alto, recepiavano le novità introdotte nel 1987 e, dall'altro, reintroducevano alcuni elementi già sperimentati nel piano quadro elaborato tra il 1984 ed il 1985.

Tra i principali aggiornamenti presentati nel progetto esecutivo del 1990 figurava soprattutto la ridefinizione ulteriore della relazione tra città e zona portuale. Il collegamento tra centro storico e Porto Antico veniva risolto nuovamente in corrispondenza dell'asse di via al Ponte Reale tramite la predisposizione di una "zona di saldatura"⁶³. Quest'area era concepita come un sistema di piazze e spazi pubblici capace di mettere in relazione tra di loro piazza Banchi con piazza Caricamento tramite un percorso pedonale continuo reso possibile dall'interramento di via Gramsci in un nuovo sottopasso veicolare tra ponte Spinola ed il Deposito Franco⁶⁴. La realizzazione della galleria era favorita dalla contemporanea costruzione del tunnel metropolitano nella medesima area. Come mostrano le sezioni realizzate in corrispondenza di piazza Caricamento⁶⁵, il sottopasso si sarebbe conformato come un'infrastruttura con un livello superiore

Moby Dick di Herman Melville.

58 ASM, FRP, R COL 0045.

59 Italmimpianti è una società italiana attiva principalmente nei settori dell'ingegneria impiantistica, metallurgica e siderurgica. È stata la concessionaria delle opere realizzate al Porto Antico di Genova in occasione dell'Expo del 1992. Per approfondimenti, si veda: aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, pp. 100-101.

60 Nell'archivio della FRP sono presenti 2 book di presentazione del progetto di massima redatto per l'Expo di Genova del 1992: uno completo composto da 179 tavole (ASM, FRP, B 347, 1989); un estratto comprensivo anche di un breve testo introduttivo (ASM, FRP, B 407, 1989). Si veda anche: ASM, FRP, F COL_003.

61 ASM, FRP, F COL_008.

62 Si veda: aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 56; ASM, FRP, F COL_005.

63 ASM, FRP, B 407, 1989, sp.

64 Si veda: Bugatti A., *Genova. Aspettando Colombo*, in "Costruire", n. 44, 1986, p. 48.

65 ASM, FRP, R COL 0004.

ed uno inferiore, destinati ad ospitare rispettivamente il traffico veicolare ed il tracciato della metropolitana. In questo modo, si sarebbero evitate ulteriori operazioni di scavo, riducendo l'asportazione di suolo ed il conseguente impatto con i moli storici presenti al di sotto dell'area portuale⁶⁶.

Grazie alla predisposizione del sottopasso veicolare si poteva concretamente dar forma ad un continuo spaziale senza barriere che, dal cuore del centro storico, sarebbe stato in grado di convergere verso il fronte d'acqua fino ad intercettare il centro dello specchio acqueo antico. Il piano, in questo modo, tornava a prevedere la realizzazione di una Via del Mare, analogamente alle proposte precedenti a quella del 1987, che potesse raggiungere il cuore del bacino portuale storico. In questa nuova configurazione, la Via del Mare trovava collocazione in corrispondenza di ponte Spinola, secondo una soluzione che Piano aveva iniziato a sperimentare già in qualche variante precedente⁶⁷. Grazie a questa conformazione Piano riusciva finalmente a dare forma compiuta a quel congegno urbano concepito sin dai suoi primi schizzi del 1984: un sistema di spazi pubblici e di piazze assistenti lungo un asse perpendicolare alla linea di costa capace di connettere città e mare.

Nel piano elaborato nel 1990, Piano ed i suoi collaboratori avevano introdotto un ulteriore elemento che completava il network di spazi pubblici al Porto Antico. Riferendosi nuovamente a quell'inedita vista che si avrebbe avuto sulla città di Genova dal centro dello specchio acqueo, la proposta prevedeva l'inserimento di un ulteriore spazio da collocarsi in testa alla Via del Mare. L'Isola delle Chiatte si conformava come il capolinea del percorso fruibile attraverso il sistema di spazi pubblici proposto dal gruppo di lavoro di Piano. L'Isola, già abbozzata in alcune versioni progettuali precedenti⁶⁸, era costituita da una struttura di chiatte galleggianti recuperate, già presenti in loco, sulle quali sarebbe stata agganciata una pedana rettangolare, configurando un piano esterno praticabile. Questo spazio galleggiante, di chiara reminiscenza parigina, come afferma Piano⁶⁹, si configurava come un teatro sull'acqua ed era dotato di un sistema di cerniere che ne consentiva la rotazione attorno agli ancoraggi disposti lungo la Via del Mare. Tramite questo meccanismo tecnologico, la platea avrebbe potuto orientarsi verso tre differenti scenografie, anch'esse collocate su strutture galleggianti, capaci di inquadrare prospettive differenti sul Porto Antico. In una di queste configurazioni, lo spazio teatrale sarebbe stato rivolto verso il Bigo, mentre, in altre, questo avrebbe potuto intercettare i Magazzini del Cotone o aprirsi direttamente verso il mare aperto, adattandosi alle esigenze sceniche. Analogamente agli altri elementi del piano per il Porto Antico, anche l'Isola delle Chiatte era l'esito di una lunga

66 Si veda: Nicotra F., *Le infrastrutture urbane. Le stazioni della metropolitana di Renzo Piano a Genova*, in "Materia", n. 35, 2001, p. 96.

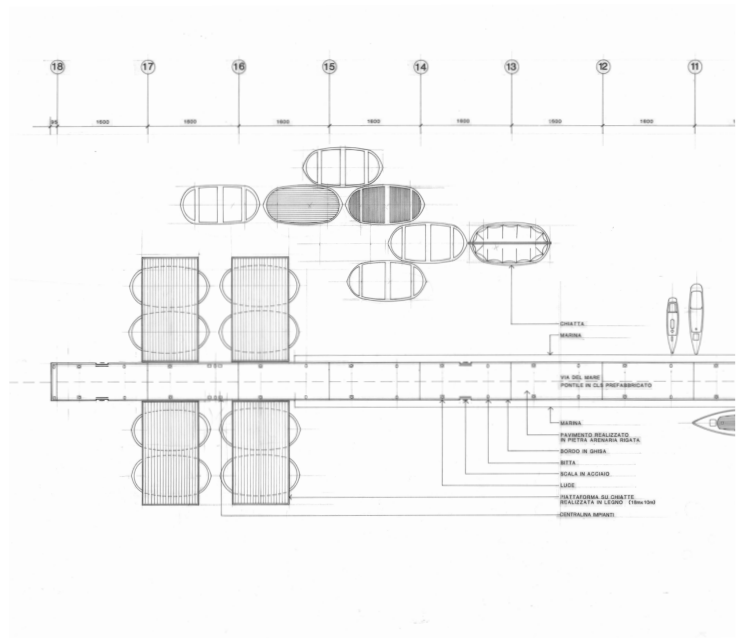
67 ASM, FRP, S COLOMBO '92 73.

68 ASM, FRP, S COLOMBO '92 69; ASM, FRP, S COLOMBO '92 73.

69 Aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 96.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria generale del progetti di
massima, Genova, 1989.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



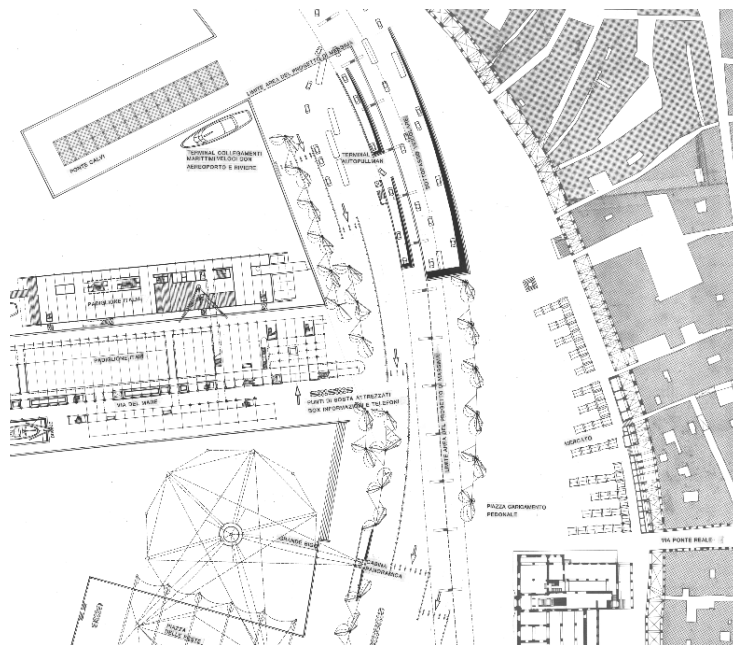
RPBW, recupero del Porto Antico, proposta per l'organizzazione della zona dell'Isola delle Chiatte con multipli spazi galleggianti, Genova, 1990.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



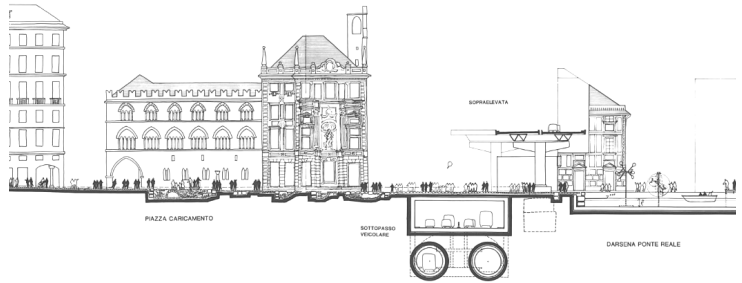
Gianni Berengo Gardin, stazione
della metropolitana di San Giorgio,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, stazione
della metropolitana di San Giorgio,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico, dettaglio della planimetria generale del piano di massima in corrispondenza di Piazza Caricamento, Genova, 1989. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



RPBW, recupero del Porto Antico, sezione lungo via al Ponte Reale in cui si nota il sistema di infrastrutture sotterranee in corrispondenza di Piazza Caricamento, Genova, 1989. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

sequenza di stadi progettuali precedenti con le quali esano state esplorate differenti soluzioni morfologiche e funzionali. Ad esempio, alcune soluzioni proponevano la realizzazione di un unico grande spazio, mentre altre prevedevano un sistema articolato in più aree⁷⁰. Talvolta venivano esplicitate delle funzioni specifiche⁷¹, mentre, in altre proposte, l'Isola era concepita come spazio neutro, privo di destinazioni d'uso predeterminate.

Se da un lato il progetto esecutivo aveva riproposto la soluzione della Via del Mare in forme che trovavano forti analogie con le proposte del piano quadro, dall'altro questo accettava ed approfondiva quelle integrazioni tecnologiche che Piano ed i suoi collaboratori avevano introdotto nelle versioni progettuali realizzate a partire dal 1987. Il disegno del Porto Antico recepiva l'iconico elemento del Bigo, sebbene con una posizione ed una forma differenti. Innanzitutto, questo aveva assunto nel corso degli approfondimenti progettuali, una fisionomia strutturale sempre più precisa ed articolata. La versione finale del Bigo, posizionato a sud di ponte Embriaco⁷², si articolava a partire da una fondazione circolare immersa in acqua, alla quale erano agganciate le travi strutturali metalliche. Queste si disponevano lungo due assi indipendenti, entrambi composti, da un lato, dai bracci necessari al sostegno delle strutture agganciate al Bigo e, dall'altro, da quelli relativi a controbilanciarne il peso. Sorretti dalle strutture del Bigo trovavano collocazione la grande copertura della Piazza delle Feste e l'ascensore panoramico. A differenza delle proposte precedenti, quest'ultimo non era più posizionato lungo il corpo centrale del Bigo, bensì direttamente sulla calata antistante l'edificio del Millo, sorretto da uno dei bracci della sua struttura metallica.

La cabina panoramica entrava in relazione con un insieme di nuove strutture che costituivano l'ennesima integrazione tecnologico-architettonica del progetto. Si trattava dei *pennoni di calata*, ovvero di strutture fatte di tende e vele, posizionati lungo le calate e concepiti per configurare un inedito fronte d'acqua scandito da elementi verticali, sottili e leggeri. Questi dispositivi avevano fatto la loro comparsa sin dalle versioni progettuali elaborate nella seconda metà del 1989, in concomitanza della rilocalizzazione del Bigo a sud del ponte Embriaco. Come si evince dagli elaborati progettuali di quel periodo⁷³, i pennoni erano disposti su due file parallele, seguendo il profilo delle calate comprese tra ponte Calvi ed il Mandraccio. In queste proposte, tali elementi erano concepiti come strutture metalliche adibite a sostenere grandi vele e bandiere, evocando l'immaginario navale. Nel progetto esecutivo, queste sarebbero state gradualmente ridotte numericamente e sostituite con soluzioni più leggere, sviluppate in collaborazione con l'artista giapponese Susu-

70 ASM, FRP, S COLOMBO '92 55.

71 ASM, FRP, S COLOMBO '92 63.

72 ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.

73 ASM, FRP, S COLOMBO '92 78;
ASM, FRP, R COL 0010.

74 Susumu Shingu (n. 1937) è uno scultore e pittore giapponese. Le sue opere sono principalmente ideate per interagire con le forze naturali, prima fra tutte, il vento.

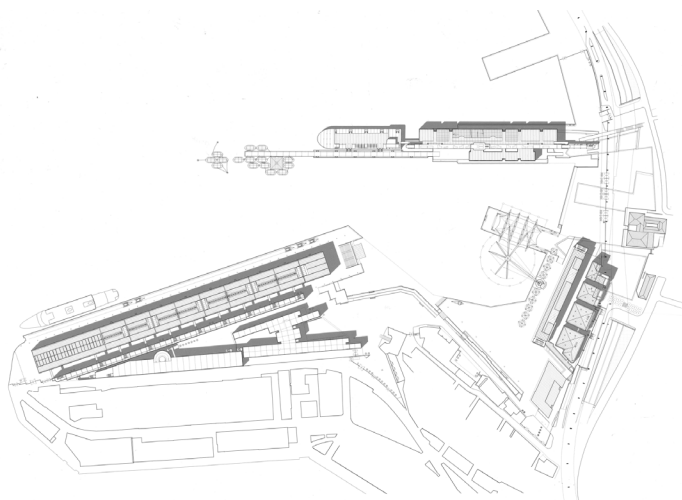
mu Shingu⁷⁴. Egli aveva reinterpretato il disegno dei pennoni di calata elaborando delle strutture alte e snelle composte da un unico pilastro sormontato da un sistema reticolare di elementi metallici e cavi, a cui erano agganciate, a loro volta, piccole vele. L'intero sistema, analogamente ad altre sculture realizzate da Shingu in altri contesti, era connesso al pilastro centrale tramite cerniere in grado di ruotare nelle tre direzioni in risposta al vento. Ne risultava un congegno non soltanto fortemente legato all'immaginario delle strutture navali del Porto Antico, ma dinamico, cinetico e mutevole.

La sistemazione della zona di ponte Embriaco si completava, come anticipato, con la Piazza delle Feste, confermata nella stessa posizione ma con forme e dimensioni differenti. Nel progetto esecutivo del 1990, la tenda della Piazza si conformava come una struttura con pianta ellittica di dimensioni 30x60 m, suddivisa in cinque campate da 12 m ciascuna⁷⁵. Quest'ultime erano sostenute da travi metalliche curve collegate, agli estremi, ai cavi di sostegno del Bigo e ad altre strutture metalliche minori capaci di connettere la copertura al basamento di ponte Embriaco. Analogamente agli altri dispositivi introdotti da Piano nel Porto Antico, anche la conformazione definitiva della Piazza delle Feste era l'esito di una serie di fasi progettuali intermedie, nelle quali la struttura aveva assunto configurazioni differenti. Ad esempio, nelle proposte elaborate tra il 1988 ed il 1989⁷⁶, la copertura si presentava come una tensostruttura rettangolare di grandi dimensioni, concepita per coprire interamente ponte Embriaco. In questa configurazione, la struttura non risultava completamente sorretta dal Bigo, ma era ancorata direttamente al suolo del ponte ed agganciata al Bigo solo nella zona centrale.

Similmente a quanto avvenuto nella zona di ponte Embriaco, anche l'area del Mandraccio diveniva oggetto di una revisione nel progetto esecutivo che accettava ed approfondiva gli elementi già delineati nelle fasi precedenti. Innanzitutto, l'intervento confermava la presenza di un parcheggio multipiano interrato, il cui scavo avrebbe consentito di realizzare una stretta e lunga lama d'acqua che avrebbe lambito le mura del quartiere del Molo, riconfigurando l'antica conformazione dell'interfaccia città-acqua. A completare l'area del Mandraccio, Piano aveva ipotizzato, analogamente a quanto aveva proposto ai Magazzini del Cotone, la costruzione di un'ulteriore architettura in grado di ospitare i servizi ed i locali funzionali al recupero delle palazzine del Deposito Franco e del Millo. A differenza della Spina dei Servizi, l'edificio del Mandraccio assumeva le sembianze di un fabbricato dal carattere tipologico tradizionale, le cui dimensioni erano calibrate sulla scansione volumetrica dei quartieri storici del Deposito Franco. Tale differenza di trattamento confermava la coerenza metodologica del progetto, non fondato su uno stile as-

75 Si veda: Righetti P., *Gli ex magazzini del cotone*, in "Modulo", n. 185, 1992, p. 488.

76 ASM, FRP, S COLOMBO '92 69; ASM, FRP, S COLOMBO '92 73.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria generale del progetto
esecutivo, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, il complesso di Ponte Embriaco con il Bico, la Piazza delle Feste e le sculture di Susumu Shingu, Genova, 1992. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Sa., recupero del Porto Antico,
vista sulla zona di ponte Embriaco,
Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, fase di montaggio della copertura plastica della Piazza delle Festa, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, le sculture di Susumu Shingu, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, le sculture di Susumu Shingu e l'ascensore panoramico in azione, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

sunto a priori, bensì declinato sulla base delle specifiche qualità del contesto d'intervento. Localizzato a sud del Deposito Franco, l'edificio contribuiva a definire una quinta edilizia all'area del Mandraccio, generando uno spazio urbano più raccolto, a sua volta delimitato dalla presenza delle Mura di Malapaga.

L'ampia zona pubblica compresa tra Magazzini del Cotone, Capitaneria di Porto e Porta Siberia si presentava, nel progetto esecutivo, in una veste del tutto rinnovata. Con le versioni progettuali elaborate tra il 1987 ed il 1989, Piano ed i suoi collaboratori avevano ripensato e ridisegnato il teatro all'aperto collocato in testa ai Magazzini del Cotone. La calata compresa tra i Magazzini ed il Millo era stata oggetto di una significativa ridefinizione attraverso l'inserimento di un piccolo ponte levatoio, concepito per permettere l'accesso delle imbarcazioni al bacino del Mandraccio. Quest'ultimo era a sua volta collegato ad un secondo bacino più ridotto tramite un sistema di paratoie mobili. In questa configurazione, il teatro trovava posto nel secondo specchio acqueo e assumeva le sembianze di uno spazio scavato nel suolo, con gradinate e scena ribassata. Il progetto consentiva, grazie alla movimentazione delle paratoie, di riempire d'acqua il bacino teatrale a seconda delle esigenze sceniche in modo da poter avere esibizioni e spettacoli anche in acqua⁷⁷. Le versioni esecutive del 1990 avevano definitivamente abbandonato tale soluzione, prevedendo invece un'inedita riconfigurazione del fronte d'acqua. La zona pubblica antistante i Magazzini del Cotone era stata scavata per realizzarvi una piccola insenatura direttamente aperta sul mare. Questa era completata da una grande gradinata digradante verso l'acqua, orientata su un piccolo palco galleggiante, ultima traccia delle soluzioni teatrali precedentemente ipotizzate⁷⁸.

Se per quanto riguarda il recupero degli edifici esistenti il progetto manteneva fede alle soluzioni che erano state sviluppate precedentemente, l'infrastruttura pubblica di collegamento tra città e mare ideata da Piano si completava, a partire dal 1989, dell'ennesima integrazione architettonica: l'Acquario. Data la complessità dell'opera e la specificità delle attrezzature richieste, la progettazione dell'Acquario era stata condivisa tra RPBW, responsabile dell'architettura e delle strutture esterne, e lo studio Cambridge Seven Associates con l'architetto statunitense Peter Chermayeff⁷⁹, incaricato di sviluppare il percorso espositivo ed i sistemi interni. La decisione di collocare un acquario al Porto Antico era maturata attraverso una serie di incontri tra l'amministrazione pubblica ed il gruppo di lavoro coordinato da Piano⁸⁰, nonché dall'attenzione rivolta ad analoghe operazioni di riqualificazione dei waterfront statunitensi⁸¹. L'idea era che l'Acquario avrebbe potuto assumere il ruolo di polo attrattore principale, di dispositivo culturale capace di innescare un proces-

77 ASM, FRP, B 347, 1989, tavv. PS 1.1-PS 6.1.

78 ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.

79 Peter Chermayeff (n. 1936) è un architetto statunitense. Insieme allo studio Cambridge Seven Associates, di cui è cofondatore, ha realizzato svariati acquari, tra cui quelli di Baltimora, Osaka, Chattanooga, Genova e Lisbona.

80 La decisione di realizzare un edificio che potesse ospitare un acquario era nata a seguito di vari dibattiti tra amministrazione pubblica

e progettisti. In particolare, si ricorda l'apporto di Claudio Burlando, all'epoca consigliere comunale, nel proporre una tale operazione dopo il sopralluogo all'Acquario di Baltimora. Per approfondimenti, si veda: aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 46.

81 Si fa riferimento ad alcune immagini presenti nell'archivio della FRP che ritraggono diversi interventi di riqualificazione di waterfront, tra cui quelli di Boston, Sidney, Shanghai, Marsiglia, Amburgo e San Francisco. Si veda: ASM, FRP, R COL 0016.

82 Si fa riferimento al capitolo 3.

83 ASM, FRP, B 407, 1989, sp.

84 Si ricorda che il progetto espositivo del Padiglione Italia dell'Expo di Genova del 1992 è stato curato da Giulio Macchi.

85 ASM, FRP, S COLOMBO '92 08; ASM, FRP, T COLOMBO COL42.

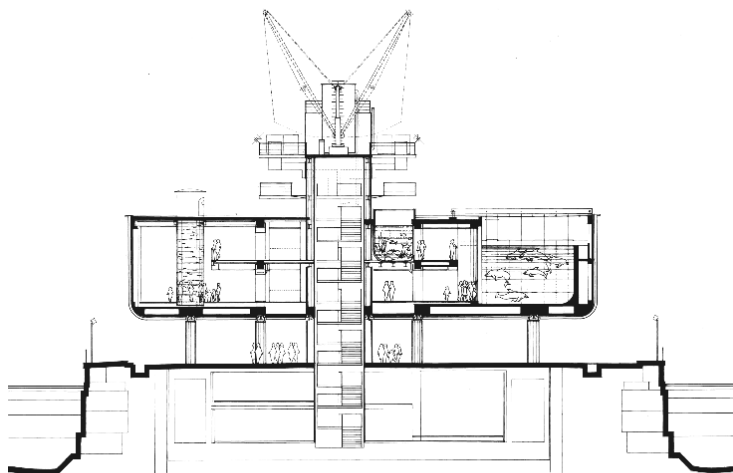
so di riappropriazione e riscoperta dei valori ambientali e identitari del Porto Antico. All'interno del sistema di spazi pubblici gravitanti intorno al nodo di piazza Caricamento, l'Acquario si collocava nella porzione più prossima al mare di ponte Spinola, affiancando ed integrando il tracciato della Via del Mare.

Sin dalle prime versioni, il progetto architettonico richiama esplicitamente il linguaggio navale legato al contesto portuale, tanto da perdere i connotati convenzionali di edificio per assumere le sembianze di una grande nave ormeggiata al largo di Genova, richiamando in maniera inequivocabile le strutture proposte da Piano per il Polo di Servizi⁸². L'Acquario si configurava come un complesso di volumi lunghi, bassi e stretti disposti lungo l'assialità di ponte Spinola. I due corpi laterali, destinati ad ospitare gli spazi espositivi, erano connessi da una spina centrale più estesa, concepita per accogliere l'ingresso, i servizi ed i locali di smistamento dei visitatori. L'altezza complessiva della struttura non avrebbe potuto superare i tre piani fuori terra, in modo da non costituire una barriera visiva dalla città verso il mare⁸³. Il piano terra era adibito a spazi commerciali e di servizio, mentre quelli superiori ospitavano le aree espositive. I volumi laterali erano articolati in una sequenza di sale disposte in fila, organizzate secondo un itinerario lineare. Questi ambienti erano principalmente sviluppati su un solo livello, ad eccezione tranne delle grandi vasche d'acqua dedicate agli animali più grandi. In questi casi, sarebbe stato possibile godere, al livello inferiore, di una vista al di sotto della superficie dell'acqua mentre, al piano superiore, di una dall'alto, offrendo così due prospettive complementari sui medesimi ambienti. Il complesso si completava inoltre di due piani interrati, necessari a garantire il corretto ancoraggio della struttura al suolo e ad ospitare i locali tecnici indispensabili al funzionamento delle vasche e degli spazi espositivi.

La composizione dell'Acquario si completava di un volume galleggiante, collocato a nord di ponte Spinola, che avrebbe ospitato il Padiglione Italia⁸⁴, inizialmente ipotizzato su una nave ormeggiata di fronte ai Magazzini del Cotone lungo la calata Molo Vecchio. Nelle versioni successive, le strutture galleggianti previste a nord trovavano nuova collocazione in coda al complesso dell'Acquario e si conformavano nuovamente in una vera e propria nave che avrebbe preso il nome di Nave Italia⁸⁵. Questa era accessibile tramite un passaggio in quota che avrebbe permesso di mettere in relazione il primo piano dell'Acquario con il ponte principale dell'imbarcazione. Quest'ultima era caratterizzata dalla presenza di due ponti coperti completamente privi di supporti intermedi, in grado di accogliere allestimenti liberamente configurabili in funzione delle esigenze espositive. Lo spazio espositivo si completava con il ponte superiore



RPBW, scheda di materiali fotografici
relativa ad altre operazioni di
riqualificazione di waterfront, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



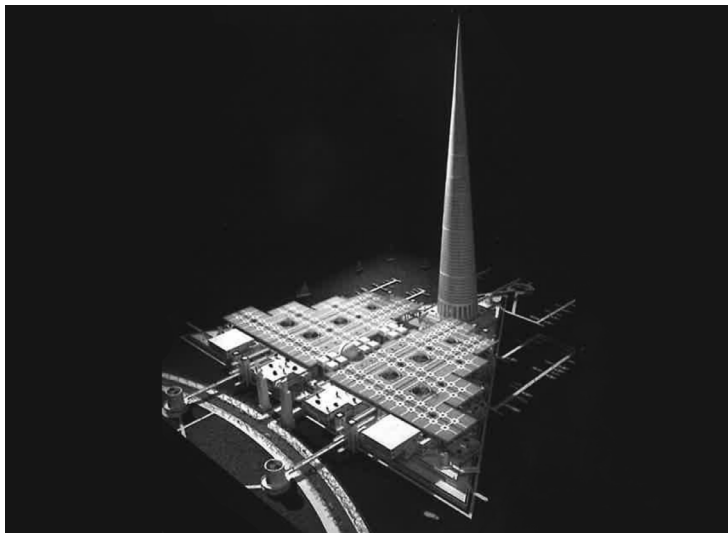
RPBW, recupero del Porto Antico,
sezione trasversale dell'Acquario,
Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, prospetto verso la città dell'Acquario, Genova, 1992. Archivi Storici del Politecnico di Milano.



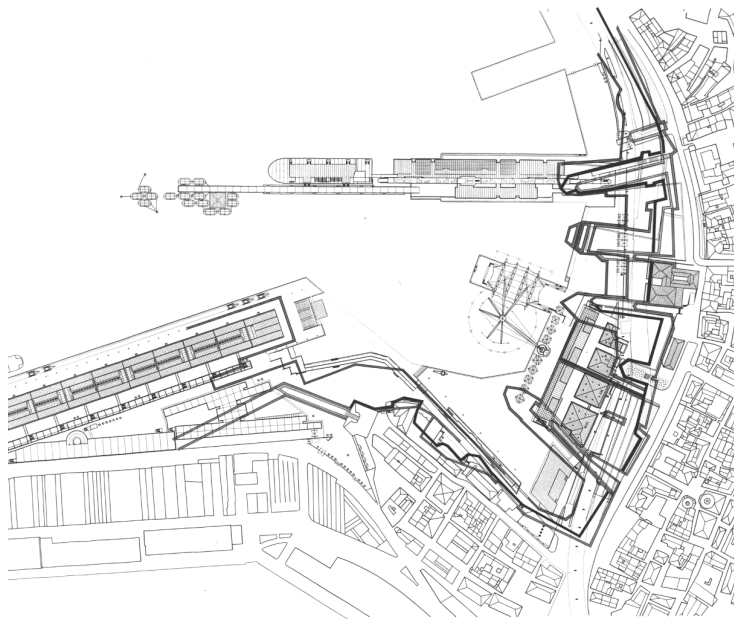
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, il piano terra
permeabile dell'Acquario, Genova,
1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Clyde May, progetto Newport,
modello, Genova, sd.
Tasso M., *Il «cono di Portman» e
l'operazione porto antico. Progetti,
atti e memorie sul recupero del
waterfront genovese dal dopoguerra
al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015,
p. 59.



Dan Harmon, progetto Newport,
vista dall'alto, Genova, sd.
Tasso M., *Il «cono di Portman» e
l'operazione porto antico. Progetti,
atti e memorie sul recupero del
waterfront genovese dal dopoguerra
al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015,
p. 63.



RPBW, recupero del Porto Antico, planimetria generale con l'indicazione dei profili delle banchine e dei moli storici, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, gli scavi archeologici in piazza Caricamento durante le operazioni di cantiere, Genova, sd. Archivi Storici del Politecnico di Milano.

esterno, connotato nuovamente dalla presenza di un bigo metallico dal forte carattere evocativo.

Nelle versioni progettuali esecutive, l'Acquario avrebbe subito progressivi aggiustamenti, frutto della complessa e non sempre armoniosa collaborazione tra il gruppo di Piano e quello di Chermayeff⁸⁶. Pur mantenendo la propria conformazione generale articolata in due volumi laterali ed uno centrale di collegamento, il progetto aveva acquisito una maggior definizione soprattutto nel disegno dei prospetti esterni. Questi si venivano a caratterizzare con sottili fessure verticali capaci di suggerire all'esterno la scansione interna degli ambienti e di generare giochi di luci e ombre lungo le superfici. Particolare attenzione era stata rivolta al trattamento degli angoli della struttura, volutamente smussati per rafforzare il legame formale con il linguaggio navale. Coerentemente con questa scelta, i pannelli metallici di facciata venivano arricchiti da segni diagonali che evocavano l'immaginario dei cavi e dei carichi sospesi.

Anche l'Acquario, analogamente alle altre strutture recuperare o integrate da Piano nell'area del Porto Antico, si caratterizzava per la permeabilità e la percorribilità dell'aggancio a terra. Ne risultava un'architettura completamente svuotata al basamento, concepita come la copertura dell'ennesimo spazio aggregativo su mare⁸⁷. Un'architettura non levitante come quella della Piazza delle Feste, bensì, come ricorda Renzo Piano, sorretta da robusti piloni in calcestruzzo armato che sfidavano le leggi della gravità nel tentativo di sorreggere le imponenti e pesanti vasche d'acqua al suo interno.

Al Porto Antico invece c'erano molti riferimenti, una stratificazione molto densa. A ciò che abbiamo trovato si è unito quello che abbiamo aggiunto. Molti di questi edifici, come l'Acquario, levitano sul terreno e questa non è una questione da poco conto. Nell'Acquario ci sono vasche piene d'acqua che pesano centinaia di tonnellate e noi abbiamo pensato di tirarle su.⁸⁸

La collocazione così avanzata della struttura verso l'acqua non solo rispondeva all'intento di instaurare un nuovo dialogo con l'acqua e di marcare l'assialità e la centralità della Via del Mare, bensì, come ricorda Renzo Venanzio Truffelli⁸⁹, derivava anche dalla volontà di non interferire con la presenza degli antichi moli presenti al di sotto del suolo. Durante le operazioni di scavo iniziate nel 1989 erano emersi i resti dei moli storici, già parzialmente rinvenuti nel 1976 durante alcuni lavori al Porto Antico⁹⁰. I saggi condotti in quell'occasione confermavano la veridicità delle mappe storiche e archeologiche, attestando la presenza ancora integra dei moli antichi. Tale condizione si

86 Si fa riferimento all'ampio carteggio presente nell'archivio della FRP: ASM, FRP, F COL_004; ASM, FRP, F COL_005.

87 Si veda: Santolini F., *Genova: il porto antico - l'acquario - la città dei bambini - la scatola cinematografica*, in "Alluminio e Architettura", n. 17, 1998, p. 34.

88 Piano R., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 31/05/2024.

89 Si veda: Ishida S., Truffelli R. V., *Intervista rilasciata all'autore*, Genova, 02/10/2023.

90 I reperti archeologici al Porto Antico erano stati rinvenuti durante le prime operazioni di scavo e

preparazione dell'area di cantiere nel novembre del 1989. Per approfondimenti, si fa riferimento a: Bertamini F., *Porto medievale. Il regalo di Colombo*, in "Costruire", n. 81, 1990, pp. 27-31; aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 56.

91 Nel 1989 era stato presentato un progetto di recupero dei moli storici, con la valorizzazione dei reperti trovati, bocciato successivamente dal Comune. Per approfondimenti, si veda: Bertamini F., *Porto medievale. Il regalo di Colombo*, in "Costruire", n. 81, 1990, pp. 27-31.

92 Il progetto Newport realizzato dall'architetto John Portman, per conto dell'impresario Gianfranco Gadolla, consisteva nella realizzazione al Porto Antico di una nuova grande opera destinata ad ospitare un porto turistico, ristoranti, abitazioni ed uffici. Il progetto aveva assunto le forme di una mastodontica architettura a forma di cono, da realizzarsi al centro dello specchio acqueo su un'ampia base triangolare. Il progetto aveva dato avvio ad un acceso dibattito sul piano di recupero del Porto Antico, per poi essere definitivamente abbandonato. A Gadolla sarebbe stato concesso, successivamente, di realizzare un piccolo porto turistico con albergo annesso nei moli a ponente di ponte Spinola. Per approfondimenti, si veda: Tasso M., *Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015; aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991, p. 50.

93 ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.

94 Si veda: sa., *Colombo '92: la città e il mare*, in "Exporre", n. 3, 1990, pp. 6-7 1990-03, p. 6; ASM, FRP, S COLOMBO '92 71.

spiegava con la progressiva espansione delle infrastrutture portuali verso mare, avvenuta con il graduale interrimento delle strutture preesistenti. In seguito a una serie di confronti con le amministrazioni⁹¹ e alla presentazione di dirompenti proposte progettuali promosse da privati nel Porto Antico – come il caso del progetto Newport dell'architetto John Portman, redatto per conto dell'imprenditore genovese Gianfranco Gadolla⁹² – si sarebbe optato per riportare alla luce soltanto alcune porzioni selezionate dei moli antichi, come quelli in corrispondenza di ponte Spinola e del Mandraccio⁹³. Per un certo periodo, la scoperta archeologica del sito del Porto Antico aveva indotto Piano a immaginare l'area espositiva come un possibile parco archeologico⁹⁴. Tale ipotesi, tuttavia, sarebbe stata abbandonata a causa delle limitazioni in termini di tempo e costi, e del rischio di snaturare l'area compromettendone la possibilità di configurare uno spazio pubblico adeguatamente fruibile.

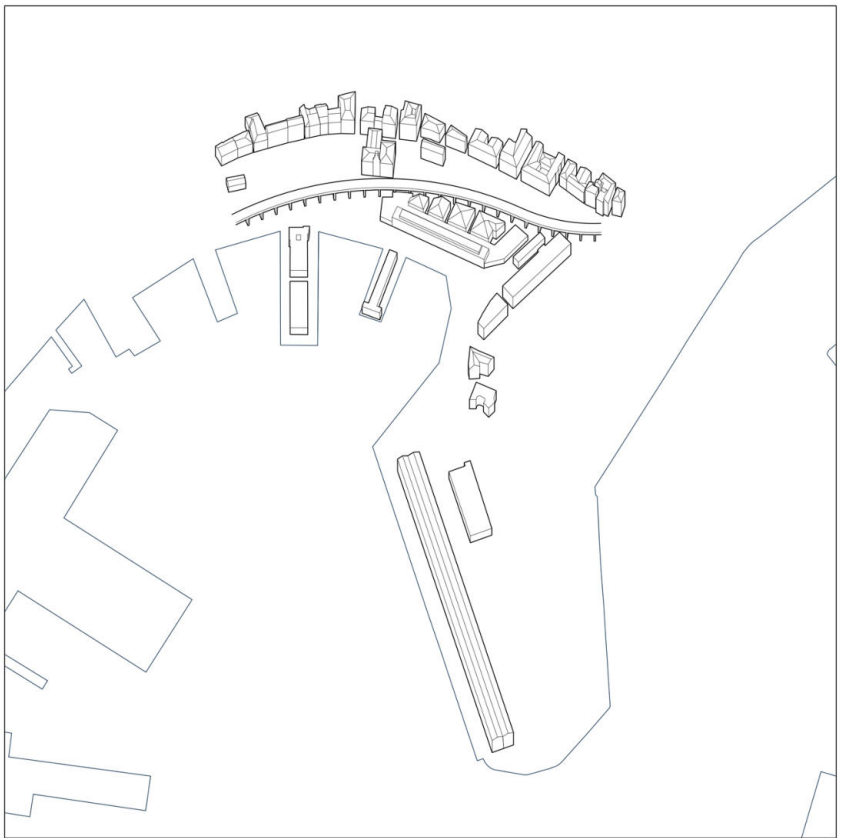
0 m
200
400
600
800
1.000
1.200
1.400
1.600
1.800
2.000
2.200



1

2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
m 0

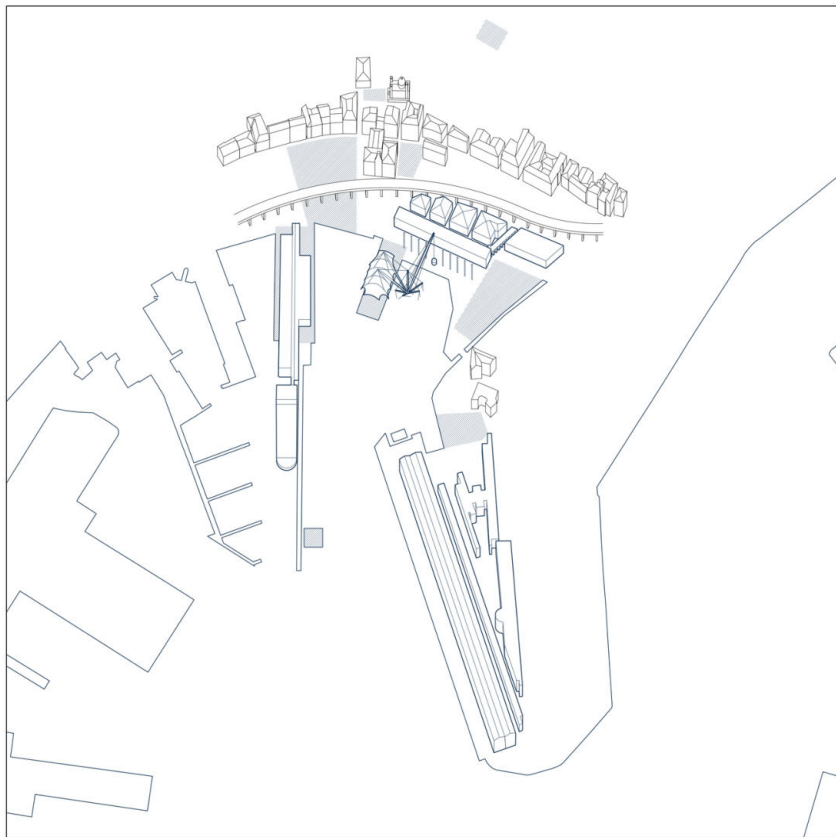
>
RBPW, piano di recupero del
Porto Antico, Genova, 1986-2001,
dda., 2025
Inquadramento.



Stato di fatto.



0 m
100
200
300
400
500
600
700
800
900
1.000
1.100



1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
m 0



6

Conclusioni

L'attività progettuale di Renzo Piano sul waterfront di Genova sviluppata nell'arco temporale compreso tra il 1970 e il 1992 rappresenta una fase cruciale nella sua produzione architettonica e, più in generale, un capitolo cruciale nella definizione della sua metodologia progettuale. In questo periodo, la città di Genova ha costituito non solo il contesto di origine biografica e culturale dell'architetto, ma anche il laboratorio privilegiato per sperimentare approcci, strumenti e linguaggi che avrebbero segnato in modo indelebile il suo percorso professionale. Come ha osservato Elisa Poli, ciò che Piano ha potuto elaborare a Genova è una metodologia radicata nel contesto e negli elementi che lo caratterizzano: un metodo di lavoro fondato sulla capacità di leggere i luoghi, interpretarne i valori e trasformarli in dispositivi architettonici e urbani in grado di generare nuovi spazi per la collettività.

Una cifra costante del suo fare architettura legato al valore etico di questa disciplina: il rapporto con il contesto, cioè la capacità dell'edificio d'inserirsi in una sequenza urbana, il dovere dell'architettura di creare brani di città e non solo degli oggetti funzionali alla vita dell'uomo, infine l'attenzione verso il paesaggio.¹

1 Poli E., *L'opera di Renzo Piano e il disegno dell'architettura*, in "disegnar(t)je", n. 14, 2009, p. 25.

Per comprendere la specificità del rapporto di Piano con Genova, occorre soffermarsi su due universi di riferimento che hanno profondamente influenzato il suo lavoro: da un lato, la città storica con la sua stratificazione secolare e, dall'altro, l'immaginario marittimo legato alla dimensione portuale e all'elemento dell'acqua. Questi due si costituiscono nella mente di Piano come le due sfere conoscitive dalle quali attingere i materiali e gli elementi per definire una grammatica moderna per l'architettura, tramite suggestioni che non si tramutano meramente in forme o scelte stilistiche, bensì in archetipi progettuali che ne definiscono un bagaglio "di metodo"².

La città antica, con la sua densità, la sua complessità tipologica e la capacità di adattarsi alle trasformazioni storiche, viene assunta da Piano come modello di modernità. Essa rappresenta un organismo capace di esprimere valori ancora attuali: la socialità, la compresenza di funzioni, la qualità dei luoghi pubblici e la capacità di integrare architettura e spazio urbano.

Quando mi chiedono come sarà la città del futuro, io rispondo: spero come quella del passato. Il nostro secolo ha fatto degenerare questa grande invenzione dell'uomo che è la città. I suoi valori positivi: la socialità, la miscela delle funzioni, la qualità del costruito, sono tutte permanenze di un tempo che

2 Fillion O., *Nature, La Revanche*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 207, 1985, sp. Tda.

fu, e sopravvivono a stento nei centri urbani di oggi. Eppure, sono tutti valori indiscutibilmente moderni.³

3 Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 257.

4 *Ibidem*.

È quest'attitudine a "stratificarsi nella storia"⁴ quella a definire, secondo l'architetto, i valori positivi della città del passato in grado di costituire una guida per la città del presente e del futuro. La modernità, secondo Piano, non risiede infatti nella rottura con la tradizione, ma nella capacità di reinterpretare i principi della storia, nell'adattabilità e nella stratificazione dei significati.

Si dovrà tener conto dell'insegnamento delle città antiche, il cui modello urbanistico è stato capace di modificarsi e aggiornarsi, sopravvivendo così nei secoli.⁵

5 *Ibidem*.

Parallelamente, l'acqua e il porto, intesi non solo come elementi fisici ma come costellazione di immagini e suggestioni, hanno offerto a Piano un ampio repertorio di materiali progettuali. Gru, cavi, navi, container, metalli e superfici liquide non si riducono a semplici elementi formali, ma diventano archetipi di un immaginario tecnologico che alimenta la progettazione architettonica. L'acqua, in particolare, introduce nel metodo di Piano un principio di vibrazione e mutabilità:

il vibrato dell'acqua appartiene a questa arte di non disegnare gli edifici tutti d'un pezzo, ma come tante parti da assemblare.⁶

6 Irace F., *Dialogo sulle città*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 8.

Un riferimento indispensabile, dunque, per concepire le architetture non come blocchi compatti e definitivi, ma come sistemi componibili, fatti di pezzi, modificabili e capaci di adattarsi nel tempo.

La matrice composta dal duplice riferimento della città storica e dell'immaginario marittimo ha fornito a Piano i materiali per elaborare una grammatica architettonica originale, in cui la composizione urbana, assunta dal riferimento della città antica, e la sperimentazione tecnica, ispirata al carattere tecnologico dello spazio portuale e acquatico, si intrecciano in maniera prolifica. Non sorprende, dunque, che Piano abbia scelto il waterfront di Genova come banco di prova privilegiato per sperimentare la sua metodologia progettuale. Questo territorio laminale, situato al confine tra città e porto, si configura come spazio di transizione e di ibridazione, nel quale i due universi di riferimento possono entrare in dialogo diretto. È in questa soglia che Piano ha potuto così mettere alla prova la propria idea di architettura, capace, secondo le sue parole, di abitare le frontiere e di superarne i confini⁷.

L'analisi dei cinque progetti sviluppati sul waterfront di Genova

7 Si veda: Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997, p. 257.

tra 1970 e 1992, presi in esame in questo lavoro di ricerca, chiarisce le modalità con cui le due matrici informative dell'opera genovese di Piano abbiano progressivamente orientato le sue scelte progettuali. Questa continua interazione non si configura come un processo lineare e omogeneo, bensì come un percorso di ricerca segnato da continui aggiustamenti, oscillazioni e divergenze che riflettono l'evoluzione del pensiero progettuale dell'architetto. Sin dagli esordi, la città storica si è rivelata un elemento centrale, non soltanto come oggetto di studio e di ispirazione, ma soprattutto in quanto contesto concreto di intervento. Il progetto di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente⁸, nato quasi come soluzione compensativa di un piano di espansione portuale, si inseriva direttamente all'interno di un tessuto urbano storico, stratificato e complesso, pur introducendo un inedito network di spazi pubblici, strutturato secondo modalità ispirate dall'immaginario del porto e dell'acqua. In questa prima esperienza, dunque, la città antica fungeva da matrice generativa della composizione, mentre l'acqua si configurava come un serbatoio di suggestioni per la progettazione di architetture che ne assumessero le qualità.

Con il procedere degli incarichi, il rapporto tra i due riferimenti subiva un'evoluzione significativa. Il piano di recupero del quartiere del Molo, pur continuando a contestualizzarsi nel tessuto storico, attribuiva all'acqua un ruolo più concreto: essa non era più solo un richiamo concettuale, ma diveniva elemento visivo, prossimo e tangibile, capace di orientare la composizione per strati del progetto⁹. Sarà tuttavia con la proposta per il Centro di Servizi che l'acqua entrerà definitivamente a far parte del progetto urbano come componente fisica della costruzione. Non più soltanto suggestione o principio ideativo, ma vero e proprio materiale della composizione¹⁰, capace di assumere il potere di direzionare il disegno di un intero comparto urbano grazie ad un nuovo rapporto con essa¹¹. Nonostante il rinnovato legame con l'acqua, la relazione con la città storica sarebbe rimasta un fattore determinante anche nell'elaborazione della proposta di recupero del Porto Antico in vista dell'esposizione colombiana del 1992. Qui, città e mare avrebbero finalmente trovato un terreno di sintesi tramite un intervento connettivo che si colloca esattamente nell'interfaccia tra i due sistemi¹², integrato da numerose architetture altamente tecnologiche che non solo ne popolano lo spazio, bensì ne supportano il funzionamento¹³.

Il piano del Porto Antico è letto in questa ricerca come il caso culminante, concretamente realizzato, di un percorso progettuale lungo e articolato. Nella proposta redatta da Piano, i due riferimenti trovavano una sintesi compiuta all'interno di un progetto che si compone di bigli, cavi, strutture metalliche, vasche d'acqua, architetture

8 Si fa riferimento al capitolo 1.

9 Si fa riferimento al capitolo 2.

10 Si veda: Champenois M., *Rénovation du port de Gênes*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 281, 1992, p. 80.

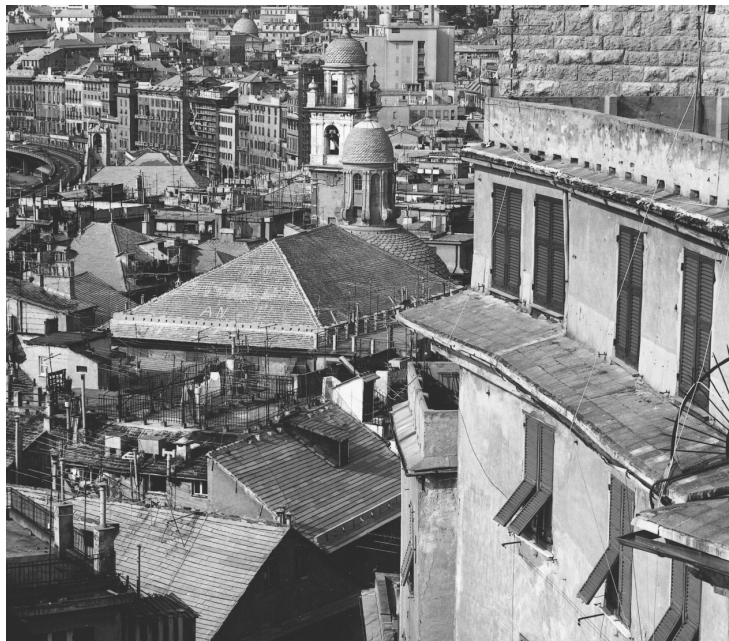
11 Si fa riferimento al capitolo 3.

12 Si fa riferimento al capitolo 4.

13 Si fa riferimento al capitolo 5.



Publifoto, il porto storico ancora in attività ed il centro storico, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

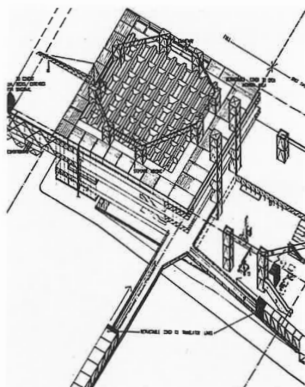


Publifoto, il centro storico e la *Ripa Maris*, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.



Gianni Berengo Gardin, Magazzini
del Cotone prima delle operazioni di
recupero, Genova, sd.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

Anthony Dogdale, Learning Shed
(progetto di diploma sviluppato
presso l'Architectural Association
sotto la supervisione di Cedric
Price e Peter Cook), Londra,
1964-1965.



Renzo Piano, Pubblicità di prodotti
industriali selezionati per il dossier
di ricerca "Container", 1970.



117

Immagine di container collezionata
da Renzo Piano in un dossier di
studio.

Hamzeian B., *Live Centre of
Information. Da Pompidou a
Beaubourg, 1968-1971*, Actar
Publishers, New York-Barcelona,
2022, p. 117.

trasparenti e piani terra permeabili, ma anche di percorsi pedonali, piazze, slarghi, passaggi in quota, terrazze, aree galleggianti, spazi teatrali e zone coperte. Non si tratta, dunque, di un intervento caratterizzato unicamente dall'inserimento di architetture in dialogo con il linguaggio tecnologico proprio dell'area portuale, quanto piuttosto di un paesaggio urbano complesso, definito dalla mescolanza organica tra architettura e città, tra spazi interni ed esterni. In questo senso, l'esperienza genovese può essere letta come l'applicazione di un modo di intendere l'architettura in quanto espressione di un "mestiere in bilico tra tecnica e arte"¹⁴. Un mestiere che, nella complessità di tale approccio, si fonda su una continua oscillazione tra il fare architettura ed il fare città, come spiega Piano stesso.

La leggerezza è fatta anche di trasparenza, di presenza della natura, di comunicazione tra l'interno e l'esterno. Quindi per me quello della leggerezza è un tema che va ben oltre l'aspetto puro e semplice della ricerca scientifica, e sostanzialmente introduce ad un tema che è quello della 'scrittura' architettonica, del modo di comporre, di fare architettura.¹⁵

L'integrazione tra soluzioni architettoniche ed urbane ha condotto Piano ad un approccio progettuale in cui le diverse scale d'intervento non si sommano in maniera gerarchica, ma si intrecciano e si influenzano reciprocamente. Dalla scala minuta del singolo dettaglio costruttivo, passando per la definizione delle superfici e delle strutture architettoniche, fino alla configurazione di spazi urbani aperti, accessibili e collettivi, ogni livello entra in risonanza con gli altri, dando vita a un disegno unitario capace di fondere tecnica, estetica e dimensione sociale.

Il quadro di azioni compositive emerso dalla ricerca – strutturare lo spazio pubblico, stratificare la città, direzionare il progetto, connettere città e mare, integrare l'architettura – coglie proprio questa attitudine che, per riprendere le parole di Cesare Fera, si fonda su "una precisa 'idea di città' che [...] fa dello spazio pubblico (il vuoto fra il costruito), più di ogni altra cosa, l'elemento principe della identità urbana"¹⁶. Uno spazio pubblico che coglie dall'immaginario marittimo genovese, dall'acqua e dal porto, quegli elementi necessari per concepire delle architetture in grado di riabitare i luoghi, rammentare dei brani di città disgregati, rifornire leggibilità e significato allo spazio urbano. Non è un caso, infatti, che tutti i progetti di Piano esaminati in questo lavoro si esprimono, con modalità e pesi diversi, per la centralità attribuita allo spazio comune, al vuoto. Come ricorda anche Lorenzo Ciccarelli, è proprio questa capacità di "costruire intorno ad uno spazio vuoto"¹⁷, ovvero di generare spazi pubblici, a

14 Poli E., *L'opera di Renzo Piano e il disegno dell'architettura*, in "disegnar(t)e", n. 14, 2009, p. 26.

15 Piano R., *La valenza poetica della leggerezza*, in Capasso A., "Architettura e leggerezza. Il significato del peso nella costruzione", Maggioli Editore, Rimini, 1998, p. 79.

16 ACF, B PORTO STORICO, 1975, sp.

17 Ciccarelli L., *Renzo Piano &*

Renzo Piano Building Workshop,
Giunti Editore, Milano, 2022, p.
145. Tda.

18 Champenois M., *Rénovation du
port de Gênes*, in "L'Architecture
d'Aujourd'hui", n. 281, 1992, p.
81. Tda.

consentire la realizzazione di luoghi autenticamente moderni e capaci di rispondere alle esigenze della società contemporanea.

Le modalità con cui, dunque, le due sfere informative dell'opera di Piano hanno progressivamente orientato le diverse proposte analizzate e il modo in cui il progetto stesso è divenuto, a sua volta, principio generativo per le sperimentazioni successive, confermano l'esistenza di un interesse costante nella definizione di un approccio progettuale basato sulla *ricerca continua* del contesto di applicazione. A Genova, questa ha trovato un terreno fertile, mostrando come "la modernità arriva in continuità con il passato"¹⁸. Archetipi ricorrenti, ripresi e rielaborati in nuove declinazioni, vengono aggiornati e approfonditi in un processo di sperimentazione permanente che ha consentito di trasformare il caso del Porto Antico da situazione di crisi in opportunità per la città. Questo è testimoniato dal fatto che, nonostante questo lavoro di tesi si arresti al 1992 per coerenza con i metodi adottati, questo processo progettuale non si sarebbe esaurito con l'inaugurazione dell'esposizione colombiana, bensì sarebbe progredito sia in termini temporali che spaziali, confermando Genova quale laboratorio continuo di riflessione e sperimentazione.

Gli sviluppi post-expo

Gli anni successivi alla chiusura dell'Esposizione Internazionale Specializzata *Cristoforo Colombo: la nave e il mare* del 1992 si sarebbero rivelati fondamentali per attivare quel meccanismo di ricongiunzione tra città e acqua auspicato da Piano, nonché per verificare la capacità del progetto di generare interventi in grado, da un lato, di offrire alla comunità nuovi spazi pubblici e fruibili e, dall'altro, di stimolare un più ampio processo di riconversione e riqualificazione urbana.

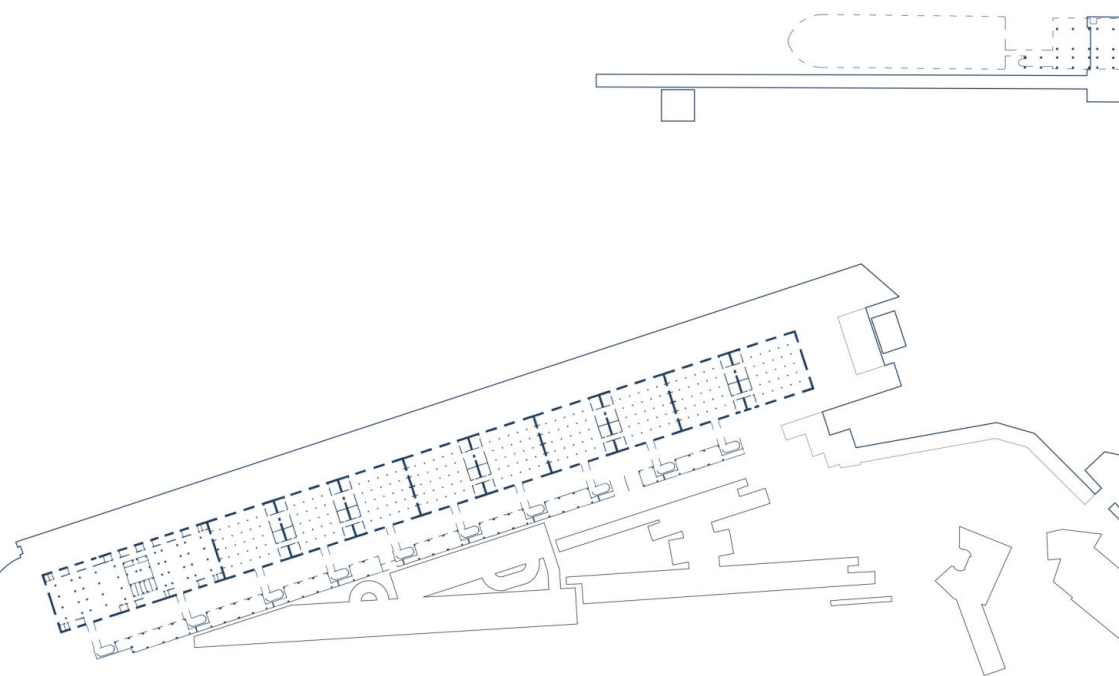
Nella prospettiva di riaprire il Porto Antico alla città nello scenario post-expo, gli edifici recuperati da Piano venivano riorganizzati mediante l'inserimento di funzioni urbane. I Magazzini del Cotone erano stati adibiti ad ospitare una biblioteca, uffici e centri di ricerca¹⁹, mentre nel parcheggio del Molo Vecchio trovava collocazione un cinema multisala²⁰. Il complesso del Millo veniva destinato ad attività commerciali e di ristorazione, mentre il Deposito Franco a uffici e sede aziendali. L'Acquario, riaperto nel 1993 con un percorso espositivo definitivo, sarebbe stato ulteriormente ampliato e integrato negli anni successivi. Nel 1993 Piano sarebbe anche tornato a lavorare nuovamente sul quartiere del Molo, proponendo una forma aggiornata del piano di recupero elaborato tra il 1981 ed il 1984²¹.

Il processo di consolidamento e di ultimazione delle proposte sviluppate da Piano in occasione dell'esposizione colombiana avrebbe trovato nuova linfa in occasione di altri eventi, capaci, analogamente al 1992, di fungere da motore per il finanziamento e lo svi-

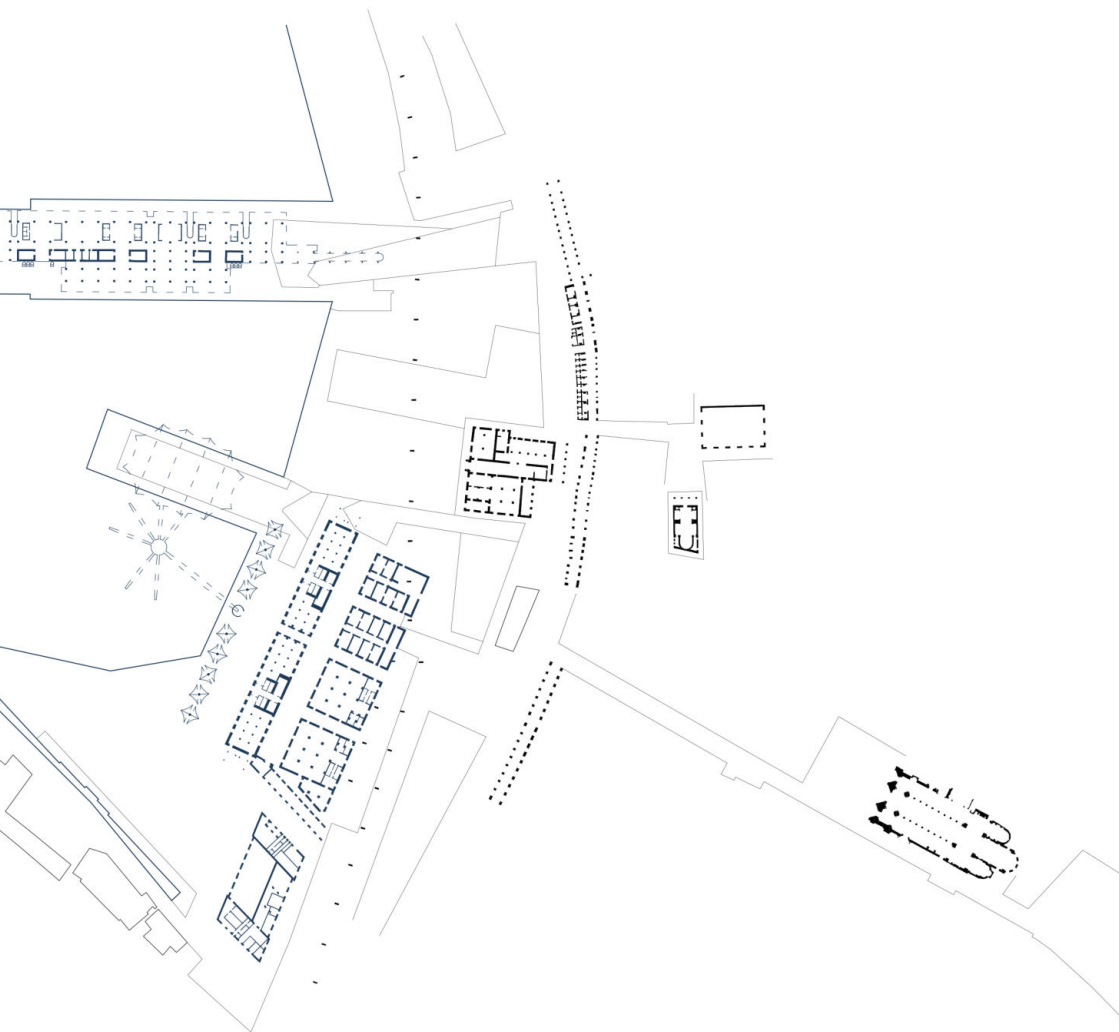
19 Si veda: Santolini F., *Genova: il porto antico - l'acquario - la città dei bambini - la scatola cinematografica*, in "Alluminio e Architettura", n. 17, 1998, p. 43.

20 Ivi, p. 48.

21 ASM, FRP, B 562, 1993.



>
Dda., planimetria complessiva dei
piani terra degli edifici al Porto
Antico e la compenetrazione tra
spazi esterni ed interni, 2025.



luppo di progetti di riqualificazione urbana. In occasione del vertice G8 del 2001 organizzato a Genova si era deciso nuovamente di non realizzare opere in aree periferiche della città, bensì di amplificare il processo di implosione già avviato con il recupero del Porto Antico, continuando ad integrare il sistema di spazi pubblici assestante lungo la Via del Mare. In questo contesto, le pavimentazioni delle aree esterne al Porto Antico erano state riconfigurate con soluzioni lastricate in sostituzione dell'asfalto steso per l'esposizione del 1992, erano state piantate le palme lungo le calate, Porta Siberia era stata restaurata per realizzarvi spazi museali, l'Isola delle Chiavatte veniva ridisegnata secondo una forma definitiva e l'ennesimo dispositivo tecnologico progetto da Piano trovava posto al termine di ponte Spinola. La Biosfera (2000-2001) di acciaio e vetro andava così a completare definitivamente il disegno del Porto Antico, arricchendone l'offerta culturale e educativa.

Come afferma Michele Giordano, le colombiane avevano contribuito a innescare una vera e propria "catarsi genovese"²², dalla quale prendevano avvio numerosi progetti non solo lungo il waterfront ma anche nel resto della città. L'impatto del piano non si limitava alla linea di costa ma contribuiva, insieme ad altri fattori, ad avviare un più ampio processo di riscoperta e valorizzazione del centro storico. In occasione del 2004, anno in cui Genova veniva designata *Capitale europea della cultura*, venivano realizzate diverse operazioni di manutenzione e restauro urbano, tra cui il rifacimento di piazze, strade e facciate di palazzi storici. Come osserva Francesco Gastaldi, tali interventi, affiancati al potenziamento dell'offerta museale attraverso il miglioramento e la riorganizzazione del patrimonio architettonico storico, contribuivano al riconoscimento del centro storico di Genova e del sistema dei palazzi dei Rolli come *Patrimonio dell'Umanità* da parte dell'UNESCO nel 2006²³.

Sul fronte portuale, l'operazione del Porto Antico aveva contribuito a far maturare, all'interno dell'amministrazione portuale, una nuova consapevolezza circa il ruolo del porto nei processi di trasformazione urbana. La revisione del PRP avviata nel 1996 si basava sull'affidamento a tre studi di architettura di altrettante proposte progettuali per tre aree nevralgiche del porto genovese, secondo un modello analogo al SOI per il centro storico di Genova²⁴. L'obiettivo era quello di verificare, attraverso la progettazione architettonica, le possibili traiettorie di sviluppo e le esigenze emergenti della città e del porto. In questo quadro, Rem Koolhaas (OMA) produceva una proposta per la zona compresa tra la foce del Polcevera e la Darsena, Manuel de Solà Morales lavorava sull'area industriale dei cantieri e delle riparazioni navali, mentre Marcel Smeths sulle acciaierie di Cornigliano e l'Aeroporto²⁵. Da menzionare in questo processo sono

22 Giordano M. B., *La catarsi genovese del 1992*, in "l'Arca", supplemento a n. 14, 1988, p. 1.

23 Si veda: Gastaldi F., Genova. *La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito*, in Savino M. (a cura di), in "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", Franco Angeli, Milano, 2010, p. 97.

24 Si fa riferimento al capitolo 2.

25 Per approfondimenti, si veda:

Molinari L. (a cura di), *Piano, porto, città. L'esperienza di Genova*, Skira Editore, Genova, 1999; Imbesi A., Moretti B., *La città immaginata. Dalle esplorazioni puntuali ad una visione collettiva della città portuale*, in "PORTUS: the online magazine of RETE", anno 8, n. 26, 2023, pp. 1-3.

26 Si veda: Gastaldi F., *Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito*, in Savino M. (a cura di), in "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", Franco Angeli, Milano, 2010, p. 98.

27 Plebe A., *Genova. Il futuro ha un cuore antico*, in Irace F. (a cura di), "Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili", catalogo di mostra, Triennale-Electa, Milano, 2007, p. 45.

28 Croci V., *Genova: immagini futuribili*, in "Ottagono", n. 175, 2004, pp. 129.

29 *Ibidem*.

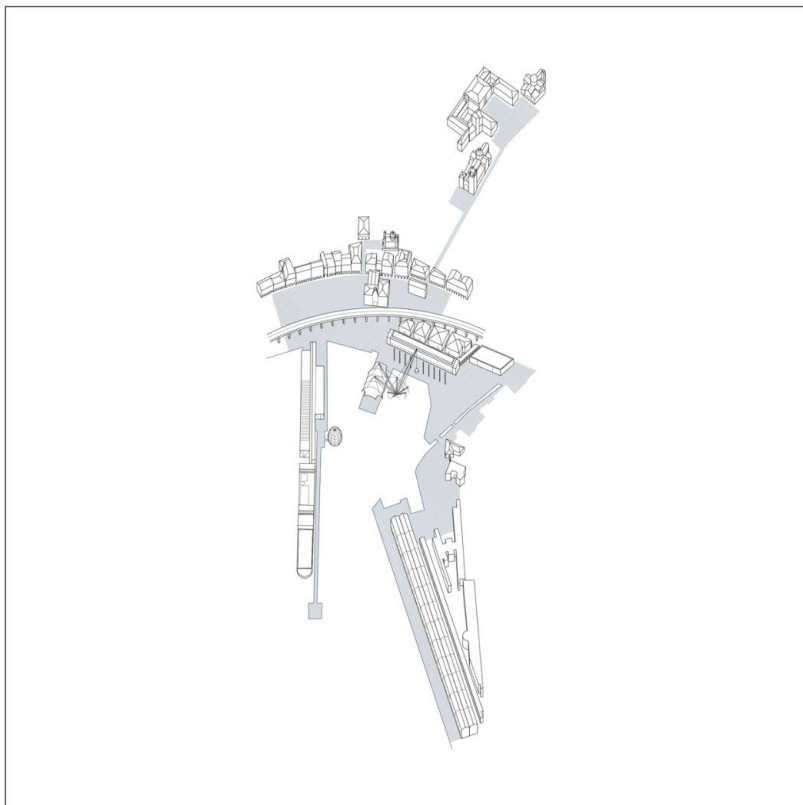
30 Moretti B., *Architettura della soglia*, in Andriani C., Moretti B., Servente D., *Patrimonio di confine. Metabolismi della linea di costa*.

anche gli interventi che nel 2004 avrebbero portato all'insediamento, presso la Darsena, della nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio (1990-1996) dell'Università di Genova e l'apertura del Museo del Mare (1999-2004) al quartiere Galata²⁶.

Quella che si stava configurando a Genova era una vera e propria operazione di progressiva diffusione degli effetti benefici di una riqualificazione urbana originata nell'area del Porto Antico e successivamente estesa tanto al centro storico quanto ad altre porzioni portuali dismesse. Questo scenario avrebbe condotto lo stesso Piano a tornare a ragionare su tali temi e a declinare il proprio approccio ampliandone sensibilmente la scala di applicazione.

È uno sguardo che si alza sempre più, nel corso degli anni, dal particolare all'insieme, in cui architettura e urbanistica si intrecciano e si sovrappongono. [...] Il rapporto tra Piano e Genova resta in sospensione tra ciò che è stato realizzato, ed è ormai acquisito dalla città, e ciò che potrebbe ancora essere, tra l'esistente della quotidianità e la promessa di un futuro che sia capace di coniugare qualità della vita e sviluppo sostenibile, in una relazione matura fra la tradizione e la modernità.²⁷

Come ricorda Andrea Plebe, il percorso progettuale di Piano su Genova sarebbe proseguito con una serie di proposte che, a partire dalle prime sperimentazioni del 1970, avrebbero trovato una prima applicazione circoscritta all'area del Porto Antico, per approdare, infine, a una dimensione complessiva capace di coinvolgere l'intero waterfront cittadino. È in questa prospettiva che va letto l'*Affresco* (2004-2006) presentato da Piano nel 2004: "una visione d'insieme che lascia ampio spazio alla messa a punto"²⁸ e, al contempo, "una piattaforma di discussione sul futuro [...] di Genova"²⁹, fondata sull'idea che la città si debba gradualmente trasformare mediante un continuo processo di aggiustamento e adattamento dettato da una panoramica d'insieme. Cogliendo la sfida di una visione in cui porto e città convivono sinergicamente, il piano prevedeva sia l'implementazione di aree di lavorazione e potenziamento portuali, sia la riappropriazione urbana di spazi a fronte mare attraverso interventi mirati analoghi a quello realizzato per le celebrazioni del 1992. In questo caso, tuttavia, non più il tema di recuperare un'area di porto dismessa in cui "la componente portuale è assente, nel senso che il porto, quello vero e attivo, non fa parte del progetto anzi si allontana per fargli spazio"³⁰, bensì di produrre un piano che tiene insieme in uno stato di convivenza sia la città che il porto, producendo "un'immagine di sé come sistema unitario di città-porto"³¹. L'*Affresco*, il quale





<
Dda., assonometria del Porto Antico
dopo gli interventi del 2001 con
indicazione del sistema di spazi
pubblici esistente, 2025.

Gianni Berengo Gardin, Biosfera al
Porto Antico, Genova, 2001.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



>
RPBW, *Affresco*, Genova, 2004-
2006.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



avrebbe conosciuto ulteriori sviluppi tra il 2005 ed il 2006, aveva stimolato l'istituzione di un'*Agenzia waterfront e territorio*, composta dai rappresentati di Comune, Provincia Regione, Autorità Portuale e RPBW. Tale organismo, successivamente confluito dell'*Urban Lab Genova*, era stato incaricato della supervisione delle attività urbanistiche, della promozione urbana e della revisione del PUC³². Emblematico il fatto che la sede dell'ufficio era stata collocata su una chiatta galleggiante al Porto Antico.

Mentre l'Acquario veniva ulteriormente integrato con l'aggiunta del Nuovo Padiglione Cetacei³³ (2010-2013), la visione delineata dall'*Affresco* trovava continuità nel *Blueprint* (2014-2015), che ne precisava e definiva i contenuti in relazione all'area compresa tra il Porto Antico e la foce del Bisagno. Da questo documento sarebbe scaturita la proposta per il Waterfront di Levante (2020-in corso) che prevede il ridisegno delle banchine, dei percorsi pedonali e dell'interfaccia città-mare della zona della Foce, richiamando direttamente le ipotesi progettuali elaborate da Piano su piazzale Kennedy nel piano quadro delle celebrazioni colombiane del 1984³⁴. Riconfigurata tramite l'apertura di canali, l'inserimento di parchi e la predisposizione di nuovi percorsi di collegamento con la città retrostante, l'area si equipaggia della nuova Torre Piloti (2014-2024), collassata a seguito dell'incidente del 2013, e di tre strutture commerciali e residenziali la cui pianta ricalca fedelmente le prime proposte elaborate per il Polo di Servizi nel 1982³⁵.

L'acqua come motore per la riabilitazione urbana

Il percorso di ricerca progettuale sviluppato da Renzo Piano sul waterfront di Genova rappresenta la dimostrazione concreta di come questo contesto abbia costituito una costante della sua carriera, contribuendo a definire una metodologia progettuale complessa e stratificata, in cui l'acqua assume il ruolo di elemento generatore capace di stimolare processi di riabilitazione urbana a scala più ampia. Essa agisce come matrice relazionale, in grado di ricollegare frammenti di città separati, rinsaldare legami sociali indeboliti e restituire significati urbani altrimenti perduti.

L'acqua, nella sua duplice dimensione fisica e simbolica, si costituisce come un dispositivo in grado di ridefinire i rapporti tra architettura e cosa pubblica. La sua presenza, storicamente legata alle funzioni produttive e mercantili del porto nel caso specifico di Genova, agisce come catalizzatore di nuove pratiche collettive, rendendo possibile la costruzione di spazi condivisi. In questo senso, il waterfront, nell'opera di Piano, diventa il luogo in cui la città può rinnovare la propria identità, ricucendo le fratture tra tessuto urbano e ambiente marittimo, saldando memoria storica ed innovazione

Indagini, sperimentazioni e visioni fra città e porto, Genova, Sagep Editori, 2024, p. 61.

31 Pavia R., *La separazione tra porto e città*, in Salimei G. (a cura di), *Terrae Aquae, 1. Padiglione Italia*, Milano, Electa, 2025, p. 194.

32 Per approfondimenti, si veda: aa. vv., *Genova Urban Lab*, handbook n. 1, sce., Genova, 2008; aa. vv., *Genova Urban Lab*, handbook n. 2, sce., Genova, 2011.

33 Il Nuovo Padiglione Cetacei (2010-2013) dell'Acquario di Genova si conformava come un corpo architettonico galleggiante, realizzato in cantiere e poi trasportato in sede, trainato da piccole imbarcazioni. La struttura, una volta posizionata, è stata agganciata all'Acquario ed integrata nel percorso espositivo.

34 Si fa riferimento al capitolo 4.

35 ASM, FRP, S 1981
C.S.GENOVA-03.

tecnologica e generando configurazioni spaziali destinate all'uso pubblico. Attraverso tale processo, l'acqua assume il ruolo di mezzo fisico e simbolico in grado di attivare un immaginario collettivo in cui le aree di margine diventano piattaforme di accessibilità e inclusione. Questa attitudine al progetto sviluppata da Renzo Piano non si è esaurita con l'esperienza del Porto Antico nel 1992, ma si è progressivamente evoluta attraverso soluzioni diversificate, applicate a scale differenti, frutto di un continuo ritorno critico sugli stessi temi progettuali. In esse ricorrono forme, archetipi, relazioni e intenzioni che hanno finito per costituire un vero e proprio repertorio grammaticale riutilizzato in numerose altre occasioni in cui Piano ha saputo intrecciare architettura e acqua. Tra queste, si possono ricordare la scalinata panoramica del National Center for Science and Technology (1992-1997) di Amsterdam, la passeggiata sul mare dell'Astrup Fearnley Museum of Modern Art (2006-2012) a Oslo, la piazza alberata del Centro Botín (2010-2017) a Santander, o ancora la copertura d'acqua dell'Istanbul Modern (2016-2023).

Comprendere l'attitudine progettuale che ha guidato la concezione delle *opere acquatiche* di Renzo Piano ha il valore di fornire un approccio al progetto che tenta di riportare il discorso architettonico sulla riappropriazione della dimensione umana della città, sulla riscoperta del progetto urbano, ecologico, sociale e politico per il bene comune, su quei valori e quei caratteri che possono nuovamente rendere *moderne* le città.



Gianni Berengo Gardin, vista sui
Magazzini del Cotone, Genova,
1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.



Gianni Berengo Gardin, vista sul
Porto Antico dall'Isola delle Chiatte,
Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di
Milano.

A1

Bibliografia selezionata

Scritti di Renzo Piano

Libri e capitoli di libro

Piano R., *Mutazioni della forma in architettura*, in aa. vv., "Quattordicesima Triennale di Milan. Esposizione internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna", catalogo di mostra, Milano, 1968, pp. 71-75.

Piano R., Arduino M., Fazio M., *Antico è bello. Il recupero della città*, Laterza, Bari, 1980.

Piano R., *Chantier ouvert au public*, Arthaud, Parigi, 1983.

Piano R., *Dialoghi di cantiere*, Laterza, Roma-Bari, 1986.

Piano R., *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 1997.

Piano R., *La valenza poetica della leggerezza*, in Capasso A., "Architettura e leggerezza. Il significato del peso nella costruzione", Maggioli Editore, Rimini, 1998, pp. 76-79.

Freire C., Piano R., *Gênes*, Imprimerie Nationale Éditions, Parigi, 2005.

Piano R. *Giornale di bordo*, Passigli Editori, Firenze, 2005.

Piano R. *Giornale di bordo. Autobiografia per progetti. 1966-2016*, Passigli Editori, Firenze, 2016.

Periodici

Piano R., *Architecture and Technology*, in "Architectural Association Quarterly", vol. 2, n. 3, 1970, pp. 32-43.

Piano R., *Il poliestere forzato protagonista del padiglione dell'industria italiana*, "Materie plastiche ed elastomeri", n. 5, 1970, pp. 470-477.

Piano R., *Renzo Piano*, in "Architectural Design", n. 6/7, 1970, pp. 140-145.

Piano R., *Mobilités des hypothèses alternatives de production*, in "Meccano", n. 11-12, 1977, p. 32.

Piano R., *Per un'edilizia evolutiva*, in "Laboratorio", n. 2, 1977, pp. 7-10.

Piano R., *The Mobile Workshop in Otranto*, in "ILA&UD Annual Report

Urbino 1979. Signs and Insights", 1979, pp. 60-63.

Piano R., *Un boulevard flottant*, in "Urbanisme", n. 197, 1983, pp. 44-45.

Piano R., *La modernità secondo Piano*, in "l'Arca", n. 5, 1987, pp. 58-65.

Piano R., *Genova 1992: progetto per l'esposizione internazionale*, in "Phalaris", n. 18, 1992, pp. 45-48.

Piano R., *La mia piazza*, in "Abitare le città. Genova 1492-1992", supplemento a "Abitare", n. 311, 1992, pp. 18-23.

Piano R., *Una visione per il porto di Genova. RPBW - Renzo Piano Building Workshop*, in "esempi di Architettura", anno 1, n. 2, 2007, pp. 81-83.

Piano R., *L'architetto condotto*, in "Domus", n. 998, 2016, pp. 16-19.

Scritti su Renzo Piano

Libri e capitoli di libro

Donin G. (a cura di), *Renzo Piano. Pezzo per pezzo / Piece by piece*, Casa del libro editrice, Roma-Reggio Calabria, 1982.

Dini M., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1964-1983*, Electa, Milano, 1983.

Aa. vv., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1984-1986*, Electa, Milano, 1986.

Aa. vv., *Renzo Piano. Progetti e architetture 1987-1994*, Electa, Milano, 1994.

Bordaz R., *Entretiens. Robert Bordaz, Renzo Piano*, Éditions Cercle d'Art, Parigi, 1997.

Buchanan P., *Renzo Piano Building Workshop: complete works*, vol. 1, Phaidon Press, New York, 1999.

Buchanan P., *Renzo Piano Building Workshop: complete works*, vol. 2, Phaidon Press, New York, 1999.

Molinari L. (a cura di), *Piano, porto, città. L'esperienza di Genova*, Skira Editore, Genova, 1999.

Paternostro M., *Lezioni di Piano: vent'anni di incontri con l'architetto*, De Ferrari, Genova, 1999.

Buchanan P., *Renzo Piano Building Workshop: complete works*, vol. 3, Phaidon Press, New York, 2000.

Buchanan P., *Renzo Piano Building Workshop: complete works*, vol. 4, Phaidon Press, New York, 2003.

RPBW (a cura di), *Genova: Città & Porto. Istruzioni per l'uso*, Tormena Editore, Genova, 2004.

Greco L., *Renzo Piano. Dalla macchina urbana alla città dell'informazione*, Marsilio Editori, Venezia, 2005.

Agnoletto M., *Renzo Piano*, Motta Architettura, Milano, 2006.

Conforti C., Dal Co F., *Renzo Piano: gli schizzi*, Electa, Milano, 2007.

Irace F., (a cura di), *Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili*, catalogo di mostra, Electa, Milan, 2007.

Ciccarelli L., Ishida S., Rossato Piano E. (a cura di), *Renzo Piano Building Workshop. Progetti d'acqua*, Genova, 2015.

Ciccarelli L., *Renzo Piano prima di Renzo Piano. I maestri e gli esordi*, Quodlibet, Macerata, 2017.

Ciccarelli L., *Renzo Piano & Renzo Piano Building Workshop*, Giunti Editore, Milano, 2022.

Hamzeian B., *Live Centre of Information. Da Pompidou a Beaubourg, 1968-1971*, Actar Publishers, New York-Barcelona, 2022.

Piccardo E., Lavarello A. (a cura di), *1992 Piano per Genova, plug_in*, Genova, 2022.

Hamzeian B., *Centre Pompidou. La sfida del total design*, Lettera Ventidue, Siracusa, 2023.

Minella M., FRP (a cura di), *Di acqua e di pietra. Genova, Renzo Piano, RPBW*, supplemento a "la Repubblica" 15/03/2025, GEDI News Network, Torino, 2025.

Periodici

Cereda A., *Alcune recenti esperienze nel campo della industrializzazione edilizia. Tre architetture di Renzo Piano*, in "LIPE. L'industria Italiana per l'Edilizia", n. 3, 1970, pp. 1-12.

Sa., *Building*, in "Architectural Design", n. 7/6, 1970, p. 416.

Cornu M., *Est-ce que un signe de notre temps?*, in "Architecture Mouvement Continuée", n. 23, 1971, pp. 3-12.

Sa., *Piano + Rogers = Beaubourg*, in "Domus", n. 503, 1971, pp. 1-7.

Aa. vv., "Centre du Plateau Beaubourg. Concours d'idées", numero speciale di "Techniques & Architecture", n. 3, 1972, pp. 36-55.

Sa., *A Parigi per i parigini. L'evoluzione del progetto Piano+Rogers per il "Centre Beaubourg"*, in "Domus", n. 511, 1972, pp. 9-13.

Sa., *Centre culturel du Plateau Beaubourg*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 168, 1973, pp. 34-43.

Sa., *Centre Beaubourg*, in "Techniques & Architecture", n. 298, 1974, pp. 62-69.

Bordaz R., *Centre national d'art et*

- de culture Georges-Pompidou*, in "Construction", n. 9, 1975, pp. 5-30.
- Rice P., *La struttura del Centre Pompidou a Parigi*, in "Acciaio", n. 9, 1975, pp. 297-309.
- Aa. vv., "Centre Georges Pompidou. Piano + Rogers = A Statement", numero speciale di "Architectural Design Profiles", n. 2, 1977.
- Banham R., *Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Paris*, in "The Architectural Review", n. 693, 1977, pp. 272-294.
- Chemetov P., *L'opéra Pompidou*, in "Techniques et Architecture", n. 317, 1977, pp. 62-63.
- Demoriane H., Barré F., *Beaubourg*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 189, 1977, pp. 41-84.
- Fadda M., *Dal Beaubourg al progetto collettivo. Conversazione con Renzo Piano*, in "Laboratorio", n. 1, 1977, pp. 69-73.
- Lentati G., *Centro Beaubourg. Un'architettura utensile*, in "Ufficiostile", n. 5, 1977, pp. 74-87.
- Sa., *Nuovo oggetto a Parigi*, in "Domus", n. 566, 1977, pp. 5-37.
- Sa., *Parigi: l'oggetto funzionale*, in "Domus", n. 575, 1977, pp. 1-8.
- Sa., *Piano+Rogers*, in "RIBA Journal", vol. 84, n. 1, 1977, pp. 11-16.
- Sa., *Sopralzo a Londra; Centro ricerche Cambridge; Profumi in campagna; Si sposta su binari*, in "Domus", n. 570, 1977, pp. 17-24.
- Noja C., *Il concorso d'idee per ricostruire il Friuli*, in "Domus", n. 582, 1978, pp. 2-23.
- Sa., *Centro Beaubourg - Paris - Francia*, in "Informes de la construcción", n. 299, 1978, pp. 13-26.
- Sa., *Esperienze di cantiere. Tre domande a Renzo Piano*, in "Casabella", n. 439, 1978, pp. 42-51.
- Oliveira P., Marconi F., *Cronache*, in "Casabella", n. 453, 1979, p. 7.
- Rossi L., *Nuove tecniche per il recupero dei centri storici. Il laboratorio di quartiere*, in "Spazio & Società", n. 8, 1979, pp. 27-42.
- Sa., *Architettura/Informazioni*, in "Domus", n. 599, 1979, p. 2.
- Sa., *Da uno spazio uguale due case diversissime*, in "Abitare", n. 171, 1979, pp. 2-17.
- Sa., *Lo studio-laboratorio di Renzo Piano a Genova*, in "Abitare", n. 171, 1979, pp. 18-23.
- Sa., *Mobiles Quartier-Laboratorium*, in "Bauen+Wohnen", n. 9, 1979, pp. 330-332.
- Sa., *Per il recupero dei centri storici. Una proposta: il Laboratorio di quartiere*, in "Abitare", n. 178, 1979, pp. 86-93.
- Buchanan P., *Technology, tools and tradition*, in "Architectural Journal", n. 30, 1980.
- Sa., *La technologie n'est pas toujours industrielle*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 212, 1980, pp. 51-54.
- Sa., *Un appel pour la maison évolutive, une conversation avec Renzo Piano*, in "ac", n. 97, 1980, pp. 6-11.
- Pedio R., *Renzo Piano: itinerario e un primo bilancio*, in "L'architettura", n. 11, 1981, pp. 614-617.
- Sa., *Renzo Piano: sul mestiere dell'architetto*, in "Domus", n. 617, 1981, pp. 27-29.
- Sa., *Sul futuro dell'architettura. Risposte a un questionario*, in "Casabella", n. 474-475, 1981, pp. 86-105.
- Sa., *Wohnhausgruppe bei Mailand*, in "die Kunst", n. 6, 1981, pp. 417-420.
- Valli R., *Progetto e partecipazione*, in "Edilizia Popolare", n. 163, 1981, pp. 54-69.
- Dini M., *La città Storica*, in "Area", n. 5, 1982, pp. 47-51.
- Knobel L., *Five projects. Urban Memories*, in "The Architectural Review", n. 1028, 1982, pp. 55-61.
- Relph-Knight L., *Renzo Piano still in tune*, in "Building Design", n. 606, 1982, pp. 10-11.
- Sa., *Projet de Réhabilitation de l'Ancien Quartier du "Molo"*, in "L'architecture d'Aujourd'hui", n. 219, 1982, p. 22.

Boissière O., *Designs on the future*, in "Wave", n. 0, 1983, pp. 51-54.

Carbone M. T., *Genova: il recupero del centro storico. Sei progetti e un fuoco di paglia*, in "Costruire", n. 5, 1982-1983, pp. 76-81.

Costantino B., *Taller de barrio: coloquio con Renzo Piano y Gianfranco Dioguardi*, in "Modulo", n. 11, 1983, pp. 20-33.

Croset P. A., *Parigi 1989*, in "Casabella", n. 490, 1983, pp. 14-25.

Fillion O., *Schlumberger à Montrouge. La restauration de bâtiments d'usine, prétexte aux performances technologiques*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 196, 1983, pp. 118-123.

Meade M., *Piano machine*, in "The Architectural Review", n. 1038, 1983, pp. 26-31.

Rossi G., *Renzo Piano. Pezzo per pezzo*, in "Recuperare", n. 4, 1983, pp. 162-163.

Pivetta O., *Le officine Schlumberger. Postindustriale sarà leil*, in "Costruire", n. 12, 1983, pp. 100-106.

Robert J.-P., *Un chantier expérimental à Montrouge*, in "Le Moniteur", n. 40, 1983, pp. 60-67.

Rossi L., *La cultura del fare*, in "Spazio & Società", n. 23, 1983, pp. 50-62.

Sa., *Piano Rehab. Factory conversion, Paris*, in "The Architectural Review", n. 1041, 1983, pp. 68-73.

Boissière O., *Paris X Paris*, in "Domus", n. 646, 1984, pp. 16-30.

Brino G., *Persone*, in "Modo", n. 75, 1984, p. 65.

Castellano A., *Venti progetto per il futuro del Lingotto*, in "La mia casa", n. 170, 1984, pp. 48-53.

Pelissier A., *Métamorphoses d'une barre industrielle*, in "Techniques & Architecture", n. 354, 1984, pp. 10-18.

Pivetta O., *Che ne sarà del Lingotto? La fabbrica delle idee*, in "Costruire", n. 20, 1984, pp. 14-19.

Pontoizeau Y., *Rénovation du site industriel Schlumberger, Montrouge. Atelier Piano*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 233, 1984, pp. 14-23.

Sa., *Lingotto: Piano/Schlein*, in "Building

Design", n. 18, 1984, p. 26.

Secchi B., *Il Lingotto "vuoto"*, in "Casabella", n. 502, 1984, pp. 18-31.

Zardini M. (a cura di), *Venti idee per il Lingotto*, in "Casabella", n. 502, 1984, pp. 16-31.

Boeri S., *Riconversione industriale in luoghi urbani*, in "Casabella", n. 517, 1985, pp. 24-31.

Burigana A., *Le interviste di AD. Renzo Piano*, in "Architectural Digest", n. 47, 1985, pp. 32-38.

Casareto A., Bianchi A., *Genova: idee nuove per il porto/Ma un concorso è meglio*, in "Costruire", n. 29, 1985, pp. 171-178.

Castellano A., *L'architettura sperimentale di Renzo Piano*, in "La mia casa", n. 176, 1985, pp. 32-53.

Fillion O., *Nature. La Revanche*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 207, 1985, sp.

Heck S., *Piano's entente cordiale*, in "RIBA Journal", vo. 92, n. 11, 1985, pp. 28-45.

Sa., *Restructuration d'un site industriel a Montrouge*, in "Technique & Architecture", n. 359, 1985, pp. 42-53.

Sansalone G., *Questo gruppo spara su tutto*, in "Costruire", n. 27, 1985, p. 49.

Zanini L., *Il personaggio del mese. Renzo Piano, architetto della natura*, in "Atlante", 1985, pp. 22-23.

Bugatti A., *Genova. Aspettando Colombo*, in "Costruire", n. 44, 1986, pp. 42-49.

Mangin D., *Piano de A à W*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 246, 1986, pp. 1-38.

Prusicki M., *Progetto Lingotto, Torino*, in "Domus", n. 675, 1986, pp. 29-37.

Vogliazzo M. (a cura di), *Conversando con Renzo Piano*, in "Gran Bazaar", n. 47, 1986, pp. 22-25.

Nanni A., *E il metrò venne alla luce*, in "Costruire", n. 49, 1987, pp. 96-100.

Sa., *Renzo Piano: sovversione, silenzio e normalità*, in "Domus", n. 688, 1987, pp. 17-24.

- Bobbio R. A., *Eine zukunfft für den Hafen?*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, pp. 48-55.
- Bona E. D., *Die Suche nach einer architektonischen Identität*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, pp. 39-47.
- Fumagalli P., Genua, *Stadt der Gegensätze*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, pp. 20-23.
- Giordano M. B., *La catarsi genovese del 1992*, in "l'Arca", supplemento a n. 14, 1988, pp. 1-3.
- Melai R., *Ein Ort für Ingenieurbauten*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, pp. 31-38.
- Poleggi E., *Einblicke in die Stadtgeschichte und architektonische Themen*, in "Werk, Bauen+Wohnen", n. 9, 1988, pp. 24-30.
- Sa., *Il Lingotto*, in "Rassegna", n. 35, 1988, pp. 110-113.
- Davey P., *News & reviews*, in "The Architectural Review", n. 1105, 1989, pp. 4-9.
- Fusero P., *Progetti per la città*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, pp. 104-108.
- Gabrielli B., *Tanti progetti, nessun progetto*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, p. 103.
- Ghirardo D., Trbalzi F., *Piano quays*, "The Architectural Review", n. 1106, 1989, pp. 84-88.
- Infussi F., *Genova*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, p. 102.
- Mellano F., *Vuoti a rendere*, in "Modulo", n. 149, 1989, pp. 272-281.
- Montobbio F., *Prospettive ed evoluzione verso un nuovo disegno della città*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, pp. 109-113.
- Radicioni R., *Quale piano e per chi?*, in "Spazio & Società", n. 45, 1989, pp. 104-107.
- Ranzani E., *Renzo Piano: allestimento al Lingotto*, in "Domus", n. 711, 1989, pp. 14-16.
- Sa., *Gênes. 1992 Exposition Internationale pour le cinq-centenaire du départ de Christophe Colombo*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 230, 1989, pp. 140-141.
- Sa., *Home for a hero*, in "Building Design", 1989, pp. 22-25.
- Sa., *Renzo Piano: una mostra e la presentazione del progetto Lingotto*, in "Abitare", n. 274, 1989, pp. 149-150.
- Sa., *Turin. La rénovation du Lingotto*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 230, 1989, pp. 138-139.
- Bertamini F., *Porto medievale. Il regalo di Colombo*, in "Costruire", n. 81, 1990, pp. 27-31.
- Macciò G., *E adesso le Colombiane*, in "Edilizia Ligure", n. 3, 1990, pp. 15-16.
- Marzullo B., *Centri storici - A Genova per noi*, in "Il nuovo Cantiere", n. 11, 1990, pp. 38-40.
- Salvadori L. (a cura di), *La stazione Brin di Metrogenova*, in "Casabella", n. 571, 1990.
- Sa., *Colombo '92: la città e il mare*, in "Exporre", n. 3, 1990, pp. 6-7.
- Sa., *Siviglia: Expo '92*, in "Exporre", n. 3, 1990, p. 5.
- Aa. vv., "GB progetti. Il porto di Genova 1992", numero speciale di "GB progetti", n. 7, 1991.
- Marzullo B., *Genova - Riscoprirsi superba*, in "Il nuovo Cantiere", n. 6, 1991, pp. 30-37.
- Pucciarelli M., *Il grande piano di Genova*, in "Il Carabiniere", n. 12, 1991, pp. 66-78.
- Ranzani E., *La trasformazione della città Genova*, in "Domus", n. 727, 1991, pp. 44-71.
- Sa., *Un nuovo Porto Antico per Genova*, in "Presenza Tecnica", n. 2, 1991, pp. 10-26.
- Aa. vv., "Renzo Piano Building Workshop. In search of a balance", numero speciale di "Process: Architecture", n. 100, 1992.
- Baldassini N., *Genova: le celebrazioni colombiane*, in "Flare", n. 7, 1992, pp. 4-13.
- Bertamini F., Sansalone G., *Colombiane. La scoperta di Genova*, in "Costruire", n. 108, 1992, pp. 26-40.
- Champenois M., *Rénovation du port de Gênes*, in "L'Architecture d'Aujourd'hui", n. 281, 1992, pp. 78-85.

- Freiman Z., *Genoa's Historic Port Reclaimed/Renzo Piano Building Workshop*, in "Progressive Architecture", n. 3, 1992, pp. 78-85.
- Garbato C., *Il porto vecchio*, in "Sport e città", n. 3, 1992, pp. 10-16.
- Gazzaniga L., *Recupero del Porto di Genova per le Colombiadi*, in "Domus", n. 740, 1992, pp. 25-37.
- Gelhaus L., *Il Grande Bigo*, in "Rassegna", n. 49, 1992, pp. 114-117.
- Giordano M. B., *Colombiane: la riscoperta di Genova*, in "l'Arca", n. 59, 1992, pp. 4-5.
- Giordano M. B., *La città e il mare*, in "l'Arca", n. 59, 1992, pp. 6-15.
- Grossi Bianchi L., *La formazione della città*, in "Abitare le città. Genova 1492-1992", supplemento a "Abitare", n. 311, 1992, pp. 4-49.
- Irace F., *Piano per Genova - La città sul mare*, in "Abitare", n. 308, 1992, pp. 133-136.
- Kusch C. F., *Internazionale "Columbus" Ausstellung Genua*, in "DBZ", n. 7, 1992, pp. 1033-1035.
- Maillinger R., *Colombo 92 in Genoa*, in "Baumeister", n. 8, 1992, pp. 40-45.
- Melai R., *La città e il monte*, in "Abitare le città. Genova 1492-1992", supplemento a "Abitare", n. 311, 1992, pp. 66-79.
- Minoletti C., *Genova domani*, in "Quaderni", n. 12, 1992, pp. 19-24.
- Poleggi E., *La città e il mare*, in "Abitare le città. Genova 1492-1992", supplemento a "Abitare", n. 311, 1992, pp. 50-65.
- Righetti P., *Gli ex magazzini del cotone*, in "Modulo", n. 185, 1992, pp. 1024-1033.
- Sa., *A Genova nell'area del Porto Antico*, in "DOC", n. 10, 1992, pp. 8-10.
- Sa., *Colombo '92 Esposizione di Genova*, in "Habitat Ufficio", n. 58, 1992, pp. 62-63.
- Sa., *Dal bullone al territorio*, in "L'Architettura", n. 446, 1992, pp. 884-886.
- Sa., *Un sistema illuminotecnico funzionale*, in "Rassegna", n. 52/4, 1992, pp. 94-97.
- Sa., *Una città nella città*, in "Illustrato", n. 4, 1992, sp.
- Strano C., *Expo: riti, miti e altro*, in "l'Arca", n. 59, 1992, pp. 1-3.
- Toffolon M., *Sotto le ali di una tenda*, in "Modulo", n. 181, 1992, pp. 488-491.
- Cruikshank D., *Genoa Drama*, in "The Architectural Review", n. 1151, 1993, pp. 36-41.
- Grossi Bianchi L., Melai R., *Gli studi preliminari per il recupero di sei zone del centro storico*, in "Controspazio", n. 1, 1993, pp. 14-29.
- Romanelli M., *Renzo Piano Spazio scenico per Moby Dick: "Ulisse e la valenza bianca"*, in "Domus", n. 746, 1993, pp. 12-13.
- Bugatti A., *Un Lingotto di tecnologia*, in "Costruire", n. 142, 1994, 125-130.
- Cruikshank D., *Piano forte*, in "Perspectives on Architecture", n. 5, 1994, pp. 34-37.
- Dorigati R., *Un parco culturale per la città*, in "l'Arca", n. 78, 1994, pp. 48-53.
- Kusch C. F., *Hafenanlage von Genua*, in "DBZ", 1994, pp. 67-70.
- Sa., *Le Lingotto: pionnier dans la ville*, in "Journal de la Construction de la Suisse Romande", vol. 68, n. 6, 1994, pp. 36-38.
- Verdi L., *Un nuovo Lingotto per Torino*, in "Modulo", n. 204, 1994, pp. 784-793.
- Garbato C. (a cura di), *Il Lingotto by Piano*, in "Finestra", n. 6, 1995, pp. 176-185.
- Melvin J., *Best Fiat forward*, in "Building Design", n. 1203, 1995, pp. 12-13.
- Bassignana M., Gay L., *Trame in acciaio e vetro*, in "Modulo", n. 225, 1996, pp. 832-839.
- Buchanan P., *Reviving Lingotto*, in "The Architectural Review", vol. 200, n. 1197, 1996, pp. 62-67.
- Camerana B., *Tecnica versus Natura?*, in "Eden", n. 3, 1996, pp. 7-38.
- Sa., *Lingotto Factory Rehabilitation*, in "Architecture and Urbanism", n. 315, 1996, pp. 60-103.
- Wolf C., *Renzo Piano: Kolumbus der*

neuen architektur, in "Atrium Haus und Wohnen International", n. 6, 1996, pp. 84-91.

Ménard P., *Chronique d'une révolution annoncée*, in "Architecture Intérieure Créée", n. 11, 1997, pp. 120-121.

Pearson C., *Project Diary: Lingotto Factory Rehabilitation*, Turin, Italy, in "Architectural Record", n. 3, 1997, pp. 42-53.

Sa., *Renaissance. Transformation du Lingotto*, Turin, Italie, in "Techniques & Architecture", n. 432, 1997, pp. 48-52.

Conforti C., *Levigate artificiosità*, in "Casabella", n. 656, 1998, pp. 62-85.

Santolini F., *Genova: il porto antico - l'acquario - la città dei bambini - la scatola cinematografica*, in "Alluminio e Architettura", n. 17, 1998, pp. 32-51.

Zohlen G., *La ricostruzione di Potsdamer Platz*, Berlino, in "Domus", n. 815, 1999, pp. 20-35.

Bigliardi S., *Genova Per Noi*, in "Presenza Tecnica", n. 166, 2000, pp. 5-15.

Cascini E., *Il Porto Antico di Genova. Il nuovo volto dei vecchi docks*, in "Bell'Italia", n. 181, 2001, pp. 132-147.

Golbi C., *Una realtà in divenire*, in "Presenza Tecnica", n. 175, 2001, pp. 29-32.

Nicotra F., *Le infrastrutture urbane. Le stazioni della metropolitana di Renzo Piano a Genova*, in "Materia", n. 35, 2001, pp. 94-103.

Sudjic D., *Ripensamenti*, in "Domus", n. 864, 2003, pp. 130-131.

Agnoletto M., *Renzo Piano/Genova 1 architetto/1 città*, in "D'A. D'Architettura", n. 25, 2004, pp. 128-135.

Croci V., *Genova: immagini futuribili*, in "Ottagono", n. 175, 2004, pp. 129-137.

Giambelluca A., Pizzorno S., *Acqua alta sul Waterfront*, in "Il nuovo cantiere", n. 10, 2004, pp. 68-70.

Icardi C., *Genoa the Superb*, in "Glass in.it style", 2004, pp. 18-21.

Urbani E., *In Nuova Caledonia al Porto Antico*, in "la Liguria", year 5, n. 17, 2004, pp. 32-34.

Agnoletto M., *Genova, una città acquario*, in "Gomorra", n. 8, 2005, pp. 18-23.

Barana C., *La città? È esplosa!*, in "OFX Architettura", n. 87, 2005, pp. 78-83.

Grima J., *In viaggio con Piano*, in "Domus", n. 881, 2005, pp. 80-87.

Marandola M., *Un volteggio sopra la città*, in "Casabella", n. 739/740, 2005-2006, pp. 26-35.

Sa., *Renzo Piano. Una visión para el puerto de Génova*, in "av proyectos", n. 8, 2005, pp. 14-15.

Guala C., *Un quadro privo di acquirenti o una sfida?*, in "il giornale dell'architettura", n. 37, 2006, p. 24.

Alberti M., *Genova. Come potrebbe essere (e come speriamo sarà)*, in "OFX Architettura", n. 97, 2007, pp. 92-101.

Prestinenza Puglisi L., *Genoa Waterfront*, in "l'Arca", n. 222, 2007, pp. 24-29.

Poli E., *L'opera di Renzo Piano e il disegno dell'architettura*, in "disegnart(e)", n. 14, 2009, pp. 24-27.

Biagi M., *Cromoterapia urbana*, in "Casabella", n. 793, 2010, pp. 72-77.

Colonetti A., Montalti E., *GENOVA URBAN LAB. Waterfront e Colombo*, in "Ottagono", n. 226, 2010, pp. 124-160.

Martin J.-M., *"Moderno è di sempre": un'opera recente di Renzo Piano osservata alla luce dei principi di Semper*, in "Casabella", n. 793, 2010, pp. 64-71.

Della Badia L., *Nuovo Padiglione cetacei*, in "Architettura in acciaio", n. 10, 2014, pp. 36-41.

Toffolon M., *Inevitabile attrazione*, in "Nuova Finestra", n. 398, 2014, 46-49.

Ciccarelli L., *Renzo Piano: "Come conservare la memoria dei luoghi che cambiano?"*, in "Rassegna di architettura e urbanistica", n. 145, 2015, pp. 59-64.

Sa., *Un nuovo padiglione arricchisce l'Acquario di Genova*, in "EXPO Inossidabile", n. 199, 2015, pp. 3-4.

Chipperfield D., *La buona pratica*, in "Domus", n. 1045, 2020, pp. 20-25.

Gastaldi F., Camerin F., *Progetti e proposte di Renzo Piano per il waterfront di Genova, 1981-2017*, in "Territorio", n.

93, 2020, pp. 147-155.

Grassetti A., *Renzo Piano and the Porto Antico of Genoa. A research path on public space*, in "PORTUSPlus", anno 8, n. 15, 2023, pp. 1-18.

Grassetti A., *The Molo district plan. A turning point in Renzo Piano's work in Genoa*, in "Planning Perspective", vol. 40, n. 4, 2025, pp. 1061-1075.

Periodici consultati da Renzo Piano

Grassi G., *La città come "prestazione vitale"*, in "Casabella Continuità", n. 258, 1961, pp. 3-5.

Rogers E. N., *Presentazione*, in "Casabella Continuità", n. 253, 1961, p. 1.

Rossi A., *La città e la periferia*, in "Casabella Continuità", n. 253, 1961, pp. 22-27.

Tange K., *Un piano per Tokyo*, in "Casabella Continuità", n. 258, 1961, pp. 6-21.

Vercelloni V., *Milano 1861-1961: un secolo di occasioni mancate nello sviluppo della città*, in "Casabella Continuità", n. 253, 1961, pp. 28-41.

Cervellati P., Pallotti U., Tarozzi F., *Lo sviluppo della città*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 6-8.

Campos-Venuti G., *Bologna, un esempio concreto di pianificazione comprensoriale*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 4-5.

Campos-Venuti G., *Relazione 1962 sul Piano Intercomunale*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 9-12.

Sa., *Dichiarazione programmatica dei 15 Sindaci del comprensorio*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, pp. 12-27.

Sa., *I progetti di ricerca urbanistica a Bologna*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, p. 28.

Sa., *Norme tipo per i PRG di completamento e di minima previsione*, in "Casabella Continuità", n. 269, 1962, p. 27.

Canella G., *Vecchie e nuove ipotesi per i Centri Direzionali*, in "Casabella Continuità", n. 275, 1963, pp. 42-56.

De Carlo G., *Piano Intercomunale Milanese. Realtà e prospettive del primo schema*, in "Casabella Continuità", n. 282, 1963, pp. 21-27.

Markelius S., *Il nuovo centro di Stoccolma*, in "Casabella Continuità", n. 275, 1963, pp. 2-25.

Sa., *I progetti di Metabolism*, in "Casabella Continuità", n. 273, 1963, pp.

30-38.

Tintori S., *Piano Intercomunale Milanese. Lo stato attuale degli studi*, in "Casabella Continuità", n. 282, 1963, pp. 4-20.

Boschini L. M., Mitrovic M., *Il concorso per il centro di Skopje*, in "Casabella", n. 307, 1966, pp. 24-29.

De Marpillero G., *Il piano di Piccapietra a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 16-43.

De Miranda F., *Strada sopraelevata a Genova*, in "Casabella", n. 308, 1966, pp. 52-61.

Cowburn W. (a cura di), *Housing and the Environment*, in "The Architectural Review", vol. 142, n. 849, 1967.

Jérôme M., *Whatever happened to the Metabolists?*, in "Architectural Design", vol. 37, n. 5, 1967, p. 208.

Nitschke G., M. Jérôme, *Commentary on the Metabolists*, in "Architectural Design", vol. 37, n. 5, 1967, pp. 209-216.

Pane R., De Fusco R., Pierotti P., et al., *L'incontro fra antico e nuovo*, in "Casabella", n. 314, 1967, pp. 14-53.

Allpass J., Agergard E., Harvest J., et al., *Poli urbani e modificazioni strutturali del centro*, in "Casabella", n. 327, 1968, pp. 20-27.

Riani P., *La città come trasformazione biologica*, in "Casabella", n. 327, 1968, pp. 10-19.

Sa., *Quella che Soleri chiamo arcologia. Architettura+ecologia*, in "Domus", n. 474, 1969, pp. 2-7.

Sa., *Osaka '70 padiglioni in costruzione*, in "Domus", n. 482, 1970, pp. 2-5.

Sa., *The most magnificent*, in "Architectural Design", vol. 40, n. 7/6, 1970, pp. 297-298.

Sa., *Housing in Camden*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 3, 1972, pp. 146-164.

Smithson A., Smithson P., Eisenmann P., *Robin Hood Gardens*, in "Architectural Design", vol. 42, n. 9, 1972, pp. 557-575.

Smithson A., Smithson P., *Signs of occupancy*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 2, 1972, pp. 91-98.

Accame G. M., *Il diritto alla città: Bologna*

centro storico, in "Casabella", n. 377, 1973, pp. 17-27.

Musgrove J., *Briefing: laboratories*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 11, 1973, pp. 712-727.

Pawley M., *Garbage housing*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 12, 1973, pp. 764-789.

Rabeneck A., Sheppard D., Town P., *Flexible (?) housing*, in "Architectural Design", vol. 43, n. 11, 1973, pp. 698-711.

Sa., *Il centro "t Karregat" fuori Eindhoven*, in "Domus", n. 538, 1974, pp. 5-8.

Charlewood J. F., *Housing by people. From the bottom up, or from the top down?*, in "Architectural Design", vol. 45, n. 9, 1975, pp. 527-533.

Rowntree D., Byker, in "Architectural Design", vol. 45, n. 6, 1975, pp. 333-338.

Conti G., *Friuli - Ricostruzione o rinascita?*, in "Casabella", n. 414, 1976, pp. 4-10.

Gravagnuolo B., *Piano regolatore di Napoli - la meridionalizzazione del capitale*, in "Casabella", n. 420, 1976, pp. 56-63.

Guenzi C., *Teoria e pratica nel ciclo edilizio*, in "Casabella", n. 419, 1976, pp. 36-42.

Marconi F., *Portogallo - Operação SAAL*, in "Casabella", n. 419, 1976, pp. 2-21.

Pawley M., *The cost of not treating housing as a consumer product*, in "Architectural Design", vol. 46, n. 8, 1976, pp. 489-491.

Sa., *Design on landscape*, in "Architectural Design", vol. 46, n. 9, 1976, pp. 543-547.

Turner J., *Principles for housing*, in "Architectural Design", vol. 46, n. 2, 1976, pp. 99-101.

Maldonado T., *Energia e ambiente costruito*, in "Casabella", n. 425, 1977, p. 9.

Sa., *Emigration to Sweden*, in "Architectural Design", vol. 47, n. 11-12, November-December 1977, pp. 754-759.

Sa., *Searching for a language*, in "Architectural Design", vol. 47, n. 11-12, 1977, pp. 760-777.

Van Buren A., *Homesteads on the Urban Frontier*, in "Architectural Design", vol. 47, n. 3, 1977, pp. 183-185.

Aymonino C., Indovina F., *Il "caso" Venezia*, in "Casabella", n. 436, 1978, pp. 10-11.

Benvenuti F., Salzano E., Lombardi G., et al., *La legislazione, le politiche, gli strumenti di piano*, in "Casabella", n. 436, 1978, pp. 14-30.

Maldonado T., *Riuso e politiche edilizie*, in "Casabella", n. 442, 1978, p. 9.

Maldonado T., *Venezia: dibattito per una città*, in "Casabella", n. 436, 1978, p. 9.

Perez de Arce R., *Urban transformations and the architecture of addiction*, in "Architectural Design", vol. 48, n. 4, 1978, pp. 237-266.

Sa., *Scuola in Germania*, in "Domus", n. 584, 1978, pp. 9-13.

Ullmann G., *Berlino, machine à...*, in "Domus", n. 597, 1979, pp. 1-9.

Dellavalle F., *I componenti attivi della climatizzazione*, in "Casabella", n. 461, 1980, pp. 32-37.

Amendola G., *Modello urbano e rapporti di classe in una città meridionale*, in "Casabella", n. 472, 1981, pp. 10-13.

Buchanan P., *Housing, a possible public realm?*, in "The Architectural Review", vol. 178, n. 1064, 1985, pp. 23-25.

Davis C., *Ad hoc in the docks*, in "The Architectural Review", vol. 181, n. 1080, 1987, pp. 31-37.

Ellis J., *Mixed mission*, in "The Architectural Review", vol. 181, n. 1080, 1980, pp. 65-69.

Bibliografia generale

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

Picasso R., *Vie di Genova e di metropoli nord Americane: i grattacieli ed i loro alleati in terra, in mare ed in cielo*, Arti Grafiche Caimo e C., Genova, 1938.

Lynch K., *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, 1960.

Wachsmann K., *Industrielles Bauen*, in "Bauen+Wohnen", n. 10, 1960, pp. 363-384.

Wachsmann K., *Studium im Team*, in "Bauen+Wohnen", n. 10, 1960, pp. 351-362.

Sa., *A Genova, un padiglione del porto*, "Domus", n. 418, 1964, pp. 2-9.

Rossi A., *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Padova, 1966.

Ashihara Y., *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1970.

Aa. vv., *1128-2000 il porto di Genova*, Consorzio Autonomo del Porto di Genova, Genova, 1971.

Aa. vv., *Immagine per la città*, catalogo di mostra, Ente Manifestazioni Genovesi, Genova, 1972.

Calvino I., *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972.

Glaeser L., *The work of Frei Otto*, The Museum of Modern Art, New York, 1972.

Love S., Obst D., *Ecotage!*, Pocket Books, New York, 1972.

Gardella I., Larini S., *Piano particolareggiato per i nuovi insediamenti universitari nelle zone di S. Donato e S. Silvestro*, in "Controspazio", n. 2, 1974, pp. 5-32.

Banham R., *Megastructure: urban futures of the recent past*, Thames and Hudson, Londra, 1976.

Braudel F., *La Méditerranée. 1: L'espace et l'histoire. 2: Les hommes e l'héritage*, Arts et Métiers Graphiques, Parigi, 1977.

Rowe C., Koetter F., *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978.

De Benedetti M., Marescotti L., Morbelli G., Padovani L., *La questione dei centri storici e del recupero del patrimonio edilizio in Europa*, clup, Milano, 1979.

Grossi Bianchi L., Poleggi E., *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Sagep, Genova, 1980.

Brizzolari C., *Storia di Genova sul mare*, Vallecchi editore, Firenze, 1981.

Secchi B., Boeri S., Brandolini S., et al., *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, in "Domus", n. 503, 1984, pp. 18-31.

Aa. vv., *Genova, la Liguria, il Mediterraneo*, catalogo di mostra, Fabbri Editori, Genova, 1985.

Aa. vv., "Le Celebrazioni Colombiane del 1992. Interventi e dibattito in Consiglio Comunale", numero speciale di "I quaderni del Comune", n. 6, 1985.

Broeze F., *Port Cities. The Search for an Identity*, in "Journal of Urban History", vol. 11, n. 2, 1985, pp. 209-225.

Poleggi E., Stefani L. (a cura di), *Il porto vecchio di Genova*, Sagep Editricie, Genova, 1985.

Aa. vv., *1992 Genova Città di Colombo. Immagini & Progetti*, Comune di Genova, Genova, 1986.

Bona E. D., De Battè B. (a cura di), *Dossier Genova*, in "Spazio & Società", n. 37, 1987, pp. 68-127.

Barozzi P., *Lineamenti dello sviluppo urbano di Genova*, ECIG, Genova, 1988.

Cevini P., *Il fronte del Porto*, in "Spazio & Società", n. 43, 1988, pp. 114-118.

Davies C., *High tech architecture*, Thames and Hudson, Londra, 1988.

Hoyle B. S., *Development dynamics at the port-city interface*, in Hoyle B. S., Pinder D. A., Husain M. S. (a cura di), "Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment", Belhaven Press, Londra-New York, 1988, pp. 3-19.

Sirilli P., Poggi G. B. (a cura di), *Genova verso il 1992*, Bonati & Scalenghe, Bufala, 1988.

Braudel F., *Le Modèle italien*, Éditions Arthaud, Parigi, 1989.

Murphey R., *On the Evolution of the Port City*, in Broeze F. (a cura di), "Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Century", New South Wales University Press, Randwick, 1989, pp. 223-247.

Wachsmann K., *Wendepunkt im Bauen*, Verlag de Kunst, Dresda, 1989.

Pawley M., *Buckminster Fuller*, Trefoil Publications, Londra, 1990.

Aa. vv., "GB progetti. Waterfront portuali", supplemento a "GB progetti", n. 8/9, 1991.

Minca C., *Il Waterfront: verso una nuova frontiera urbana*, in "Porto & Mare", n. 5-6, 1991, pp. 49-54.

Charlier J., *The regeneration of old port areas for new port uses*, in Hoyle B. S., Pinder D. A. (a cura di), "European Port Cities in Transition", Belhaven Press, Londra, 1992, pp. 137-154.

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

Aa. vv., *Esposizione Internazionale Specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare"*, catalogo ufficiale dell'esposizione, Edizioni Colombo, Genova, 1992.

Gabrielli B., *La città nel porto*, Nuova ERI edizioni RAI, Torino, 1992.

Hoyle B., Pinder D., *Cities and the sea: change and development in contemporary Europe*, in Hoyle B. S., Pinder D. A. (a cura di), "European Port Cities in Transition", Belhaven Press, Londra, 1992, pp. 1-19.

Serra E., Bagnasco G. (a cura di), *Progetti per il porto vecchio. I corsi di Giancarlo De Carlo a Genova*, Marietti, Genova, 1992.

Jauhiainen J. S., *Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa*, in "European Planning Studies", vol. 3, n. 1, 1995, pp. 3-23.

Maggiani M., *La regina disadorna*, Feltrinelli, Milan, 1998.

Krauss J., Lichtenstein C., *Your private sky. R. Buckminster Fuller Art Design Science*, Lars Müller Publishers, Baden, 1999.

Hoyle B., *Global and local change on the port-city waterfront*, in "The Geographical

Review", vol. 90, n. 3, 2000, pp. 395–417.

Shaw B., *History at the water's edge*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 160-172.

Bruttomesso R., *Complexity on the urban waterfront*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 39-50.

Marshall R., *Contemporary urban space-making at the water's edge*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 3-14.

Marshall R., *Modern ports and historic cities: Genoa and las palmas de Gran Canaria*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 97-116.

Marshall R., *Waterfronts, development and World Heritage cities: Amsterdam and Havana*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 137-159.

Millspaugh M. L., *Waterfronts as catalysts for city renewal*, in Marshall R. (a cura di), "Waterfronts in Post-industrial Cities", Spon Press, Londra-New York, 2001, pp. 74-85.

Gastaldi F., *La strada Sopraelevata di Genova: tra storia e attualità*, in "Trasporti & Cultura", n. 5, 2003, pp. 16-21.

Poleggi E., Cevini P., *Genova, Laterza*, Roma-Bari, 2003.

Kahn L. I., *The room, the Street, and Human Agreement*, in Twombly R. (a cura di), "Louis Kahn: essential texts", W. W. Norton & Company, New York, 2003, pp. 252-260.

Bobbio R., *Complessità di rapporti e iniziative di integrazione fra la città e il porto di Genova*, in "PORTUS: the online magazine of RETE", n. 10, 2005, pp. 34-41.

Di Venosa M., *L'interfaccia porto-città*, in "PORTUS: the online magazine of RETE", n. 10, 2005, pp. 74-76.

Nicolin P., *Architettura Contemporanea in Italia. Conflitti*, Skira Editore, Milano, 2005.

Pace S., *La parabola infinita. Mito, declino*

e possibili rinascite di Italia '61 a Torino, in Pace S., Chiorino C., Rosso M. (a cura di), "Italia '61: la nazione in scena. Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia", Umberto Allemandi & C., Torino, 2005, pp. 7-28.

Rosselli A., *Il porto come struttura e significato*, in "PORTUS: the online magazine of RETE", n. 10, 2005, pp. 4-9.

Sadler S., *Archigram. Architecture without architecture*, The MIT Press, Cambridge, 2005.

Aa. vv., *Genova Urban Lab*, handbook n. 1, sce., Genova, 2008.

Gastaldi F., *Genova, dalle Colombiane a Capitale Europea della Cultura. Grandi eventi e processi di rigenerazione urbana*, in "Territorio", n. 48, 2009, pp. 110-114.

Gastaldi F., *Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito*, in Savino M. (a cura di), in "Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti", Franco Angeli, Milano, 2010, pp. 88-104.

Lin Z., *Kenzo Tange and the Metabolism Movement. Urban Utopias of Modern Japan*, Routledge, Abingdon, 2010.

Bruttomesso R., Alemany J., *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*, RETE, Venezia, 2011.

Gehl J., *Life between buildings. Using public space*, Island Press, Washington, 2011.

Aa. vv., *Genova Urban Lab*, handbook n. 2, sce., Genova, 2011.

Hein C. (a cura di), *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, Routledge, Londra, 2011.

Gastaldi F., *Grandi eventi e rigenerazione urbana negli anni della grande trasformazione di Genova: 1992-2004*, in "Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente", vol. 5, n. 9, 2012, pp. 23-35.

Djalali A., *Prehistories of Common Space. Conflict and Abstraction in Renaissance Architecture*, in Aureli P. V. (a cura di), "The City as a Project", Ruby Press, Berlino, 2013, pp. 102-136.

Gastaldi F., *Politiche ed interventi per il Centro storico di Genova 1992-2007*, in Albrecht B., Magrin A. (a cura di), "Esportare il centro storico", Edizioni

Guaraldi, Rimini, 2015, pp. 238-241.

Imbesi A., Lagomarsino V., Moretti B., et al., *The new Master Plan of the Genoa Port: method and process*, in "PORTUSplus", n. 5, 2015, pp. 1-11.

Tasso M., *Il «cono di Portman» e l'operazione porto antico. Progetti, atti e memorie sul recupero del waterfront genovese dal dopoguerra al 2004*, De Ferrari, Genova, 2015.

Gastaldi F., Camerin F., *The redevelopment process of the waterfront of Genoa after the period of great events (2004-2014)*, in "PORTUSplus", anno VI, n. 6, 2016, pp. 1-11.

Porfyriou H., Sepe M. (a cura di), *Waterfronts Revisited cura di European ports in a historic and global perspectives*, Routledge, Londra, 2017.

Ruby I., Ruby A. (a cura di), *Infrastructure Space*, Ruby Press, Berlino, 2017.

Vrachliotis G., Kleinmanns J., Kunz M., et al. (a cura di), *Frei Otto. Thinking by Modeling*, catalogo di mostra, Spector Books, Lipsia, 2017.

Andriani C., Moretti B., Servente D., *Patrimonio di confine tra Città e Porto. Il caso di Genova*, in "Paesaggio urbano", n. 3, 2018, pp. 29-39.

Chapman P., *The Plug-in City*, in Chalck W., Cook P., Crompton D., et al., "Archigram. The book", Circa Press, Londra, 2018, p. 94.

Bollinger K., Medicus F., *Stressing Wachsmann. Structures for a Future*, Edition Angewandte, Vienna, 2020.

Carpenter A., Lozano R. (a cura di), *European Port Cities in Transition. Moving Towards More Sustainable Sea Transport Hubs*, Springer, New York, 2020.

Dennis M., *Architecture and the city: selected essays*, Beacon Press, Boston, 2020.

Moretti B., *Beyond the Port City. The Condition of Partiality and the Threshold Concept*, Jovis Verlag, Berlino, 2020.

Dai T., Hein C., Baciu D., *Heritage Words: Exploring Port City Terms*, in "CPCL", vol. 4, n. 2, 2021.

Hein C., Luning S., Van de Laar P., *Port City Cultures, Values, and Maritime Mindsets: Defining What Makes Port*

Cities Special, in "CPCL", vol. 4, n.1, 2021.

Sennema H., Baptist V., Dai T., et al., *The Maritime Mindset: A Conceptual and Practical Exploration of Mapping Port Cities*, in "CPCL", vol. 4, n. 2, 2021.

Tommaschi E., *(Re-)generating Symbolic Port-City Links: Urban Regeneration and the Cultural Demaritimisation and Remaritimisation of European Port Cities*, in "CPCL", vol. 4, n. 1, 2021.

Clemente M. C., Isidori F. (a cura di), *The Architecture of Public Space*, Park Books AG, Zurich, 2023.

De Martino P., Hanna J., Hein C., *Mediterranean Imaginaries*, in "CPCL", vol. 6, n. 1, 2023.

Imbesi A., Moretti B., *La città immaginata. Dalle esplorazioni puntuali ad una visione collettiva della città portuale*, in "PORTUS: the online magazine of RETE", anno 8, n. 26, 2023, pp. 1-3.

Sousa Santos R., *Convergence and Divergence in Mediterranean Port Cities*, in "CPCL", vol. 6, n. 1, 2023.

Consonni G., *Non si salva il pianeta se non si salvano le città*, serie Elements, Quodlibet, Macerata, 2024.

Moretti B., *Architettura della soglia*, in Andriani C., Moretti B., Servente D., *Patrimonio di confine. Metabolismi della linea di costa. Indagini, sperimentazioni e visioni fra città e porto*, Genova, Sagep Editori, 2024, pp. 58-81.

Pizzigoni V., *Architettura come disciplina storica*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa, 2024.

Pavia R., *La separazione tra porto e città*, in Salimei G. (a cura di), *Terrae Aquae, 1. Padiglione Italia*, Milano, Electa, 2025, pp. 189-198.

Periodici non specializzati

Borghese C., *Insieme all'Expò parte la Caricamento di Piano*, in "Il Secolo XIX", 25/10/1988.

Borghese C., *Confini per l'expo e siluro alla torre di Portman*, in "Il Secolo XIX", 25/10/1988.

Piano R., *Piano: "Portman calpesta tutto il nostro lavoro"*, in "Il Secolo XIX", 25/10/1988.

Zerbini G., *Tra passato e futuro la Genova di Renzo Piano*, in "il Giornale", 03/01/1989.

Pace G. M., *Il parco in mezzo al mare*, in "la Repubblica", 19/12/1989.

Paternostro M., *"Pezzo per pezzo, quasi col catalogo"*, in "Il Secolo XIX", 13/06/1990.

Augias C., *La città invisibile di Renzo Piano*, in "la Repubblica", 02-03/09/1990.

Pace G. M., *"Porterò la gente in piazza"*, in "la Repubblica", 18/10/1990.

Paternostro M., *Perché amo Genova*, in "Il Secolo XIX", 15/03/1992.

Piano R., *La mia Genova*, in "Ulisse 2000", 31/10/1997.

Piano R., *Elogio della costruzione*, in "la Repubblica", 18/06/1998.

Paternostro M., *"Ecco la mia bolla trasparente regno di felci e di farfalle"*, in "Il Secolo XIX", 31/08/2000.

Puppo A., *La grande bolla di Piano. Tre miliardi per un sogno*, in "la Repubblica", 23/11/2000.

Carminati M., *Nel porto della globalità*, in "Il Sole 24 Ore", 15/07/2001.

Paternostro M., *Piano: "Col G8 non solo violenze. A Genova una delle più grandi rivoluzioni urbanistiche europee"*, in "Il Secolo XIX", 03/09/2001.

Paternostro M., *Piano: le mie idee per Genova 2004*, in "Il Secolo XIX", 01/12/2002.

Plebe A., *Piano: "Il mio waterfront"*, in "Il Secolo XIX", 11/05/2003.

Alfonso D., *La Biosfera ritrovata*, in "la Repubblica", 02/10/2003.

Fera S., *Renzo Piano. Un sogno fatto da bambino nell'antico porto di Genova*, in "la Repubblica", 13/05/2004.

Conti P., *Piano: il mio porto sul futuro di Genova*, in "Corriere della Sera", 26/05/2004.

Maggiari M., *Con Piano ho visto Genova*, in "Il Secolo XIX", 30/05/2004.

Vitale M., *Piano e l'utopia possibile. Rimettere Genova sul mare*, in "Il Secolo XIX", 27/06/2004.

Conti P., *Piano e il nuovo porto mai realizzato. "Basta liti, regalo a Genova il progetto"*, in "Corriere della Sera", 01/12/2006.

Plebe A., *La città che vorrei*, in "Il Secolo XIX", 13/09/2007.

Plebe A., *Piano: "Nel Puc la saggezza di Genova"*, in "Il Secolo XIX", 24/12/2011.

Maltese C., *Renzo Piano. Come si trasforma una città*, in "la Repubblica", 20/05/2012.

Plebe A., *Piano: "E ora porto la bolla a Hollywood"*, in "Il Secolo XIX", 20/05/2012.

Rampini F., *"La mia città ferita al cuore ma ora pensiamo ad aiutare le famiglie di chi non c'è più"*, in "la Repubblica", 09/05/2013.

Plebe A., *Piano: "Se Genova vuole, riprogetterò io la Torre Piloti"*, in "Il Secolo XIX", 29/07/2013.

Minella M., *Piano, ritorno a Genova. "Così ricostruirò la torre del mio porto"*, in "la Repubblica", 12/06/2013.

Minella M., *Porto, rivincita di Renzo Piano*, in "la Repubblica", 09/06/2013.

Alfonso D., *Arrivano i delfini*, in "la Repubblica", 14/07/2013.

Plebe A., *La casa dei delfini. Vetrina sul porto*, in "Il Secolo XIX", 25/07/2013.

Alfonso D., *Renzo Piano "benedice" i delfini*, in "la Repubblica", 27/07/2013.

Rampini F., *Il rischio Grandi opere. Così cambia Genova dal Valico agli Erzelli*, in "la Repubblica", 14/04/2014.

Grillo D., *Il canale di Piano*, in "Il Secolo XIX", 05/10/2014.

Minella M., *Così Piano ridisegna Genova*, in "la Repubblica", 05/10/2014.

Cassinis A., *Renzo Piano. Il disegno per dare il mare alla mia Genova così bella e fragile*, in "Il Secolo XIX", 19/10/2014.

Minella M., *Il monito di Renzo Piano: "Inserire il rischio alluvione nella nostra quotidianità"*, in "la Repubblica", 29/10/2014.

Minella M., *Blue Print, Genova si riprende il mare*, in "la Repubblica", 01/04/2015.

Rampini F., *Renzo Piano. Ci lascio almeno un edificio saggio*, in "la Repubblica", 13/04/2015.

Minella M., *La Torre Piloti di Piano. "Una vedetta d'acciaio per difendere il porto"*, in "la Repubblica", 20/06/2015.

Rossi E., *"Il Blueprint a che punto è?"*. *Renzo cerca risposte da Piano*, in "Il Secolo XIX", 29/08/2016.

Plebe A., *Renzo Piano. 80 anni in bellezza*, in "Il Secolo XIX", 14/09/2017.

Minella M., Pastore L., *Piano: "Il futuro di Genova è il porto; con il waterfront emergerà la bellezza"*, in "la Repubblica", 03/05/2018.

Merlo F., *Renzo Piano. "Genova è fragile ma nessuno la cura"*, in "la Repubblica", 15/08/2018.

Irace F., *"Genova ferita deve reagire con nuovi cantieri e nuove idee"*, in "Il Sole 24 Ore", 22/08/2018.

Giuffrida A., *I'll help Genoa rebuild after tragedy in my hometown - Shard architect*, in "The Observer", 26/08/2018.

Morrison J., *"My new bridge in Genoa could trigger a renaissance"*, in "The Times", 01/09/2018.

Plebe A., *"Il mio nuovo ponte somiglia a una nave. Sarà un luogo di luce sobrio, non povero"*, in "Il Secolo XIX", 07/09/2018.

Minella M., *Il mare, i carruggi, l'arte, i suoni, i sapori. Oggi più che mai è il tempo per scoprire la bellezza di Genova. Ecco 10 consigli d'autore*, in "la Repubblica", 14/09/2018.

Plebe A., *"Così Genova si può rialzare. E sarà un laboratorio d'Italia"*, in "Il Secolo XIX", 14/09/2018.

Minella M., *Renzo Piano: "Genova ritrovi al più presto unità e coesione e contro le alluvioni ripopoliamo di alberi le nostre montagne"*, in "la Repubblica", 17/09/2018.

Plebe A., *"Il cantiere darà nuova energia e aiuterà Genova a ripartire"*, in "Il Secolo XIX", 19/12/2018.

Plebe A., *"Sicuro, semplice e bello come Genova. Il mio ponte sarà una ripartenza"*, in "La Stampa", 19/12/2018.

Schiavi G., *"L'ho immaginato come una nave. Diventerà un simbolo per tutta l'Italia"*, in "Corriere della Sera", 19/12/2018.

Coluccia A., *Waterfront, l'area aperta di notte. Piano: "Dal parco si veda il mare"*, in "Il Secolo XIX", 24/04/2021.

Minella M., *Waterfront di Levante, il decalogo green di Piano. "Così unisco città e mare"*, in "la Repubblica", 24/04/2021.

Minella M., *Dall'expò al waterfront, lettera-sigillo di Piano sulla "new Genova"*, in "la Repubblica", 25/04/2021.

Minella M., *"Ecco il mio nuovo Waterfront genovese, uno spazio tutto da vivere a impatto zero"*, in "la Repubblica", 13/06/2021.

Consultazioni archivistiche

**ASM, FRP - Archivi Storici del
Politecnico di Milano, Fondazione Renzo
Piano**

*Fondo piano di ricostruzione del centro
storico di Sestri Ponente, 1970*

R 70SC-70RC.

*Fondo laboratorio di quartiere di Otranto,
1979*

R OTR 0001, R OTR 0002, R OTR 0003, R
OTR 0004, R OTR 0005, R OTR 0006.

*Fondo piano di recupero del quartiere del
Molo, 1981-84*

B 192, B 556, B 557, B 558, B 559, F
CSG_RP, S 1981 CS-01, S 1981 CS-02, S
1981 CS-03, T 1981 CS-CSG01, T 1981
CS-CSG02, T 1981 CS-CSG03, T 1981
CS-CSG04, T 1981 CS-CSG05, R CSG
0001, R CSG 0002, R CSG 0003.

*Fondo piano di riconversione delle officine
Schlumberger, 1981-84*

B 422, B 423, B 424, R SCH 0001, R SCH
0002, R SCH 0003, R SCH 0004, R SCH
0005, R SCH 0006.

*Fondo piano per l'Esposizione Universale
di Parigi 1989, 1982-83*

F EPU_002, F EPU_003, F EPU_004, S
2018/053, S 1982 EXPO '89 01, T 1982
EXPO '89 EXP01, R EUP 0001, R EUP
0002, R EUP 0003.

*Fondo piano di recupero del Lingotto,
1983-2003*

R LIN 0001, R LIN 0002, R LIN 0003, R
LIN 0004, R LIN 0005, R LIN 0006, R LIN
0007, R LIN 0008, R LIN 0009, R LIN
0010, R LIN 0011, R LIN 0012, R LIN
0013, R LIN 0014, R LIN 0015, R LIN
0016, R LIN 0017.

*Fondo stazioni della metropolitana di
Genova, 1983-2003*

R SUB 0001, R SUB 0002, R SUB 0003, R
SUB 0004, R SUB 0005, R SUB 0006.

*Fondo piano di recupero del Porto Antico,
1984-92*

B 346, B 347, B 348, B 398, B 399, B 400,
B 401, B 402, B 403, B 404, B 405, B 406,
B 407, B 408, B 409, B 410, B 411, B 412,
B 413, B 414, B 415, B 416, B 417a, B

417b, B 417c, B 417d, B 417e, B 417f,
B 418, B 419, B 420, B 421, F COL_001,
F COL_002, F COL_003, F COL_004, F
COL_005, F COL_006, F COL_007, F
COL_008, F COL_009, F COL_010a, F
COL_010b, F COL_011a, F COL_011b,
F COL_012, F COL_013, F COL_014, F
COL_015, F COL_016, F COL_017, F
COL_018, F COL_019, F COL_020, F
COL_021, F COL_022, F COL_023, F
COL_024, F COL_025, F COL_027, F
COL_028, F COL_029, F COL_030, F
COL_031, F COL_032, F COL_033, F
COL_034, F COL_035, F COL_035a, F
COL_035b, F COL_035c, F COL_036, F
COL_039, F COL_040a, F COL_040b,
F COL_041, F COL_042, F COL_043,
F COL_044, F COL_045, F COL_046 F
COL_047, F COL_048, F COL_049, F
COL_050, F COL_051, F COL_052, F
COL_053, F COL_054, F COL_055, F
COL_056, F COL_057, F COL_058, F
COL_059, F COL_060, F COL_061, F
COL_062, F COL_063, F COL_064, F
COL_065, F COL_066, F COL_083, F
COL_084, F COL_085, F COL_087, F
COL_088, F COL_089, F COL_090, F
COL_091, F COL_092, F COL_093, F
COL_094, F COL_095, F COL_096, F
COL_098, F COL_099, F COL_100, F
COL_101, F COL_102, F COL_103, F
COL_104, F COL_105, F COL_106, F
COL_107, F COL_108, F COL_109, F
COL_110, F COL_111, F COL_112, F
COL_113, F COL_114, F COL_115, F
COL_116a, F COL_116b, F COL_117,
F COL_118, F COL_119, F COL_120, F
COL_121, F COL_122a, F COL_122b,
F COL_123, F COL_124, F COL_125, F
COL_126, F COL_127, F COL_128, F
COL_129, F COL_130, F COL_131, F
COL_132, F COL_133, F COL_134, F
COL_135, F COL_136, F COL_137, F
COL_138, F COL_139, F COL_140, F
COL_141, F COL_142, F COL_143, F
COL_144, F COL_145, F COL_146, F
COL_147, F COL_148, F COL_149, F
COL_150, F COL_151, F COL_152, F
COL_153, F COL_154, F COL_155, F
COL_156, F COL_157a, F COL_157b,
F COL_157c, F COL_158, F COL_159,
F COL_160, F COL_161, F COL_162, F
COL_163, F COL_164, F COL_165a, F
COL_165b, F COL_165c, F COL_165d, F
COL_165e, F COL_165f, F COL_165h, F
COL_165i, F COL_166a, F COL_166b, F
COL_167a, F COL_167b, F COL_167c, F
COL_167d, F COL_168, F COL_169a, F
COL_169b, F COL_170a, F COL_170b, F
COL_170c, F COL_170d, F COL_171a, F
COL_171b, F COL_171c, F COL_171d, F
COL_172a, F COL_172b, F COL_172c, F
COL_172d, F COL_173a, F COL_173b, F
COL_173c, F COL_174a, F COL_174b, F
COL_174c, F COL_175a, F COL_175b, F
COL_175c, F COL_176a, F COL_176b, F

COL_176c, F COL_177a, F COL_177b, F COL_177c, F COL_178a, F COL_178b, F COL_178c, F COL_179, F COL_180a, F COL_180b, F COL_181a, F COL_181b, F COL_182a, F COL_182b, F COL_183a, F COL_184a, F COL_184b, F COL_184c, F COL_184d, S COL '92 01, S COL '92 02, S COL '92 03, S COL '92 04, S COL '92 05, S COL '92 06, S COL '92 07, S COL '92 08, S COL '92 09, S COL '92 10, S COL '92 11, S COL '92 12, S COL '92 13, S COL '92 14, S COL '92 15, S COLOMBO '92 16, S COL '92 17, S COL '92 18, S COL '92 19, S COL '92 20, S COL '92 21, S COL '92 22, S COL '92 23, S COL '92 24, S COL '92 25, S COL '92 26, S COL '92 27, S COL '92 28, S COL '92 29, S COL '92 30, S COL '92 31, S COL '92 32, S COL '92 33, S COL '92 34, S COL '92 35, S COL '92 36, S COL '92 37, S COL '92 38, S COL '92 39, S COL '92 40, S COL '92 41, S COL '92 42, S COL '92 43, S COL '92 44, S COL '92 45, S COL '92 46, S COL '92 47, S COL '92 48, S COL '92 49, S COL '92 50, S COL '92 51, S CO '92 52, S COL '92 53, S COL '92 54, S COL '92 55, S COL '92 56, S COL '92 57, S COL '92 58, S COL '92 59, S COL '92 60, S COL '92 61, S COL '92 62, S COL '92 63, S COL '92 64, S COL '92 65, S COL '92 66, S COL '92 67, S COL '92 68, S COL '92 69, S COL '92 70, S COL '92 71, S COL '92 72, S COL '92 73, S COL '92 74, S COL '92 75, S COL '92 76, S COL '92 77, S COL '92 78, S COL '92 79, S COL '92 80, S COL '92 81, T COL01, T COL02, T COL03, T COL04, T COL05, T COL33, T COL34, T COL35, T COL36, T COL37, T COL38, T COL39/1, T COL39/2 T COL40, T COL41, T COL42, T COL43, T COL44, T COL49, T COL50, T COL51, T COL24 A, T COL24 B, T COL115, T COL115 A, T COL115 B, T COL115 C, T COL116, T COL116 A, T COL116 B, T COL116 C, T COL116 D, T COL117, T COL117 A, T COL118, T COL118 A, T COL119, T COL120, T COL121, T COL121 A, T COL122, T COL123, T COL124, T COL124 A, T COL124 B, T COL124 C, T COL 124 D, T COL124 E, T COL125, T COL126, T COL127, T COL128, T COL129, R CCR 0001, R COL 0001, R COL 0002, R COL 0003, R COL 0004, R COL 0005, R COL 0006, R COL 0007, R COL 0008, R COL 0009, R COL 0010, R COL 0011, R COL 0012, R COL 0013, R COL 0014, R COL 0015, R COL 0016, R COL 0017, R COL 0018, R COL 0019, R COL 0020, R COL 0021, R COL 0022, R COL 0023, R COL 0024, R COL 0025, R COL 0026, R COL 0027, R COL 0028, R COL 0029, R COL 0030, R COL 0031, R COL 0032, R COL 0033, R COL 0034, R COL 0035, R COL 0036, R COL 0037, R COL 0038, R COL 0039, R COL 0040, R COL 0041, R COL

0042, R COL 0043, R COL 0044, R COL 0045, R COL 0046, R COL 0047, R COL 0048, R COL 0049, R COL 0050, R COL 0051, R COL 0052, R COL 0053.

Fondo Biosfera, 2001

R BIOSFERA/BOLLA G8, R 2018_B_013, R 2018_B_307, R 2018_D_079, R 2018_D_080.

Fondo Affresco, 2004-06

F WTF 001, F WTF 002, F WTF 003, F WTF 004, F WTF 005, F WTF 006, F WTF 007, F WTF 008, F WTF 009, F WTF 010, F WTF 011, F WTF 012, F WTF 013, F WTF 014, F WTF 015, F WTF 016, F WTF 017, F WTF 018, F WTF 019, F WTF 020, F WTF 021, F WTF 022.

BSP - Biblioteca della Scuola Politecnica dell'Università di Genova

Fondo Esposizione Colombiana 1992

B Progetto per l'esposizione colombiana del 1992 nel Porto Antico.

ASC - Archivio Storico del Comune di Genova

Fondo Ente Colombo '92

F 2, F 3, F 4, F 5, F 6, F 8, F 10, F 14, F 15, F 17, F 18, F 19, F 20, F 33, F 36, F 40, F 41, F 42, F 48, F 52, F 53, F 58, F 59, F 60, F 61, F 62, F 65, F 67, F 69, F 70, F 71, F 74, F 75, F 76, F 78, F 79, F 82, F 86, F 87, F 93, F 100, F 102, F 105, F 108, F 109, F 111, F 112.

ACF - Archivio personale di Cesare Fera

Fondo Italia Nostra - Porto Storico

F porto storico.

A2

Interviste a RPBW

A completamento del quadro delle fonti su cui si è costruita la ricerca, le interviste hanno assunto un ruolo centrale nell'approfondimento e nella verifica dei materiali documentali. Esse hanno consentito di ampliare lo sguardo sulla genesi e lo sviluppo del progetto del Porto Antico di Genova, rivelando aspetti metodologici, tecnici e concettuali non sempre rintracciabili nella sola documentazione d'archivio. In particolare, in questa sezione vengono presentate le trascrizioni delle interviste condotte con i progettisti del RPBW che hanno preso parte al gruppo di lavoro impegnato nel recupero del Porto Antico in occasione dell'esposizione colombiana del 1992.

L'ordine di presentazione delle interviste riflette una precisa scelta metodologica: si è deciso di partire dai progettisti che hanno seguito l'intero iter del progetto fin dalle prime fasi, per poi procedere verso coloro che ne hanno sviluppato e implementato le successive evoluzioni, fino alle esperienze maturate dopo la conclusione dell'evento espositivo. La sequenza si chiude con l'intervista a Renzo Piano, nella quale le riflessioni si spostano su un piano più ampio e teorico, toccando i temi della metodologia progettuale, del rapporto tra architettura e progetto urbano e del ruolo dell'acqua come strumento di mediazione tra città e porto.

Dal punto di vista operativo, le interviste sono state condotte sia individualmente sia in coppia, a seconda della natura dei contributi e delle dinamiche di collaborazione interna al gruppo di lavoro. Le trascrizioni qui pubblicate sono state sottoposte a un processo di revisione volto a garantire la massima fedeltà ai contenuti orali, pur adattandole a una forma scritta coerente e leggibile. I testi sono stati verificati e approvati dai singoli intervistati.

Ciascuna intervista, pur seguendo una traccia comune, ha portato in luce prospettive differenti, legate alle specifiche competenze e responsabilità dei progettisti coinvolti. Questo

approccio ha permesso di mettere a fuoco non solo la pluralità delle visioni all'interno del gruppo di lavoro sul Porto Antico, ma anche di ricostruire in modo più preciso le relazioni causali tra le diverse scelte progettuali e i loro sviluppi operativi. Le testimonianze raccolte hanno così contribuito a restituire la complessità del processo di trasformazione del waterfront genovese, rivelando la dimensione collettiva e dialogica di un progetto che, pur fortemente riconducibile alla figura di Renzo Piano, si configura come esito di un lavoro corale, articolato e condiviso.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

RVT Renzo Venanzio Truffelli
SI Shunji Ishida

02 10 2023 Genova

AG Il tema della progettazione dello spazio pubblico è sempre stato centrale nella ricerca di Renzo Piano e del suo studio. Si potrebbe quasi ricostruire una cronologia dei progetti, osservando un'evoluzione continua delle applicazioni architettoniche dello spazio pubblico, declinato ogni volta in forme diverse attraverso piazze, vie, parchi urbani e altri dispositivi spaziali, molto spesso in relazione con l'acqua come al Porto Antico.

SI La storia è lunga. Il lavoro sul Porto Antico cominciò grazie all'interesse per il centro storico, nato con un progetto realizzato insieme all'UNESCO dopo l'esperienza del progetto pilota a Otranto. Quando lavoravamo al Centre Pompidou, Renzo aveva costruito una rete di conoscenze non solo nell'architettura ma anche in altri settori. Tra le figure che collaboravano con l'UNESCO c'erano due personaggi chiave: Salvino Busuttil e Wolf Tochtermann. Ci fu anche la coincidenza dell'amicizia con Giulio Macchi, una sorta di inventore culturale. Macchi realizzò un programma televisivo per la RAI, Habitat, che proponeva contenuti di educazione culturale per tutti.

RVT Mi fai venire in mente anche Piero Angela...

SI Sì, anche Piero Angela, ma il primo a occupare quel ruolo fu Giulio Macchi. Angela era un grande divulgatore: prendeva un tema e ne faceva una puntata. Macchi invece voleva proprio ideare e produrre lui stesso i programmi, girando riprese.

RVT Però la scenografia del primo spettacolo di Angela la fece Renzo!

SI Sì, ricordo che aveva progettato una sedia scomodissima...

RVT In viale Modugno, sì, me lo ricordo: tutta in legno...

SI Comunque, nel progetto di Otranto per l'UNESCO era coinvolto anche Mario Fazio, giornalista de La Stampa e presidente di Italia Nostra. L'associazione aveva promosso

molte pubblicazioni sui centri storici italiani e Fazio aveva scritto numerosi articoli sul tema. Quando Renzo tornò a Genova da Parigi, l'interesse per il sociale e per il centro storico era già molto forte, grazie soprattutto all'amicizia con Fazio e con Tochtermann dell'UNESCO. Così, durante il progetto di Otranto, Giulio Macchi decise di integrare nel suo programma televisivo alcune puntate dedicate all'edilizia. Anche lui aveva un ampio network di contatti: era stato assistente di Rossellini e aveva lavorato nel cinema prima di approdare in RAI. Un giorno ci portò nella sua casa a Venezia, a Tre Oci, un palazzo molto noto alla Giudecca con tre grandi finestre caratteristiche. La moglie di Macchi, che ne era proprietaria, organizzava lì vari eventi culturali. Fu allora che a Renzo venne in mente di applicare l'esperienza di Otranto anche vicino a Venezia, a Burano.

RVT Anche Gianni Berengo fu importante...

SI Sì, anche Gianni Berengo Gardin, che allora stava lavorando al libro *Dentro le case*, oggi quasi introvabile. È così che abbiamo iniziato a collaborare con tutti loro. Quando Renzo rientrò a Genova da Parigi, convinse Magda Arduino a collaborare con Giulio Macchi alla sceneggiatura del programma *Habitat*. Infatti *Antico è bello* fu scritto da Magda insieme a Mario Fazio, e si concentra proprio sui centri storici.

RVT Sì, e poi il Comune di Genova aveva individuato sei aree di progetto.

SI Renzo stava già lavorando con Magda al tema del recupero del centro storico e così fu invitato dal Comune di Genova a elaborare il piano di recupero del Molo.

RVT Questo è un tassello importante perché, nello stesso periodo, anche Giancarlo De Carlo stava lavorando sulla Darsena, un tema parallelo al nostro.

SI In quegli anni a Genova c'era davvero tanta gente attiva: Poggi, Grossi Bianchi, Fera... tutti impegnati sulla città con diversi progetti e interventi.

RVT Ma c'è ancora un elemento che Shunji non ha citato. Parallelamente, a Parigi Renzo stava lavorando all'expo universale del 1989.

SI E c'era anche Schlumberger...

RVT Un colosso! Produceva persino i contatori del gas che probabilmente abbiamo tutti in casa.

SI Schlumberger aveva inventato anche una macchina per la ricerca del petrolio che ebbe un enorme successo, non solo in Francia ma a livello internazionale. Tutte le grandi compagnie petrolifere la usavano. La loro sede principale era a La Défense, a Parigi, ma il presidente decise di recuperare gli edifici storici della fabbrica a Montrouge e trasformatli nella nuova sede. E pensa che, per pura coincidenza, la seconda figlia di Schlumberger era proprio Dominique de Menil, nostra cliente a Houston. Noi allora non ne sapevamo nulla: lo scoprimmo solo qualche anno più tardi. Quando iniziammo a lavorare sul sito di Montrouge era tutto ancora occupato dalla fabbrica. Così cominciammo con le demolizioni per aprire un giardino centrale, e poi recuperammo gli interni degli edifici rimasti.

RVT Un passaggio fondamentale è che, lavorando al progetto dell'Expo di Parigi, Renzo aveva già capito che il modello tradizionale della fiera era ormai anacronistico, non aveva più senso. Ed è proprio da questa consapevolezza che derivò poi l'impostazione dello sviluppo su Genova.

SI L'Expo di Parigi del 1989 era interessante soprattutto dal punto di vista urbanistico. L'idea venne da Robert Bordaz, il primo presidente del Centre Pompidou. Insieme a Pontus Hulten voleva organizzare un'esposizione che celebrasse il bicentenario della Rivoluzione Francese. Purtroppo il progetto non fu apprezzato, e ancora oggi non saprei dirti bene perché.

AG Quindi vi eravate messi in contatto con il BIE già dal progetto per *l'île flottante* per l'Expo parigina.

SI Renzo aveva già preso tutti i contatti in questi ambienti come ti dicevo prima.

AG E nel 1984 arrivò l'invito da parte del Comune di Genova a iniziare a pensare a un piano per l'esposizione. In quegli anni il porto si presentava in una condizione di forte degrado. Come descrivereste lo stato del Porto Antico prima di cominciare a lavorarci?

RVT Probabilmente quello fu il momento più basso della storia del porto di Genova. Il Porto Antico era diventato una sorta di deposito, il posto dove finiva tutto ciò che non si sapeva dove mettere. La cosa importante, però, fu che – per la prima volta, almeno per quanto ricordo – si unirono gli sforzi dei vari enti territoriali. Fino ad allora ognuno andava avanti per conto suo: il Comune con una sua idea, l’Autorità Portuale con un’altra, la Regione con la sua visione... Invece, in quell’occasione, quasi per magia, si trovò la forza di collaborare. Nacque così la commissione Triporto. Può sembrare una sciocchezza, ma fu un passaggio fondamentale. Il risultato non fu l’ennesima battaglia “uno contro l’altro”, bensì un lavoro condiviso. Solo così si riuscì ad andare avanti: altrimenti sarebbe stato fin troppo facile ostacolarsi a vicenda. Quella della Triporto fu un’esperienza nuova e inedita per la città, un vero cambio di passo.

AG Infatti quello del Porto Antico è un progetto che si colloca all’inizio di una stagione di grandi riqualificazioni urbane, sviluppatasi negli anni successivi. È un po’ un prototipo, un caso a sé. La città di Genova, da sempre legata al suo porto, nel corso del Novecento ha vissuto un periodo di degrado che mise in luce criticità strutturali e sociali, soprattutto nel centro antico. L’espansione della fabbrica portuale aveva progressivamente allontanato la città dal mare, confinandola e separandola dalle principali vie di traffico. Quanto ha influito questa situazione nelle scelte strategiche del progetto di riqualificazione del Porto Antico? E in che modo l’acqua entra nelle soluzioni progettuali?

RVT L’acqua fu l’elemento più affascinante e importante. Capimmo che il Porto Antico funzionava come un sistema di *matrisoske*: sotto terra c’erano i moli storici delle famiglie genovesi, stratificati da secoli. Ogni nuovo molo inglobava quello precedente, sempre più grande. Questo processo aveva progressivamente sottratto spazio all’acqua. Quando ce ne rendemmo conto, cercammo di riportare il mare là dove arrivava un secolo prima. L’ammodernamento, se così possiamo chiamarlo, aveva sempre significato ingrandire i moli e i loro edifici. Il Millo, ad esempio, aveva quattro piani, ma quando cominciammo a lavorarci era stato rialzato in modo improvvisato: l’ultimo piano era costruito con materiali fragili, il tetto era solo un manto di onduline.

AG Una situazione quindi complessa da gestire.

RVT Sì, soprattutto perché la città non conosceva il suo porto.

AG E non era nemmeno accessibile.

RVT Esatto. Il Porto Antico era uno spazio chiuso, interdetto ai cittadini.

AG Però con l'occasione dell'esposizione, e grazie alla convergenza delle istituzioni, finalmente qualcosa cominciò a muoversi e si arrivò alla riconversione del Porto Antico.

RVT Un aspetto fondamentale fu la sottrazione, l'eliminazione dei volumi inopportuni. Ricordo ad esempio Porta dei Vacca, che aveva davanti un edificio con una macelleria che soffocava l'area. Oggi lì c'è una piccola piazza. Fu un intervento possibile grazie al progetto della metropolitana, che procedeva in parallelo. In quella zona era prevista una stazione e convincemmo il Comune che era un'occasione unica per dare un po' di respiro al quartiere. Adesso, passando lì, è difficile immaginare che ci fosse ancora più costruito rispetto a oggi. La metropolitana fu decisiva anche per altre questioni: il sottopasso veicolare e quello ferroviario furono integrati nello stesso manufatto, collegando il centro storico al Porto Antico con un lungo percorso pedonale continuo.

AG Tornando ad alcuni temi già citati: nei documenti d'archivio relativi al Porto Antico, lo studio viene presentato con riferimenti a progetti di riconversione industriale, come il Lingotto a Torino o le Officine Schlumberger a Parigi. Anche quello del Porto Antico si può leggere come un progetto di riconversione. In che modo queste esperienze precedenti hanno influenzato le scelte, soprattutto per il riutilizzo degli edifici esistenti?

RVT Direi più le Officine Schlumberger che il Lingotto. Il Lingotto è un monumento straordinario, gigantesco, con una scala completamente diversa. Il Porto Antico, pur grande, è fatto di tanti frammenti minuti e ricchi di dettagli. Schlumberger, invece, presentava molte affinità: lì come a Genova la strategia fu ripulire, vedere cosa c'era e valorizzarlo al meglio.

SI Per me, che venivo da fuori, il lavoro sul centro storico fu ancora più fondamentale. Rimasi affascinato dalle stratificazioni degli edifici: persone che entrano dal piano terra ed escono dal tetto. Nel progetto del Molo applicammo lo stesso principio, collegando sotto e sopra e permettendo passaggi attraverso gli edifici. E poi anche altri espedienti come il ricorso ad un sistema tipico genovese che permette di portare luce nei vicoli stretti...

AG Con un sistema di specchi.

RVT Sì, esatto, con degli specchi solari e dei camini di luce. E poi c'era la capacità di Renzo di seguire e orientare le sinergie che si manifestavano in città. Non era un progetto bloccato, come il Lingotto: restava aperto alle proposte che arrivavano dall'esterno. Noi lavoravamo con la matita in mano mentre la città suggeriva idee da verificare. È anche per questo che riuscimmo a inaugurare in tempo: non c'era un prodotto finito da raggiungere, ma un processo aperto.

AG Questa capacità di adattarsi è evidente anche dai molti disegni in archivio. Ci sono però alcuni principi fermi: non fare una "fiera delle vanità" effimera, ma opere destinate a restare; riconnettere la città al mare; ecc. Ogni volta con soluzioni diverse, ma con obiettivi costanti.

RVT Esatto, questa credo sia la grandissima lezione di questa storia.

AG Ripercorriamo allora le tappe principali. Nella prima presentazione del 1984 c'era l'idea di una lunga via San Lorenzo al mare, con l'abbattimento dell'edificio di piazza della Raibetta. Poi il progetto cambiò più volte e quella via del mare divenne quella che porta alla Loggia di Banchi. Nei disegni ricorrono sempre percorsi ed edifici del centro storico, come se l'area espositiva si espandesse fino al cuore della città. Quanto era importante riconnettere città e mare e come lo avete fatto?

RVT Quel collegamento con le vie del centro storico era una provocazione, un messaggio alla città: porto e centro erano un'unica cosa. Non era tanto una soluzione architettonica quanto un segnale. Ricordo la prima sezione disegnata, incorniciata per anni in un bar dietro Palazzo San Giorgio.

SI Il proprietario era un amico di Renzo.

RVT Si chiamava Bar al Porto Franco ma ora non c'è più. Nell'unica sala del bar avevamo incorniciato e appeso questo disegno, lungo 5 m circa, e quello rimase lì per tanti anni. Quello era l'originale, o per lo meno il primo che era stato prodotto e colorato a mano da Shunji, poi più volte modificato.

SI Anni dopo ci andai a cercarlo, ma il bar era stato venduto e non c'era più traccia della sezione.

RVT Ci furono poi momenti belli e sorprendenti. A un certo punto nacque l'idea di realizzare il padiglione Italia come nave, per non costruire volumi inutili. Un'idea studiata con Fincantieri. Nel 1992 la nave del padiglione c'era, ma era quella dell'Acquario. Straordinariamente furono invece i giapponesi a venire all'expo con una nave, proprio come avevamo immaginato anni prima.

SI Questa nave che veniva dal Giappone era la nave che collegava l'isola di Hokkaido con l'isola principale del Giappone. Io ho studiato alla Hokkaido University ma sono nato vicino a Tokyo così ogni volta che mi recavo in università prendevo un treno che saliva a bordo della nave e scendeva direttamente in terra. Per me quindi la presenza di questa nave fu un fatto molto personale, mi riportò alla mente molti ricordi.

RVT Questo per dire che gli ingredienti erano tutti sul tavolo. Poi bisognava solo mescolarli insieme.

SI Poi ci fu appunto la fortuna dell'Acquario.

RVT A questo proposito, l'esempio più significativo è proprio la storia dell'Acquario, perché all'inizio non era affatto chiaro se avremmo avuto davvero i fondi per realizzarlo. Per questo fu necessario trovare soluzioni che non precludessero l'operazione, cercando al tempo stesso di non compromettere nulla nel caso il progetto si fosse potuto fare. Ma mancavano certezze, così l'intera progettazione fu condotta giorno per giorno, adattandosi alle occasioni che si presentavano man mano. Vorrei aggiungere anche un aspetto più progettuale, perché spesso capita che qualcuno faccia questa osservazione: l'edificio dell'Acquario è piuttosto lontano dal centro storico, occorre percorrere un tratto abbastanza lungo per arrivarci. La ragione è che proprio lì sotto

si trovano i resti dell'antico ponte Spinola, quella matrioska di moli di cui parlavamo prima, che non ha nulla sopra. Decidemmo di lasciarla libera perché, un domani, se ci fossero state le risorse e la volontà, si sarebbe potuto pensare di riportarne alla luce i resti. Per questo motivo l'Acquario fu spinto più in mare, in avanti, in modo da liberare lo spazio del molo Spinola.

AG Quindi l'intento era proprio quello di preservare quei moli antichi interrati. Infatti nei disegni delle ultime versioni progettuali si vede chiaramente il tracciato del ponte Spinola che lambisce la sagoma dell'Acquario. Si potrebbe dire che quello era il punto più vicino possibile in cui posizionarlo.

RVT Esatto. E politicamente fu un altro caso interessante, perché si riuscì a trovare un accordo abbastanza trasversale. Durante il progetto ci furono tre sindaci di tre partiti diversi, eppure nessuno ebbe tentennamenti su questa scelta. E poi, come diceva Shunji, la grande fortuna dell'Acquario fu anche la collaborazione con lo studio di Baltimora Cambridge Seven Associates.

SI Sì, e tra l'altro uno dei membri di quello studio era stato compagno di scuola del nostro Mark Carroll. Così iniziarono subito a lavorare insieme, e questa coincidenza fu molto importante perché permise un confronto diretto e costante tra i due gruppi di progettazione.

RVT Sempre ricollegandoci a quello che dicevamo prima, è interessante anche il discorso sulla localizzazione del Bigo. Il Bigo, più o meno, è sempre stato quello, ma nelle varie versioni progettuali non è mai rimasto fisso: cambiava posizione, veniva spostato di volta in volta.

AG C'è anche una versione con un ponte.

RVT Sì, e devo dire che quella era la mia preferita. Però a un certo punto emersero problemi di costi e soprattutto di tempi, perché la data di inaugurazione dell'expo era fissata e non si poteva sgarrare. Quindi alcune soluzioni furono necessariamente accantonate: non ce l'avremmo mai fatta in tempo.

SI A me piaceva molto anche l'idea dell'isola delle chiatte.

RVT Assolutamente. Anzi, ti dirò che il posto dove vado più spesso al Porto Antico è proprio l'isola delle chiatte: è bellissima.

SI Una cosa buffa: quando cominciammo a lavorare alla Piazza delle Feste, Peter Rice vide una fotografia di Gianni Berengo Gardin che ritraeva una nave attraccata al Porto Antico con i suoi grandi alberi di carico. Peter disse a Renzo che quello doveva diventare il Bigo: un albero di carico che potesse anche sostenere la copertura della piazza. Lui voleva progettare una struttura leggera, senza supporti pesanti alla base. Fu soltanto grazie a quella fotografia di Berengo Gardin che si arrivò a questa idea decisiva.

RVT Sì, Gianni fece un lavoro enorme di documentazione fotografica, sia prima che durante tutto il cantiere.

AG Quando nel 1990 iniziò finalmente il cantiere dell'expo, ci si imbatté in una serie di ritrovamenti archeologici che portarono alla luce porzioni di moli e banchine antichi. Questi ritrovamenti furono, come si legge in diversi testi, uno stimolo ulteriore ma anche un problema aggiuntivo per un progetto di riqualificazione già di per sé molto complesso. Come possiamo sintetizzare gli accorgimenti che confluirono nelle versioni finali del progetto?

RVT È una domanda difficile, perché quello che si riuscì a fare dipese in gran parte dai tempi e dai costi a disposizione per arrivare puntuali all'apertura dell'expo. In alcune zone direi che non si potrà più recuperare nulla: penso, ad esempio, all'area dietro al Deposito Franco, dove il sottopasso scende giù e passa davanti a Palazzo San Giorgio. In quel tratto i reperti furono purtroppo compromessi, non c'era altra possibilità. Ci sono però altre zone più superficiali dove si potrebbe ancora pensare di ripulire e riportare alla luce ciò che è rimasto lì sotto. Nessuno, comunque, ha buttato via niente: tutti gli elementi smontati sono stati catalogati e classificati con cura, e oggi sono conservati in un magazzino del Comune di Genova.

AG Infine, vi pongo un'ultima domanda, che in un certo senso cerca di sintetizzare e attualizzare i ragionamenti emersi durante questa conversazione. Cosa significa oggi riqualificare il Porto Antico di Genova? Può diventare un modello o un riferimento per altri progetti?

RVT Secondo me, il fatto che il progetto fosse aperto implica che lo sia ancora oggi. Prendiamo ad esempio la Vasca dei Delfini, aggiunta nel 2013: già guardando la planimetria dell'area oggi, si nota un'evoluzione significativa rispetto al 1992. Lo dico anche in termini critici: a volte ho pensato che alcune cose collocate al Porto Antico fossero un po' fuori luogo e che sarebbe stato meglio eliminarle... Ma il progetto è così solido e complesso che, alla fine, non risente di queste piccole aggiunte.

SI A Genova succedono spesso cose davvero strane. Ricordo, per esempio, il progetto del Cono di Portman, che era enorme...

AG E cosa ne pensate di quel progetto?

RVT È stato preso molto sul serio. L'imprenditore genovese che lo ha sviluppato era di grande livello e capace, e si era mosso davvero bene. Ricordo che era stato organizzato un volo charter da Genova per l'America, per presentare il progetto nello studio di John Portman. Sinceramente, il progetto era pazzesco, quasi incomprensibile: paradossalmente, la parte meno problematica era proprio il cono. Il vero dramma era tutta la base triangolare, che avrebbe fatto sparire il Porto Antico. Per fortuna, intorno al progetto di riqualificazione c'era una coesione tra tutte le amministrazioni pubbliche, e grazie a questa si è evitato un disastro del genere.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

ODN Olaf De Nooyer **FM Flavio Marano**

27 11 2023 Genova

AG In che modo siete entrati a far parte del gruppo di progettazione del Porto Antico e che ruolo avete avuto?

ODN Prima di arrivare a Genova avevo lavorato in Olanda a un progetto di riqualificazione del waterfront di Rotterdam. È stato quello il mio principale collegamento: entrai nello studio di Renzo Piano dopo aver inviato il mio curriculum, alla fine degli anni Ottanta, quando il lavoro sul Porto Antico era già avviato. Grazie all'esperienza di Rotterdam entrai subito nel team delle Colombiadi.

FM Io invece non sono mai entrato direttamente nel progetto del Porto Antico, ma mi occupavo dell'insieme dei vari progetti. All'epoca ero praticamente il responsabile generale, anche se non partecipavo attivamente alla progettazione.

AG Il tema del waterfront era qualcosa che già avevate iniziato a esplorare?

ODN Sì, in quegli anni quasi tutte le città portuali lavoravano su progetti di riscoperta del waterfront, che spesso era separato dal resto della città. Erano aree industriali chiuse, non accessibili. Un tema decisamente interessante.

AG Come sappiamo, nei primi anni Ottanta il porto storico di Genova versava in uno stato di forte degrado legato alla crisi dell'industria marittima tradizionale. La zona del Porto Antico non rispondeva più alle nuove esigenze del trasporto navale, che richiedeva spazi molto più ampi, e l'area era ormai sottoutilizzata. Come descrivereste lo stato del porto prima dell'avvio del progetto?

ODN Il porto era completamente separato dalla città. C'era letteralmente un cancello che impediva l'accesso ai cittadini: un'area dismessa, quasi del tutto inutilizzata. Oggi la definiremmo un sito di archeologia industriale. Non era percepita come parte della città.

FM Il porto era praticamente sconosciuto, salvo il quartiere del Molo che segnava uno dei suoi limiti. Per la maggior parte dei genovesi era qualcosa di inesistente, non si sapeva quasi a cosa servisse. La riapertura del Porto Antico fu una vera scoperta: per me è stato come restituire alla città un tesoro che le mancava.

AG Due elementi principali impedivano il collegamento tra porto e città: la cinta doganale, una sorta di muro che divideva la città dall'area portuale, e la Sopraelevata, che ancora oggi attraversa la zona. Quanto hanno influito nel creare questa separazione?

ODN Il porto di Genova funziona oggi perché è stato aperto al pubblico. La Sopraelevata, in realtà, non è mai stata una barriera fisica. Certo, non è un oggetto bello da vedere in quell'area, ma non rappresenta un ostacolo vero e proprio: semmai è un problema per architetti e paesaggisti. Dal punto di vista pratico, però, è un collegamento indispensabile per una città complicata come Genova, soprattutto negli spostamenti in auto.

AG Uno dei problemi principali della città è il collegamento tra est e ovest, ovvero tra le zone in cui si insediano le principali attività industriali cittadine. Un collegamento in cui il centro storico ne rappresenta un elemento d'ostacolo. La Sopraelevata non a caso tende a passare intorno al centro storico, quasi ignorandolo. Questo atteggiamento di distacco ha portato ad un conseguente processo di degrado di quel contesto. Quanto ha influito la condizione della città antica nel recupero del Porto Antico?

ODN La Sopraelevata si trova lì perché correva sopra la vecchia barriera doganale: era una zona di nessuno, appartenente allo Stato. Non si poteva certo farla passare attraverso il centro storico, che era già stato in parte demolito per ospitare infrastrutture ancora oggi utilizzate. Il progetto del Porto Antico nasce proprio dalla volontà di ricollegare il centro antico al mare. Alcuni elementi storici hanno guidato le scelte progettuali: il Palazzo San Giorgio, i vicoli, i moli antichi. Sono state tutte preesistenze che hanno orientato diversi interventi.

FM Secondo me, la situazione del centro storico non è cambiata molto da allora. Nonostante alcuni interventi, resta difficile renderlo davvero più fruibile, perché la conformazione

stessa, con vicoli e strade strette, lo rende una città chiusa. Da questo punto di vista non credo ci sia stato un vero processo innovativo.

AG Scorrendo i diversi disegni realizzati durante la stagione progettuale sul Porto Antico si nota come la planimetria vari spesso, pur mantenendo alcuni punti fermi, primo fra tutti la volontà di ricollegare la città al mare. In molti elaborati si evidenziano inoltre percorsi e edifici del tessuto storico, quasi a voler estendere il territorio espositivo fino al cuore della città. Quanto è stato importante riconnettere il mare alla città e come ci siete riusciti?

ODN Riconnettere il mare alla città è stato il progetto. L'expo fu piuttosto un'occasione per realizzare questo obiettivo, un modo per finanziare l'operazione, perché a Genova non c'erano risorse sufficienti per avviare un percorso simile. Grazie all'expo si è potuto partire. Per quello che ricordo, è sempre stato il filo conduttore di tutto.

AG In diverse presentazioni e lettere conservate nell'archivio della Fondazione Renzo Piano sul Porto Antico si fa riferimento a progetti di riconversione industriale, come quello delle Officine Schlumberger a Parigi. Anche il Porto Antico può essere letto in questa chiave: riutilizzare gli edifici esistenti significa inserirsi in un filone che riduce gli sprechi. Sin dall'inizio il progetto per l'expo fu presentato come un intervento capace di contenere i costi e di proporsi come modello alternativo rispetto alle esposizioni tradizionali, di solito costruite in nuovi quartieri poi abbandonati. Questo fu anche uno dei motivi che convinsero il BIE a scegliere Genova. In che misura esperienze precedenti, come Parigi, hanno influito sulle scelte legate al riuso degli edifici? La presenza industriale ha orientato le scelte progettuali al Porto Antico?

ODN Sul piano planimetrico non ha inciso molto: gli edifici erano lì e non sono stati toccati. Alcuni si prestavano meglio al recupero, altri meno. Piuttosto, c'era un aspetto programmatico legato all'esposizione: bisognava prevedere spazi capaci di ospitare gli allestimenti dei vari Paesi. Accanto al collegamento centro storico-mare, il tema estetico richiamava fortemente

il mondo navale che caratterizza l'area. Tutte le scelte hanno seguito questa linea: forme, colori, materiali... abbiamo usato molto acciaio e vele.

AG Il linguaggio richiama esplicitamente il mondo nautico che caratterizza quest'area. È un aspetto fondamentale, evidente anche nel grande Bigo e nella Piazza delle Feste. Come sono nate queste strutture?

ODN In realtà il Bigo non ha una funzione vera e propria: è una grande scultura. Dopo i primi disegni del piano emerse la necessità di un elemento che restituisse il carattere festoso dell'esposizione. Il Bigo nasce così, come simbolo che richiama il mondo nautico con alberi, aste e cavi. Col tempo il progetto è diventato più concreto: nella prima proposta forse era troppo grande e azzardato, ma alla fine è diventato un segno importante e riconoscibile, con due funzioni principali. La prima: sorreggere la copertura della Piazza delle Feste. La seconda: ospitare l'ascensore panoramico, che è molto interessante perché permette di salire sopra il livello della Sopraelevata e vedere tutto il centro storico.

AG Mi sembra evidente la volontà di creare dispositivi che permettessero di vedere la città in un modo nuovo. Il Bigo, ad esempio, consente di salire e osservare Genova da una prospettiva altrimenti impossibile. Anche l'isola delle chiatte offre una passeggiata verso il centro dello specchio acqueo, regalando una vista inedita sul porto e sulla città. Credo che il lavoro di ricongiunzione tra porto e città non sia avvenuto solo eliminando barriere fisiche, ma soprattutto sul piano percettivo e visivo.

ODN Assolutamente. Una volta scelto il tema e avviato il progetto, tutto ciò che poteva rafforzare l'idea era il benvenuto. Il collegamento non poteva limitarsi al semplice attraversamento del porto: bisognava pensare anche a un percorso percettivo, studiato attentamente e con uno sguardo al futuro, oltre le Colombiadi. L'isola delle chiatte, ad esempio, era anche un modo per occupare il centro del bacino e lasciare un segno in quella zona che tutti volevano raggiungere. Un altro elemento fondamentale fu la costruzione del sottopasso veicolare, che permise di liberare completamente il livello del piano terra, aprendolo al centro storico.

AG Nel 1990 partono finalmente i lavori dell'expo e già dai primi mesi emergono ritrovamenti archeologici: tratti di moli e banchine antiche che, come si legge in molti testi, furono al tempo stesso uno stimolo e una difficoltà in più per un progetto già complesso. Come avete affrontato quei rinvenimenti e quali soluzioni sono confluite nella versione finale del piano? Si parla spesso di un parco archeologico che però non è mai stato realizzato: oggi cosa si potrebbe fare per rendere fruibile questo patrimonio?

ODN Nella zona di Caricamento i ritrovamenti non portarono a grandi risultati, perché lo scavo fu ricoperto per realizzare l'attuale piazza. Al Mandraccio invece venne inserita una fessura nel suolo che ripercorre il profilo delle vecchie banchine, mentre i reperti più visibili restano quelli davanti al Bigo. Non conosco esattamente i motivi, probabilmente si trattava di una soluzione pratica in rapporto ai tempi di cantiere. Tra i disegni progettuali compaiono una serie di documenti che mostrano il tracciato degli antichi moli: sono straordinari e raccontano la crescita del porto attraverso queste "dita" che si allungano verso il mare. Sarebbe stato magnifico riportarli alla luce, ma non fu possibile.

AG In effetti i moli del porto storico si sviluppavano come una sorta di sistema "a matrioska": ogni nuovo molo inglobava il precedente, seppellendolo senza mai demolirlo.

ODN Esatto, e lo stesso vale per il livello di calpestio: con l'aumentare delle dimensioni delle navi, anche la quota dei moli si alzava progressivamente. Nei primi anni dopo l'esposizione il Porto Antico attraversò una fase di stagnazione, l'area venne di nuovo chiusa, poi poco a poco tornò a vivere. Oggi, nelle domeniche di sole, è piena di gente. Per questo dico che sarebbe un errore riaprire scavi: significherebbe richiudere lo spazio, perché i reperti sono disseminati lungo tutta la passeggiata a mare. Sarebbe complicato conciliare questo con l'uso attuale degli spazi. Il bello del Porto Antico è proprio essere un grande vuoto disponibile, che può ospitare eventi, fiere, bancarelle, manifestazioni. Certo, era affascinante vedere come i ritrovamenti continuavano ad allargarsi: comparivano enormi pietre, a volte qualche anello di ferro. Ma il Porto Antico non è Pompei: non ci sono affreschi o mosaici, piuttosto tracce robuste della sua storia portuale.

AG Gli assi principali che si sono definiti nel progetto del Porto Antico sono soprattutto quello lungo via San Lorenzo e quello che attraversa Piazza Banchi. A questi si sono aggiunti nuovi luoghi: la via del mare, l'isola delle chiatte, la Piazza delle Feste e l'area del Mandraccio. Questi spazi, nel tempo, sono riusciti a innescare un processo di rivitalizzazione di questa parte della città? E in che modo?

FM Certamente hanno avviato un nuovo processo in quell'area urbana, anche perché fino ad allora questa parte di porto era praticamente interclusa. Di fatto il porto ha cominciato a essere vissuto solo dopo l'expo. E credo che quell'influenza continui ancora oggi: era una zona che i genovesi non frequentavano, chiusa in sé stessa, quasi sconosciuta. Aprirla è stato come ridare vita a un pezzo di città, e a distanza di trent'anni posso dire che è stata una scelta davvero positiva. Per i genovesi era come se non esistesse. Poi Olaf, tu sei stato il progettista del Bigo, giusto?

ODN Sì, esatto: il Bigo, la via del mare, il sottopasso. Io però non ho vissuto la fase iniziale del progetto: entrai in studio quando i lavori erano già avviati. Comunque, anche se non intervenimmo direttamente nel centro storico, l'apertura del porto ne favorì il recupero. C'è stato anche un effetto economico: aumento dei prezzi, ristrutturazioni di case. Ricordo che per l'expo il centro storico fu "ripulito" con interventi straordinari, perché c'erano aree molto degradate. Dopo l'expo la zona del porto ha vissuto un momento di calo, ma pian piano si è ripresa. L'Acquario ha continuato ad attrarre persone, anche da fuori Genova, diventando un vero volano. E oggi, soprattutto la sera, la zona è molto frequentata, anche se il fenomeno resta concentrato in certe aree.

FM È giusto ricordare anche l'esperienza del Molo, che a un certo punto si è interrotta, ma che ha contribuito ad arrivare a una visione più ampia dell'intero ambito portuale.

ODN Sì, tutto ciò che è successo al porto è nato dall'idea di recuperare una parte industriale della città, un po' in ritardo rispetto ad altri Paesi. L'Inghilterra, ad esempio, lo aveva già fatto: era quasi una tendenza di quegli anni. E oggi, con il progetto che stiamo seguendo alla Fiera e con il tunnel sub-portuale, forse si riuscirà anche a rimuovere la Sopraelevata.

FM Il tunnel è comunque un'idea che risale già a molto tempo fa. E la parte di cui tu, Olaf, ti sei occupato durante l'expo prendeva spunto proprio dal tunnel sub-portuale: un tratto fu effettivamente realizzato ed è quello che percorriamo oggi sotto Palazzo San Giorgio.

AG Possiamo quindi considerare l'expo come un motore che ha innescato un processo di riappropriazione del porto da parte della cittadinanza, rimodulandone il significato. Negli anni successivi l'area ha continuato a svilupparsi e a trasformarsi per vari motivi: innanzitutto perché al momento dell'expo non tutte le opere erano state completate, poi perché furono aggiunti nuovi elementi come la Bolla, la vasca dei Delfini, la sistemazione degli spazi esterni.

ODN Forse però non è corretto parlare solo di expo. A mio parere il vero motore ha un nome e un cognome: Renzo Piano. È lui che ha sempre insistito e continua a insistere perché queste cose vengano fatte. Perché oggi si parla ancora del tunnel, un'idea di trent'anni fa? Perché è lui a spingere, nessun altro. Ogni volta che c'è occasione di parlare con il Sindaco, lui si muove e pian piano le cose vanno avanti.

FM Lo sviluppo del porto continua ancora oggi: le idee si sono innescate con l'expo, che è stato un evento internazionale, e proseguono, come dice Olaf, con il tunnel e con i progetti che ne derivano.

AG È interessante notare come nei primi anni successivi al 1992 il processo di rivitalizzazione del porto abbia riguardato principalmente il bacino portuale storico, mentre oggi si sta espandendo oltre l'arco portuale, arrivando fino all'area della Fiera con il progetto del Waterfront di Levante. Colpisce anche l'idea dell'Affresco, cioè l'operazione di riconversione dell'intero waterfront genovese. Mi sembra, e chiedo conferma a voi, che questa rappresenti la volontà di ampliare ancora di più la visione di recupero. Possiamo considerare il Porto Antico come un modello metodologico per la rigenerazione di aree portuali dismesse? Esiste un vero e proprio "metodo Porto Antico" applicabile all'intero porto di Genova o, dato il suo carattere così specifico e legato a un evento straordinario come l'Expo, rimane un progetto a sé

stante?

FM Non so se possa essere preso come modello tout court, ma certamente ha contribuito a generare una nuova visione di città.

ODN Secondo me la situazione del porto di Genova è paragonabile a una costellazione. Il Porto Antico è stato il punto di partenza, poi il fuoco si è allargato progressivamente. Tuttavia, senza una spinta costante, questa visione rischia di arrestarsi. Uno dei problemi maggiori è la speculazione, che può portare a realizzare opere inadeguate e incoerenti. Al Porto Antico è stato possibile mantenere una coerenza progettuale perché gli interventi erano contenuti. Pensare invece a un “progetto totale” sull'intero waterfront sarebbe rischioso se non fosse attentamente controllato. Al Porto Antico, grazie alla scala ridotta, ogni scelta è stata coerente e il progetto viene percepito come un insieme unitario. Forse è giusto che il resto del waterfront non sia stato ripensato tutto in una volta: serve tempo per sviluppare soluzioni consapevoli.

FM In effetti il waterfront ha un'estensione territoriale molto più ampia rispetto al Porto Antico, che rappresenta solo una piccola parte della città. Il progetto dell'Affresco ha offerto nuove prospettive, allargando lo sguardo anche al rapporto con le colline e con l'intero tessuto urbano.

AG Mi colpisce molto ciò che avete detto sul rischio di speculazione. È un pericolo che al Porto Antico si è cercato di scongiurare sin dall'inizio, con l'obiettivo chiaro di recuperare l'esistente senza costruire elementi destinati a diventare superflui. Certo, alcuni interventi ex novo come l'Acquario o il Bigo sono stati necessari, ma la forza del progetto è stata proprio questa coerenza. Un approccio molto diverso da quello di progetti come il cono di Portman.

FM Il cono di Portman concentrava tutto in un unico punto, senza favorire la rigenerazione del tessuto circostante. Non a caso fu un progetto accolto con molte perplessità.

ODN Paradossalmente, Portman aveva già colto un aspetto della città: la Sopraelevata è un “progetto alla Portman” ante litteram. Ma al di là di questo, ci sono stati anche interventi ben

più discutibili, come la demolizione di via Madre di Dio, che resta un vero peccato. L'idea del waterfront va nella direzione opposta: si tratta di recuperare gli edifici esistenti, perché quel tessuto funziona meglio alla scala umana. Questo è un principio che come studio seguiamo da sempre: prima di intervenire cerchiamo di capire cosa c'è, per poi instaurare un dialogo con il contesto. Anche nel caso di un edificio nuovo non progettiamo mai qualcosa di completamente estraneo, ma cerchiamo riferimenti che permettano un confronto con le preesistenze. Un progetto può anche distinguersi dal tessuto circostante, ma deve comunque dialogare con esso. Pensiamo al Centre Pompidou: non ha nulla a che fare con l'edilizia storica di Parigi, eppure rispondeva a esigenze specifiche e a un preciso momento storico.

AG Guardando al presente, quali interventi potrebbero essere attuati sul Porto Antico in un'ottica di continua rigenerazione urbana e portuale? Cosa significa oggi riqualificare il Porto Antico di Genova?

FM Credo che ci sia ancora qualcosa da fare, e riguarda un'area già presa in considerazione in passato: il recupero dei silos granari, una parte imponente del porto storico finora inutilizzata. Questa operazione potrebbe aggiungere un nuovo tassello importante al progetto del Porto Antico.

ODN Ci sono effettivamente ancora diverse zone che non si riesce a liberare. Penso, ad esempio, all'area industriale dietro la Capitaneria, che rimane chiusa e fatica ad integrarsi con il resto della città.

AG Abbiamo già accennato al tema, ma vorrei estenderlo a un livello più ampio. Oggi il progetto del Porto Antico di Genova viene annoverato tra i grandi esempi di riconversione dei waterfront urbani. Secondo voi può rappresentare un riferimento per la riqualificazione di altri porti? All'interno del progetto si possono individuare strategie e principi di base validi come modello anche per altri casi studio?

FM Secondo me sì, anche perché l'idea centrale è stata quella di non costruire nulla di nuovo, ma di recuperare e dare una nuova funzione a ciò che già esisteva. Prima del 1992 Genova era certamente una città portuale, ma amputata del

suo porto: quell'appendice vitale era accessibile solo a chi ci lavorava. I genovesi non ne avevano quasi percezione. Quando ero studente non provavo la sensazione che ho adesso, quella di una città che vive davvero il rapporto con il mare. A mio parere questo può costituire un modello replicabile anche in altri contesti, in Europa e oltre.

ODN Sì, per Genova è stata un'operazione riuscita, che ha richiesto molto lavoro e che ancora oggi continua a produrre effetti positivi. Ma non sono certo che possa essere assunta come riferimento universale. Forse sarebbe esagerato: l'idea non era nuova. La riqualificazione delle aree industriali urbane è un tema che si portava avanti già dagli anni Settanta e Ottanta. Il Porto Antico è riuscito bene, ma si inserisce in una storia più ampia: è più una conseguenza che un modello inedito.

AG Vorrei anche capire meglio come si è sviluppato il lavoro dal punto di vista operativo. Quanto hanno inciso i collaboratori di Renzo Piano? Lui forniva soltanto la visione generale lasciando a ciascuno l'approfondimento dei singoli temi, oppure il processo era più collegiale e condiviso?

FM Per quanto ricordo, Renzo Piano dava certamente l'idea, ma non la abbandonava mai. Ancora oggi segue tutti i progetti da vicino. La sua partecipazione e la sua guida sono costanti. Non funziona come in tanti altri studi dove il progettista principale affida incarichi e poi lascia che i collaboratori li portino avanti da soli. Renzo è sempre presente, dall'inizio alla fine, fino all'ultimo incontro: non perde mai di vista il progetto.

AG Il tema della scoperta mi sembra molto interessante: il progetto del Porto Antico è diventato l'occasione per riscoprire il porto e, con esso, le origini stesse della città. Il Mandraccio, infatti, è la zona su cui Genova è nata. Ma il 1992 è stato anche un momento per riscoprire la città nel suo complesso, perché l'Expo ha stimolato interventi anche al di fuori dell'area portuale, come ad esempio il restauro di Palazzo Ducale. Mi sembra quindi che la *scoperta* sia stata un punto cardine della progettazione, tanto sul lato mare quanto sul lato città.

FM Si potrebbe dire che il progetto ha cercato di attivare qualcosa che nell'organismo urbano di Genova non esisteva

ancora.

AG A mio avviso è significativo anche che tutto questo sia avvenuto proprio a Genova, città spesso definita “senza piazze”, il che è vero: non ha una piazza principale come in altre città italiane. Forse l'Expo è stato anche il pretesto per realizzare finalmente una piazza: non solo per il centro storico, ma una piazza aperta sul mare.

FM È una lettura molto calzante. Oggi il Porto Antico è uno spazio sempre vissuto, a qualsiasi ora del giorno, e rappresenta per Genova ciò che le piazze centrali sono per altre città italiane. Possiamo dire che il Porto Antico è diventato, di fatto, la grande piazza di Genova.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

CM Claudio Manfredò

28 11 2023 Genova

AG Quando e in che modo è entrato a far parte del gruppo di progettazione del Porto Antico di Genova? Che ruolo ha ricoperto?

CM Tutto nasce nel 1985. In realtà già nel 1984 l'architetto Piano aveva ricevuto l'incarico di proporre un piano su cosa sarebbe potuto diventare questo luogo. Nel 1985 un mio amico, compagno di università, era già entrato nello studio. Così, uno dopo l'altro, io e altri colleghi abbiamo fatto un colloquio con Shunji Ishida e poi anche con Renzo Piano, e pian piano siamo entrati tutti a far parte dello studio, all'epoca in piazza San Matteo. La particolarità era che eravamo giovanissimi architetti, con poca esperienza, e ci siamo ritrovati subito davanti a un progetto di enorme importanza per il panorama genovese. Era la prima volta che qui succedeva qualcosa del genere. Inoltre, il cantiere era a dieci minuti a piedi dallo studio: questo significava un'esperienza quotidiana, costante, sia durante la fase progettuale che poi, naturalmente, in quella di realizzazione. L'architetto Piano non era direttore dei lavori, ma aveva la direzione artistica. La parte progettuale e quella di direzione lavori erano in capo a Italmimpianti, che era la concessionaria, con un proprio direttore dei lavori, esterno allo studio. Noi andavamo ogni giorno a controllare l'andamento del cantiere e verificare che tutto fosse realizzato esattamente come progettato. Piano non curava solo il progetto generale ma anche ogni minimo dettaglio: non gli sfuggiva nulla. Eravamo un gruppo di sei persone, ciascuno dedicato a una struttura specifica, altrimenti sarebbe stato impossibile finire in tempo. Io in particolare mi sono occupato dell'edificio del Mandraccio, del parcheggio del Molo Vecchio e sono stato responsabile della Capitaneria di Porto, che era un vero e proprio "cantiere nel cantiere". Per l'expo, di comune accordo con gli altri operatori, abbiamo deciso di fermare i lavori della Capitaneria: abbiamo terminato le parti affacciate sull'area espositiva e ripreso in seguito, così da non avere il transito del cantiere durante l'evento. Ci fu quindi uno stop di circa tre mesi. Inoltre, avevo l'incarico specifico della prevenzione incendi, per cui alla fine ho seguito un po' tutto. Tutti i progetti degli spazi espositivi dovevano essere sottoposti al controllo del comando dei Vigili del Fuoco e ricevere l'approvazione. Ci fu anche un sopralluogo finale, oltre a diverse riunioni in cantiere: la commissione provinciale di vigilanza non

voleva vedere solo l'opera finita, ma anche come erano state realizzate le lavorazioni. Questi furono i miei compiti principali.

AG Come è noto, il porto di Genova, nei primi anni '80, si presentava in uno stato di forte degrado, dovuto alle difficoltà e ai limiti dell'industria marittima tradizionale che stava ormai mostrando tutta la sua crisi. Come descriverebbe la situazione prima che iniziaste a lavorare nell'area del Porto Antico?

CM La zona era completamente abbandonata. In particolare, tutta l'area dei Magazzini del Cotone e il retro erano una diaspora di piccoli insediamenti, in parte abusivi. Si trattava di situazioni di degrado lasciate a sé stesse, separate dal resto della città dalla barriera doganale, che era un vero filtro invalicabile. Tutto sommato, invece, la Sopraelevata è permeabile: il passaggio pedonale è sempre stato e rimane possibile. Uno degli interventi fondamentali del progetto fu proprio la rimozione della viabilità a terra sotto la Sopraelevata, resa possibile grazie al tunnel che passa sotto palazzo San Giorgio.

AG La pedonalizzazione di piazza Caricamento è sicuramente la conseguenza della ricerca di un nuovo collegamento tra mare e città, ed è sempre stato uno dei punti forti del progetto.

CM Sì, esatto, anche perché l'idea di Piano fu quella di allinearsi al pensiero del comitato espositivo. Non si voleva creare un'area espositiva a sé stante, da usare per l'expo e poi da riconvertire. La domanda di partenza era: che cosa fare del porto? Per esempio, nei Magazzini del Cotone è stato creato il Centro Congressi, che è uno spazio straordinario e che funziona ancora oggi anche grazie al parcheggio del Molo Vecchio. Questo ha permesso di garantire una continuità oltre l'expo. Il 1992 era legato al cinquecentenario della scoperta dell'America, ma il punto era: finita la manifestazione, cosa resta? L'Acquario ha dato un impulso fortissimo al turismo: chi visita il centro storico con i suoi palazzi può poi andare all'Acquario. Non a caso, le escursioni delle navi da crociera comprendono proprio questo percorso, dal centro antico all'Acquario.

AG Il lavoro sul porto ha cercato fin dall'inizio un collegamento costante con la città retrostante. Il Porto Antico, oltre a essere l'area da cui ha avuto origine

Genova, si interfaccia direttamente con il centro storico. La città, la cui storia è strettamente legata al porto, nel corso del Novecento ha vissuto una stagione di degrado, soprattutto nel centro antico, a causa della crescita della fabbrica portuale che l'ha progressivamente separata dal mare e dalle vie principali di traffico urbano. Quanto ha influito questa situazione nelle scelte strategiche alla base del progetto di riqualificazione del Porto Antico?

CM Secondo me si è trattato di uno scambio reciproco: una cosa dava vita all'altra. È stato un continuo avvicinarsi di situazioni. Il Porto Antico nasce come porto mercantile, poi è diventato scalo per la navigazione passeggeri durante la grande emigrazione verso il Nord e il Sud America. Successivamente, il traffico passeggeri si è spostato a ponente, tra ponte dei Mille e ponte Doria. Allora, perché costruire nuove strutture quando esisteva già un patrimonio così vasto e inutilizzato? È chiaro che la complessità era grande, perché i Magazzini del Cotone e altre strutture erano beni sottoposti alla Soprintendenza. Quindi la prima domanda è stata: come alimentare un edificio del genere? Dove mettere gli impianti? Da qui è nata l'idea della Spina dei Servizi, che aveva una duplice funzione: ospitare cabine elettriche, gruppi frigo, centrali di trattamento aria – tutte cose che non avrebbero trovato posto né all'interno né sul tetto – e garantire le vie di fuga necessarie, essendo quello dei Magazzini uno spazio espositivo con grande capienza. Per questo sono stati realizzati ponti a ogni piano, collegati a scale esterne di sicurezza per consentire lo sfollamento in caso di emergenza. La stessa logica vale per il Millo: le due scale di testa sono nate come vie di fuga, altrimenti sarebbe stato necessario sventrare l'edificio, operazione improponibile. Diverso è stato invece l'Acquario, che essendo un edificio ex novo non aveva questo tipo di vincoli.

AG Negli anni Settanta e Ottanta, il dibattito architettonico e urbanistico sulla conservazione dei centri storici ha avuto in Italia una grande risonanza. Molti enti, tra cui anche il Comune di Genova, promossero in quegli anni diverse sperimentazioni per il recupero e la rivitalizzazione del patrimonio storico. Ad esempio, Italia Nostra ebbe un ruolo molto forte a Genova. Durante gli studi sul Porto Antico avete preso in considerazione anche contributi esterni allo studio? Quali progetti avete guardato come riferimento per l'elaborazione del piano

dell'expo?

CM Il riferimento principale fu il restauro del Lingotto di Torino, questo enorme edificio con la pista di prova sul tetto che, in un certo senso, richiama la conformazione dei Magazzini del Cotone. Perché, in fondo, l'edificio più significativo del Porto Antico è proprio questo: tutte le altre sono entità più piccole. Il messaggio del Lingotto era chiaro: ovunque mi trovi al suo interno, non ci sono barriere visive, posso vedere da una parte all'altra. L'obiettivo, quindi, era cercare di non interrompere la visuale del parallelepipedo. Quanto al dibattito più ampio, bisogna dire che noi eravamo giovani architetti, seduti al tavolo con riga e squadra. La spinta principale arrivava da Piano. Poi c'era l'architetto Truffelli, che curava il collegamento tra il nostro gruppo di progettazione e l'esterno: il Sindaco, i consulenti dell'expo, gli enti coinvolti. Lui non si occupava direttamente della progettazione, salvo in qualche modo dei Magazzini del Cotone, ma aveva soprattutto il compito di trasmettere i messaggi dall'esterno. C'è stato un lungo processo di disegno, verifica e confronto, fino alla fase finale di approvazione con Italimpianti. Per la Capitaneria di Porto, ad esempio, essendo un edificio militare, con requisiti antisismici e di resistenza al fuoco, si decise di adottare una pelle di mattoncini impilati a secco, che creavano un rivestimento esterno ripreso poi anche lungo la facciata della Spina dei Servizi. Nel tempo, naturalmente, sono arrivate diverse richieste: ad esempio, in testata alla Capitaneria c'è l'ufficio dell'Ammiraglio, che chiese espressamente di poter vedere il mare. Così si è tolta una parte della pelle di mattoni per aprire quell'affaccio.

AG Il progetto è durato a lungo: dal 1984 fino al 1992, e in realtà anche oltre, perché quello sul Porto Antico è un processo che continua ancora oggi ad avere i suoi effetti.

CM Sì, continua proprio perché gli spazi sono stati pensati per essere versatili, adattabili a usi diversi. L'importante, secondo me, è che non si cada nella privatizzazione. Già tutta la parte a ovest dell'Acquario è ormai un'area immobiliare. Il Porto Antico deve rimanere a vocazione pubblica, con funzioni e attività accessibili a tutti. Penso, ad esempio, alla Città dei Bambini, che ebbe un successo enorme, oppure alla pista di pattinaggio nella Piazza delle Feste, lo stesso spazio che ha ospitato lo spettacolo *Ulisse e la balena bianca* con Gassman. In quella fase ci furono

molti confronti anche con gli artisti: quando arrivò Gassman, bisognava decidere con lui come organizzare lo spazio, e su quel progetto lavorò molto Giorgio Bianchi. Per l'Acquario ci fu la consulenza dello studio americano di Peter Chermayeff, ma il progetto di base rimase di Piano.

AG Essendo un progetto così lungo, si è evoluto nel tempo assumendo dimensioni e impostazioni planimetriche diverse, pur restando fedele ad alcuni principi fissati fin dall'inizio: riconnettere la città al mare, evitare opere superflue, restituire alla città strutture utilizzabili anche dopo l'expo. In quest'ottica, mi sembra particolarmente interessante l'elemento della via del mare, che rappresenta quasi la concretizzazione del prolungamento del vicolo cittadino fino al mare. Qual è la sua opinione a riguardo e come è nata quest'idea?

CM La via del mare coincide con l'ingresso principale all'area del Porto Antico. Nelle prime ipotesi doveva partire da via San Lorenzo: sarebbe stata la dirittura perfetta, ma lì c'era un edificio impossibile da demolire o da riconvertire. Così si decise di spostarla. In realtà, la scelta del tracciato è nata da questioni molto pratiche: dove collocare le fondazioni, come realizzarle, come consentire il passaggio delle imbarcazioni. A un certo punto si pensò addirittura di affiancarvi la Nave Italia, che era arrivata e attraccata proprio lì. Ma se fosse stata posizionata lungo la via del mare, quella parte d'acqua sarebbe stata chiusa. La soluzione definitiva è maturata passo dopo passo, grazie anche a questi aggiustamenti di natura strutturale e logistica.

AG C'è quindi tutto un complesso sistema anche logistico e organizzativo che sta dietro al progetto dell'expo.

CM Assolutamente. Però l'idea di fondo era quella di creare un vero e proprio vicolo verso il mare. La via del mare e il Bigo sono le due vere icone dell'expo, i simboli che compaiono in qualunque immagine o pubblicità. Come ha sempre ricordato Piano, il Bigo richiama i bigli di carico delle navi. Anche la sua posizione precisa è stata determinata da ragioni strutturali: l'impronta iniziale c'era, ma è stata poi calibrata sulle contingenze impiantistiche e tecniche.

AG In parte l'abbiamo già accennato, ma vorrei

soffermarmi meglio su questo aspetto. C'era una volontà precisa di richiamare il carattere industriale e portuale della zona, sia con certe soluzioni formali, sia mantenendo sul posto alcuni elementi preesistenti, come le gru di carico.

CM Sì, non si è pensato di riutilizzarle perché sarebbe stato complicato dal punto di vista della sicurezza. Però mantenerle in loco permette ancora oggi di vederle e capire cosa rappresentano. Non è necessario che funzionino per trasmettere il loro messaggio. Quello che poteva essere conservato è stato mantenuto, proprio perché costituisce la specificità del luogo.

AG Parlando di questi elementi di archeologia industriale, mi viene in mente un altro tema: quello del ritrovamento dei reperti archeologici nell'area. Nel 1990, con l'avvio dei cantieri, emersero infatti resti di antichi moli e banchine che, come riportato in diversi testi, furono al tempo stesso un ulteriore stimolo e una nuova complicazione per un progetto già complesso. Come si procedette una volta rinvenuti i reperti? E quali accorgimenti vennero integrati nel progetto definitivo? Si legge spesso dell'idea di un parco archeologico che poi non fu realizzato: oggi cosa si potrebbe fare per rendere fruibile questo patrimonio alla cittadinanza?

CM L'idea di un parco archeologico è possibile, ma comporta costi molto elevati, e quindi va valutata anche in termini economici. I moli antichi furono rinvenuti e censiti, ma non siamo riusciti a spingerci oltre. Nella zona del tunnel stavamo già lavorando con il progetto della metropolitana, quindi avevamo iniziato a confrontarci con il problema della presenza dei moli. La metropolitana taglia in due la città, e Italimpianti si ritrovò con grossi problemi perché fu necessario ripensare completamente il sistema di passaggi e scarichi che venivano interrotti dal suo tracciato.

AG Il tema delle interferenze tra il progetto della metropolitana e quello dell'expo è molto interessante. Si tratta di due interventi coevi, che insistono sulla stessa area del Porto Antico. Quanto contò la loro relazione reciproca?

CM Un punto cruciale fu la progettazione della stazione

di San Giorgio, che doveva dialogare con il progetto del Porto Antico. La vera sfida era capire come configurare la stazione in modo che si integrasse con ciò che stavamo realizzando sul porto, evitando fratture o discontinuità.

AG Come dicevamo prima, il progetto dell'expo introdusse una concezione completamente nuova: non si costruì un quartiere ex novo, ma si colse l'occasione per riqualificare spazi già esistenti all'interno della città, aggiungendo solo pochi elementi nuovi, tra cui quelli di cui lei stesso si è occupato. In che modo questi interventi si conciliavano con l'idea di non introdurre opere estranee in un contesto già così denso come quello del Porto Antico?

CM Quando cominciammo a ragionare su come raggiungere l'expo, oltre a studiare i collegamenti tra il centro e il Porto Antico, si pose subito il problema dei parcheggi. L'idea iniziale fu quella di un grande parcheggio interrato su più livelli nella zona del Mandraccio. Ma i costi erano enormi, soprattutto per la presenza dell'acqua a poca profondità. Così pensammo di sfruttare lo spazio dietro la Capitaneria di Porto, dove c'era un triangolo vuoto: lì realizzammo un parcheggio fuori terra, con un'altezza contenuta che non interferiva con la visuale dei Magazzini del Cotone e della stessa Capitaneria. Quel parcheggio diede una buona disponibilità durante l'expo e continua a essere utile ancora oggi, visto che si trova in un punto strategico.

AG La storia del Mandraccio è curiosa: nelle prime ipotesi, oltre al parcheggio interrato, si pensava addirittura di non pavimentare la zona, ma di restituirla al mare, creando una lama d'acqua che rievocasse la forma del bacino storico di approdo. Poi però la scelta cadde sulla piazza pavimentata.

CM Sì, anche perché ormai quell'area è a tutti gli effetti una piazza. Sono state realizzate alcune insenature a ridosso delle mura del Molo, ma si è preferito lasciare quello spazio libero: in città mancano aree di grandi dimensioni all'aperto. Ed è uno spazio che viene utilizzato con installazioni, eventi, manifestazioni. Successivamente è arrivata anche la piantumazione delle palme, che è stata un intervento di una fase successiva.

AG Ritornando sull'esperienza della Capitaneria di Porto, possiamo dire che si trattò di un vero e proprio *cantiere nel cantiere*, come dicevamo prima. Ci furono due mandati distinti o uno unico?

CM Furono due mandati diversi: l'expo era stato ufficializzato dal BIE, mentre la Capitaneria dipendeva dalla Marina Mercantile. Il cantiere della Capitaneria fu seguito da una società creata appositamente, la Itabo, costituita da Italstrade e Bonifiche. Le cosiddette "dita" della Capitaneria, cioè le due ali, nascono dal progetto dell'architetto: in una trovano posto le residenze e gli impianti tecnici, nell'altra invece gli spazi pubblici, con una grande hall di ingresso e smistamento.

AG È interessante la forma a cuneo che si apre, perché contribuisce a dare respiro a un'altra porzione del Porto Antico, aggiungendosi agli altri grandi spazi pubblici realizzati, e cerca anche di creare un collegamento con Porta Siberia.

CM Esatto. Anche se si tratta di un'area militare e quindi c'è un cancello di chiusura, in realtà rimane sempre permeabile e attraversabile.

AG Le pongo un'ultima domanda, che in un certo senso vuole sintetizzare e attualizzare i temi emersi in questa conversazione. Cosa significa oggi riqualificare il Porto Antico di Genova? Può essere considerato un modello di riferimento per altri progetti?

CM Direi di sì. Ci sono stati, e ci sono ancora oggi, concorsi in corso, ad esempio a ponte Parodi, che hanno come obiettivo lo sviluppo di tutta la fascia del bacino acqueo storico. Inoltre il progetto di riconversione del waterfront trova continuità anche a Levante, nella zona della Fiera e degli spazi espositivi. Il Porto Antico può senza dubbio essere un riferimento: se si è riusciti a ricavare spazi pubblici in un'area così complicata, credo che lo stesso si possa fare anche in tanti altri luoghi. Ed è questo il messaggio giusto: non demolire per costruire dal nuovo, ma riutilizzare quello che già esiste.

AG A proposito di demolizioni, ricostruzioni e operazioni speculative, mi viene in mente l'esperienza del Cono di Portman. Lei cosa pensa di quel progetto?

CM Per noi fu una situazione piuttosto imbarazzante. Da una parte cercavamo di lavorare con grande attenzione e delicatezza verso il luogo, e improvvisamente compare questa enorme struttura: una piattaforma di 300 m di lato con sopra un cono gigantesco. Una vera e propria operazione speculativa. Fu un momento spiacevole, una mancanza di rispetto anche verso lo sforzo che stavamo facendo.

AG Sì, quella fu sicuramente una pagina un po' oscura per il Porto Antico, anche perché per un certo periodo quel progetto venne realmente preso in considerazione, salvo poi essere giustamente abbandonato.

CM Esatto. Tutti gli interventi di Piano hanno un peso significativo, ma mantengono una certa omogeneità dimensionale. Il Bigo, ad esempio, ha la sua giusta scala, il suo giusto valore: non è un monumento, è un segno. Per me il Porto Antico resta un intervento delicato. Sono spazi a misura d'uomo e, a distanza di più di trent'anni, funzionano ancora molto bene.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

MC Mark Carroll

06 02 2024 Genova

AG Quando e in che modo è entrato a far parte del gruppo di progettazione sul Porto Antico di Genova? Che ruolo ha ricoperto?

MC Ho cominciato a lavorare con lo studio Piano nel 1981. In quell'anno arrivò un incarico dal Comune di Genova per fare uno studio sul quartiere del Molo Vecchio. Il Comune aveva suddiviso sei aree del centro storico tra diversi studi: Cesare Fera seguiva Borgo Incrociati, Grossi Bianchi l'area della Maddalena e così via. Il Molo Vecchio è sul lato sud del Porto Antico, quindi iniziammo a ragionare anche sulla connessione tra città e acqua. Io seguivo altri lavori dello studio, ma quando serviva davo una mano anche sul Porto Antico. L'architetto Truffelli si occupava dei rapporti con la municipalità e degli aspetti più politici: conosce molto bene come si sono sviluppati i diversi ragionamenti. Nel frattempo seguivamo anche il progetto delle stazioni della metropolitana, che partiva da monte a Rivarolo e arrivava fino alla stazione di San Giorgio, costruita poco dopo l'expo del 1992. Al Porto Antico si stavano già realizzando gli scavi per i tunnel della metro, contemporaneamente alla Capitaneria di Porto. L'expo è stata l'occasione per sviluppare questa parte di Genova grazie ai finanziamenti governativi. Dunque, l'expo, la metro e la Capitaneria: una sorta di triade di lavori che si svolgevano contemporaneamente. Abbiamo realizzato molti studi: Renzo Piano aveva sempre avuto l'idea di portare le persone in mezzo al mare con la via del mare e l'isola delle chiatte. L'intento era quello di arrivare al centro dello specchio acqueo, in modo da godere della vista sulla città che Renzo aveva avuto la possibilità di ammirare dalla barca a vela. Un altro elemento fondamentale era riportare l'acqua il più vicino possibile alla città, là dove un tempo era presente. Il dossier sul Porto Antico è pieno di ricerche sui moli antichi rinvenuti durante le operazioni di cantiere. Le foto del porto vecchio, di fine Ottocento-inizio Novecento, mostravano anche quante barche ci fossero: così tante che era difficile distinguere dove finisse la città e cominciassero le navi. L'integrazione tra porto e città, senza linee di separazione nette, era uno degli obiettivi principali del progetto. Purtroppo c'era anche la Sopraelevata, che crea una barriera difficile da superare: fisica, rumorosa, sporca. Avevamo persino ideato un tunnel che partiva dalla zona della Lanterna e arrivava oltre il Porto Antico.

AG Sì, ho trovato un riferimento al tunnel, che ricalca in parte la traccia del tunnel subportuale che lo studio sta sviluppando in questi mesi.

MC L'idea era ridurre la lunghezza di percorrenza sotto la Sopraelevata, circa un terzo della sua lunghezza attuale. Pochi anni fa tutti pensavano di abbatterla, ma oggi c'è un capovolgimento di opinioni: si pensa di realizzare il tunnel ma mantenere la Sopraelevata, attribuendole una nuova veste. Con l'expo nacque anche l'idea di portare un acquario a Genova, ispirato a quelli di Baltimora o Boston: un edificio culturale, scientifico, educativo e anche di divertimento, capace di attrarre persone e rigenerare la città. Era un contesto molto complesso: l'Acquario chiari anche l'interesse finanziario a lungo termine per la città. Inoltre c'era la necessità di creare un grande spazio per la gente e per gli spettacoli dell'expo: nacque così la Piazza delle Feste. L'expo richiedeva anche un simbolo, che divenne il Bigo. Non volevamo esagerare con le dimensioni: pur essendo fuori scala rispetto al porto, non doveva dominare la città. Il Bigo rappresenta lo spazio della gente, un simbolo che aiuta a trasformare il Porto Antico. L'idea principale era usare l'expo per trasformare il Porto Antico senza creare edifici nuovi che non sarebbero serviti a lungo termine, come era successo a Siviglia. Così sono stati recuperati e restaurati luoghi come il Deposito Franco, i Magazzini del Cotone ed il Millo. Quest'ultimo, con la sua lunga stecca parallela alla costa, inizialmente doveva essere demolito, ma il Comune non diede il via libera: lo abbiamo aperto in tre punti per creare passaggi e rendere lo spazio più trasparente e percorribile, abbassandolo anche per migliorare la vista sulla città. Il tutto dialogava con le sculture in movimento di Susumu Shingu, che abbiamo inserito nel Porto Antico per consolidare il legame tra i diversi elementi architettonici. A Porta Siberia abbiamo liberato una grande area per la Capitaneria, creando uno spazio libero antistante. Al Mandraccio abbiamo provato a portare l'acqua verso la città, ma il sistema non funzionava perché la corrente spingeva la sporcizia nel canale: alla fine lo abbiamo riempito. I Magazzini del Cotone sono il nostro "piccolo Lingotto" genovese: quasi 400 m di lunghezza divisi in moduli, con i primi spazi dedicati alle conferenze. Per non sfigurare l'edificio, i locali tecnici e le uscite di sicurezza sono stati realizzati a fianco della stecca, creando un nuovo edificio ad hoc.

AG Vorrei iniziare concentrandomi su uno degli

elementi che abbiamo introdotto: l'Acquario. L'idea di un acquario, come hai già detto, nasceva dal riferimento ad altri acquari, come quello di Baltimora, e poi si cominciò a parlare di una collaborazione con lo studio Cambridge Seven Associates di Peter Chermayeff.

MC Sì, più o meno è andata così. Genova è diventata anche gemellata con Baltimora. Credo che gli amministratori comunali abbiano visto nell'Acquario di Baltimora un elemento capace di attrarre gente, fondi ed energia per rigenerare la città. Cambridge Seven Associates era uno dei pochi studi in grado di progettare edifici così complessi. In realtà, come riferimento abbiamo preso diversi acquari, ad esempio l'Acquario della Baia di Monterey, progettato da Esherick Homsey Dodge and Davis. Ci sarebbe piaciuto lavorare con loro perché avevano una sensibilità più simile alla nostra. Chermayeff, invece, è un personaggio molto forte, richiede molto, sia in senso positivo che negativo, e ha un'idea piuttosto rigida di acquario: lo concepiva come un libro da sfogliare, con un percorso obbligato. L'Acquario di Monterey invece era organizzato in modo più libero, permettendo l'esplorazione senza un ordine preciso. A noi questo approccio sembrava più interessante, ma capisco la necessità di Chermayeff: con tanti visitatori serve ordine e rigore. Così cominciammo a collaborare con Chermayeff. All'inizio ci furono alcune difficoltà, ma poi tutto si è sistemato anche grazie a un mio collega dell'università che lavorava con lui. L'idea principale era dare a ciascuno un ambito di progettazione chiaro: noi ci occupammo dell'esterno e Cambridge Seven Associates dell'interno. Abbiamo spinto molto per avere un edificio basso e lineare; dopo vari aggiustamenti si arrivò alla forma finale. Renzo non voleva un edificio alto perché voleva preservare la vista sul porto dalla Sopraelevata.

AG Il Porto Antico cercava di trovare un'importante relazione con il centro storico. La città di Genova, la cui storia è strettamente legata al porto, aveva vissuto nel XX secolo una stagione di degrado, che rese evidenti diverse criticità strutturali e sociali, soprattutto nel centro antico. La spinta espansiva della fabbrica portuale aveva progressivamente allontanato il centro dal mare. Quanto ha influito questa situazione sulle scelte strategiche del progetto di riqualificazione del Porto Antico?

MC Prima del nostro intervento, il Porto Antico era chiuso,

una vera zona franca dove non si poteva entrare. Gli abitanti non vedevano l'acqua e non percepivano il potenziale legame con il mare. Negli ultimi anni prima dell'expo la zona era abbandonata: niente attività, niente persone, tutto degradato. Genova è una specie di anfiteatro, quindi l'idea fu di collegare il più possibile il centro con il porto, cercando percorsi trasversali per attraversare la città e raggiungere l'acqua. In una delle proposte progettuali si prevedeva una serie di itinerari per arrivare all'Acquario partendo dalla città: la biglietteria in piazza Caricamento, attraversamento della piazza, salita su un passaggio aereo sotto la Sopraelevata fino all'Acquario. Questo percorso aveva anche un valore archeologico: i moli antichi rinvenuti durante i lavori potevano essere esposti e visibili dalla passerella rialzata. La prima vasca dell'Acquario, infatti, affaccia sul molo vecchio. Lo scopo era portare la città verso il porto e viceversa. In alcune versioni del piano erano previsti percorsi più complessi. Quando iniziammo a lavorare sull'area, c'erano due rampe che collegavano la Sopraelevata al livello terra: una di queste, quella per salire, fu demolita per liberare piazza Cavour e ridurre il rumore delle auto. Il collegamento fu spostato verso la zona di Madre di Dio e forse verrà rimosso del tutto in futuro. In zona c'era anche lo scavo della metro, eseguito a cielo aperto. Da lì nacque l'idea di sfruttare questo spazio già libero per inserire una galleria veicolare che unisse Ponente e Levante, liberando la zona dal traffico superficiale. Le rampe realizzate creano ancora alcune barriere, ma piazza Caricamento è ora uno spazio pedonale in cui le persone possono circolare liberamente.

AG L'interferenza tra il progetto della metropolitana e quello del Porto Antico è stata fondamentale, perché ha permesso di interrare un tratto di via Gramsci, creando una piazza che funge da cerniera tra centro storico e Porto Antico, uno dei punti chiave del progetto.

MC Avevamo anche valutato un'altra soluzione. Da via San Lorenzo non si vede il mare a causa di un edificio che ne blocca la visuale. La nostra idea era demolirlo per liberare la vista, ma non si trovò un accordo: demolire quell'immobile avrebbe diviso in due il centro storico e mancavano fondi ed energie per comprarlo e abbatterlo.

AG Questa soluzione era davvero interessante: rimuovere quell'edificio avrebbe generato l'intero progetto del Porto Antico, con via San Lorenzo che si allunga

fino al mare e connette il porto al centro storico. La progettazione dello spazio pubblico diventa quindi il tema primario. Il processo progettuale è stato lungo e articolato, con il Porto Antico che evolve secondo assi urbani che mutano nel corso della progettazione.

MC Esatto. All'inizio la demolizione del palazzo della Raibetta era il nostro obiettivo principale. Ma mano a mano che definivamo e posizionavamo i nuovi edifici, le idee cambiarono. Ci sono tre anime nel progetto: il recupero degli edifici esistenti come i Magazzini del Cotone, il Millo e il Deposito Franco; i nuovi elementi come l'Acquario, la via del mare, la Piazza delle Feste, il Bigo e le sculture di Susumu Shingu; e infine le sistemazioni esterne, con pavimentazioni, alberi e i moli antichi recuperati. Gli spazi esterni più o meno sono rimasti quelli presenti prima del nostro intervento. Abbiamo rimosso le baracche inutilizzate, pulito gli edifici principali eliminando le superfetazioni, e mantenuto certi elementi storici legati al linguaggio portuale, come le gru di carico. La Piazza delle Feste, per esempio, è un molo già esistente a cui abbiamo semplicemente dato una copertura.

AG Quindi si può dire che gli spazi esterni del Porto Antico siano nati per sottrazione, eliminando ciò che non era più necessario.

MC Sì, più o meno. È stato un lavoro di rimozione degli elementi obsoleti. Non abbiamo aggiunto superficie, anzi, ne abbiamo tolta. Gli elementi principali erano già lì: l'isola delle chiatte, per esempio, è sempre stata al centro del bacino acqueo. La nostra idea era solo prolungare la via del mare per raggiungerla e realizzare una piazza in mezzo al mare. Ricordo un sopralluogo in barca con Renzo: un luogo di silenzio incredibile nel cuore del porto.

AG In diverse presentazioni e lettere dell'archivio della Fondazione Renzo Piano si fa riferimento anche a progetti di riconversione industriale, come le Officine Schlumberger a Parigi. Anche il Porto Antico può essere letto come un progetto di riconversione industriale. Riutilizzare gli edifici presenti significa ridurre gli sprechi, un punto centrale del progetto. Sin dall'inizio, il piano per l'expo è stato presentato come un intervento che abbattesse i costi e proponesse un nuovo modello per

esposizioni internazionali, solitamente costruite ex novo e poi abbandonate. In che modo esperienze precedenti come il caso di Parigi hanno influenzato le scelte progettuali relative al riuso degli edifici esistenti?

MC Schlumberger era una vecchia fabbrica, un po' come il Lingotto. Nata fuori città, poi inglobata nel tessuto urbano. Anche il Porto Antico è uno spazio industriale. L'idea era di non distruggere il carattere degli edifici, riconoscendo la loro funzione originale. I Magazzini del Cotone, con la struttura in ghisa e il loro carattere, sono stati recuperati con attenzione. La decisione di costruire la Spina dei Servizi a lato degli edifici rientra nello stesso ragionamento: inserire impianti all'interno avrebbe distrutto gli interni, quindi li abbiamo portati all'esterno. Lo stesso approccio è stato applicato a tutti gli edifici recuperati: un *light touch*, come a Schlumberger. Inoltre, abbiamo creato un catalogo di elementi ricorrenti per dare omogeneità all'intervento. Per esempio, il corrimano dei Magazzini del Cotone è lo stesso del Millo e dell'Acquario.

AG Nel 1990 inizia finalmente il cantiere dell'expo e sin dai primi mesi emergono ritrovamenti archeologici: diverse porzioni di moli e banchine antichi che, come indicano numerosi testi, rappresentano sia uno stimolo sia una problematica aggiuntiva al già complesso progetto di riqualificazione. Come si è proceduto una volta rinvenuti i reperti e quali accorgimenti sono confluiti nelle versioni finali del progetto?

MC Il progetto si è adattato poco ai ritrovamenti. All'inizio pensavamo di apportare modifiche più significative, ad esempio realizzando una passeggiata da piazza Caricamento fino all'Acquario. Poi ci siamo resi conto che il lavoro degli archeologi procedeva troppo lentamente per i tempi dell'expo, già in ritardo. Abbiamo documentato il più possibile ciò che è stato rinvenuto e poi ricoperto tutto. Oggi qualche reperto è visibile, ma molto resta ancora sotto la superficie.

AG La riqualificazione del Porto Antico nasce grazie all'opportunità dell'expo, che ha permesso di concentrare le energie della città su quest'area. Ma il progetto è stato talmente incisivo da innescare un processo di rigenerazione continua, tanto che anche dopo il 1992 si sono susseguiti interventi come la sistemazione delle aree

esterne, il progetto della Bolla, l’Affresco e il Waterfront di Levante. Alla luce di questo fenomeno, cosa significa oggi riqualificare il Porto Antico?

MC È sempre necessario lavorare sul Porto Antico. Il 1992 ha segnato l’inizio dello sviluppo del waterfront di Genova, creando una connessione tra terra e mare da difendere e sviluppare. La storia di Genova nasce proprio qui, tra acqua e terra. Il piano del Waterfront di Levante è strettamente collegato al Porto Antico: cerchiamo di costruire continuità tra i due progetti. Oggi si parla anche del tunnel veicolare sotto il bacino portuale, con l’obiettivo finale di rimuovere la Sopraelevata. Per connessioni intendo quelle pedonali e ciclabili, il ritorno ad alcuni aspetti della vita urbana passata, riscoprire le mura di Genova e ridare dignità alla zona tra acqua e terra. C’è sempre qualcosa da fare, anche al Porto Antico e all’Acquario. Pensiamo, ad esempio, alla nuova Vasca dei Delfini: nel tempo sono state aggiunte piscine, bar, la pista di pattinaggio e altri interventi minori.

AG Trovo interessante pensare che nella prima soluzione presentata al Comune nel 1984 si parlava di *polo antico* al Porto Antico e di *polo moderno* alla Fiera del Mare, e che dopo trent’anni si è nuovamente ragionato su quest’area, inizialmente accantonata per l’expo.

MC Renzo ha un legame molto personale con la città e ragiona continuamente sui lavori svolti venti-trent’anni prima, riadattando le proprie idee. Se dovesse arrivare un nuovo intervento a Genova, sicuramente troverebbe un legame con quanto già pensato nei progetti precedenti.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

DH Donald Hart

07 02 2024 Genova

AG Quando e in che modo è entrato a far parte del gruppo di progettazione sul Porto Antico di Genova? Che ruolo ha ricoperto?

DH Abbiamo iniziato a lavorare sul Porto Antico nel 1984 ed io sono stato coinvolto sin dai primi giorni. Nella fase iniziale il capo progetto era Renzo Venanzio Truffelli, che non seguiva la progettazione di edifici specifici, ma coordinava tutti noi responsabili dei singoli settori del piano. Io mi occupavo del Centro Congressi e del modulo 9 dei Magazzini del Cotone. Eravamo cinque responsabili, e Truffelli aveva principalmente un ruolo organizzativo e amministrativo. Il progetto era estremamente complesso da gestire, anche per problemi di finanziamento, e avere una figura generale permetteva agli altri di concentrarsi sulle riunioni tecniche. Il lavoro è stato realizzato in tempi molto stretti: il progetto complessivo in 18 mesi, il Centro Congressi in soli 14 mesi per consentire una pre-inaugurazione. Non siamo riusciti a completare tutto per le colombarie, anche perché il cantiere ha convissuto con attività ancora operative, comportando l'ingresso del pubblico e tutte le difficoltà connesse. L'apertura ha avviato un processo di riappropriazione della città di uno spazio prima inaccessibile, a partire dalle Terrazze di Marmo fino alla ferrovia. L'idea era unire la città al porto e viceversa: prima dell'intervento il Porto Antico era un luogo speciale, visitato solo appositamente. Col tempo la città e le persone lo hanno fatto proprio, trasformandolo in un pezzo normale di città, che resta speciale nella sua normalità. Questo è il grande insegnamento del progetto a livello urbano: un modello seguito da numerosi comitati di porti che hanno visitato Genova per studiare la trasformazione di un'area portuale dismessa. Le strutture portuali nascono per esigenze specifiche e si adeguano per un certo periodo; quando non bastano più, vengono abbandonate. Il Porto Antico, insieme all'Acquario, ora terzo museo più visitato d'Italia, ha generato un enorme volano di persone e attività, influenzando positivamente il centro storico.

AG È innegabile che il progetto del Porto Antico abbia innescato una trasformazione per l'intera città. Quali sono state le tappe principali di questo sviluppo?

DH Dopo l'expo del 1992, il passo successivo è stato il G8

del 2001, un'altra grande opportunità con fondi governativi per completare interventi non finiti nel 1992. Ci siamo concentrati su due aspetti: le sistemazioni esterne incompiute e alcuni elementi necessari per il G8. Le pavimentazioni esterne, fatte solo in piazza Caricamento nel 1992, vennero completate; inoltre furono sistemate le palme, 193, provenienti dalla Tunisia, non senza difficoltà. Due interventi significativi del G8 furono la Bolla e l'Isola delle Chiatte. La Bolla nasce per volontà della municipalità: un elemento di riconoscibilità per il Porto Antico, estensione dell'Acquario. Lavorando sulla Bolla, scoprimmo la collezione di felci del Comune, una delle più importanti al mondo, custodita in stato di incuria. La Bolla è dunque diventata una vetrina espositiva per le felci, una vera lanterna in mezzo al porto, collegata alla funzione educativa e di sensibilizzazione ecologica dell'Acquario. L'Isola delle Chiatte invece nasce da una situazione storica consolidata: fino ai primi del Novecento le merci sbarcavano sulle banchine, ma spesso era più comodo usare le chiatte, che venivano ancorate al centro del bacino su basso fondale, evitando l'occupazione delle banchine e il pagamento dell'ormeggio. Il progetto ha voluto caratterizzare l'area senza renderla una sorta di "Hollywood genovese": uno spazio da vivere con gradualità, con attività urbane inserite nel tempo. Per garantire quiete e isolamento, alcune chiatte furono collegate con un deck, attrezzate e mantenute galleggianti, con giunti in acciaio che permettono movimenti percepibili e scricchiolii tipici delle tecniche portuali, restituendo l'atmosfera storica. L'Isola delle Chiatte e la Via del Mare sono state dedicate a Berio e De Andrè. Dal 2000 in poi ho seguito praticamente tutti gli interventi sul Porto Antico, tranne l'estensione dell'Acquario.

AG Dato che hai partecipato anche alla progettazione del piano di recupero del quartiere del Molo, quanto ha influito questo progetto e la situazione del centro storico di Genova nell'elaborazione del progetto per il Porto Antico? Come si è arrivati a lavorare proprio in quella zona?

DH Prima di lavorare a Genova, Renzo aveva già sviluppato studi sul recupero dei centri storici, dedicando molte energie a questo tema attraverso i Laboratori di Quartiere. Era un approccio innovativo rispetto ai tradizionali progetti di restauro, che si concentravano sui singoli edifici senza considerare il centro storico come un insieme organico. Queste esperienze attrassero l'attenzione del Comune di Genova, che propose

l'elaborazione di un piano di recupero per alcune aree del centro, tra cui il quartiere del Molo. All'epoca, se ricordo bene, non si parlava ancora di expo. Il progetto del Molo puntava sul riuso delle risorse esistenti e sulla valorizzazione delle qualità di un quartiere che aveva accumulato forti stratificazioni storiche. L'idea principale riguardava i collegamenti: utilizzare la parte superiore degli edifici come sistema di distribuzione, di circolazione e di insediamento di nuove attività. A questo si affiancava un piano economico che prevedeva diverse modalità di reperimento dei fondi per il rinnovamento delle abitazioni. Era pensato come un progetto pilota che, se avesse avuto successo, si sarebbe potuto estendere ad altre aree della città. Di fatto però rimase sulla carta, probabilmente perché, poco dopo, iniziarono i preparativi per le colombiane e tutte le energie si concentrarono su quell'intervento.

AG Tra i progetti che abbiamo già citato, quello per la metropolitana ha avuto interferenze significative con quello del Porto Antico, soprattutto per la stazione di Caricamento e il sottopasso veicolare.

DH La metropolitana era partita molto prima rispetto al piano per l'expo. Per Genova l'idea era strategica: sfruttare il sottosuolo per la mobilità, vista la situazione critica della viabilità di superficie, organizzata secondo quel sistema a π rovesciato di cui parlavamo prima. Si pensò quindi a una linea che dalla valle del Polcevera scendesse verso il mare e risalisse poi verso la valle del Bisagno, anche perché l'intera tratta costiera tra Voltri e Nervi era già coperta dalla ferrovia. La linea Brin-Brignole prese forma così: noi svilupparammo i progetti preliminari delle stazioni, mentre il tracciato era stato ideato dagli uffici comunali. Si iniziò con Brin e Dinegro. Ricordo che la previsione di traffico per il primo anno era di 600.000 passeggeri, ma furono più di 2 milioni. Per il primo tratto sfruttammo la Galleria della Certosa, già esistente e usata dai mezzi pubblici: la linea vi si innestava e poi ne usciva dall'altro lato. Successivamente si proseguì fino a Principe, Darsena e San Giorgio. Io seguii anche i progetti definitivi per Sarzano e De Ferrari e i preliminari per Brignole. Avevamo cantierizzato Brin, Dinegro, Principe, Darsena e Caricamento, ma la complessità delle richieste ci costrinse a fermare lì la progettazione; le altre stazioni furono realizzate partendo dai nostri progetti. Da Caricamento, inoltre, la linea intercettava una vecchia galleria che la portava quasi fino a Brignole.

Per il Porto Antico, invece, la connessione città-porto richiedeva un nuovo piano viario superficiale. Via Gramsci poteva essere spostata in due modi: o sopra, affiancata alla Sopraelevata, o sotto. Optammo per la soluzione sotterranea, che però interferiva con la metropolitana. La risposta fu organizzare l'area a strati: piazza Caricamento pedonale in superficie, sottopasso veicolare al livello intermedio e metropolitana al livello più basso. La stazione di Caricamento rese ancora più efficiente questo sistema, poiché le paratie realizzate per la stazione furono in parte le stesse del sottopasso. Naturalmente emerse il problema di tagliare i moli storici, che furono smontati e conservati con attenzione.

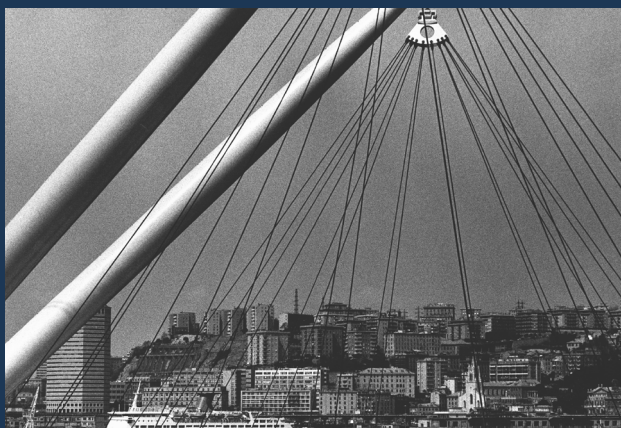
AG Il Porto Antico nasce come progetto di riqualificazione di un'area abbandonata, restituita alla città per ricollegare finalmente il centro storico al mare. Da questo intervento, come si è già detto, è scaturito un vero processo di riabilitazione urbana che ha trasformato Genova negli anni e che continua tuttora. Questo processo avrà effetti anche sul Porto Antico?

DH Sì e no. Innanzitutto vorrei chiarire che non abbiamo restituito un pezzo alla città: quel pezzo non esisteva, non c'era nulla. Credo che il Porto Antico, senza una spinta iniziale, sarebbe rimasto morto, diventando un buco nero per Genova. La spinta invece è arrivata, tanto che oggi non si parla più né di expo né di Porto Antico, si parla di Genova. Ora quest'area deve seguire la stessa sorte del resto della città: modificarsi col tempo in base alle esigenze, stratificarsi, cambiare, ma sempre all'interno di una visione coerente. Non vedo più il Porto Antico come un intervento speciale, bensì come un pezzo di città normale da ricucire al tessuto urbano. Dovrà continuare a trasformarsi, così come è cambiato rispetto all'inizio. Queste trasformazioni, però, devono essere guidate da una regia generale, capace di mantenere il legame con la storia del luogo e di garantire coerenza allo sviluppo. Credo che il Porto Antico abbia concluso la fase in cui serviva un disegno urbano unitario: d'ora in avanti si modificherà con interventi puntuali, in base alle necessità della città.

AG Il Porto Antico si configura come un grande sistema di spazi aperti nato dalla rimozione delle superfetazioni inutili. Un insieme di vie, piazze, slarghi, isole, piazze coperte: un sistema che forse è riuscito a

delinearsi come un parco urbano portuale per la città.

DH Il porto era stato realizzato per rispondere a esigenze precise: il Millo, gli edifici del Deposito Franco e molte altre strutture erano pensati come edifici autonomi. Col tempo, l'uso quotidiano ha portato all'aggiunta di elementi secondari, di superfetazioni che arricchivano le funzioni ma che, distribuite nel bacino portuale, avevano finito per sfuggire alla visione unitaria degli architetti originari. Il processo di "escoriazione" fatto per il 1992 nacque dalla necessità di eliminare questi aggiunti privi di valore storico, restituendo leggibilità e unità agli edifici principali. È stato, in un certo senso, un nuovo inizio. Per questo motivo non condivido del tutto la definizione di "parco urbano portuale". Cito Uto Ughi sull'ispirazione: "non viene a comando, serve preparazione perché prenda forma. Arriva dopo uno studio profondo e disciplinato. È come il vento: va dove vuole, ma nasce da studio e rigore. Poi c'è anche un guizzo, un dono, ma sempre sorretto da una grammatica disciplinata". Lo stesso vale per l'architettura. Tutti gli architetti copiano, ed è giusto così: ma una cosa è copiare letteralmente, un'altra è comprendere i meccanismi, assimilarli e farli propri, generando da essi qualcosa di diverso. L'architettura debole si nutre di parole che cambiano ciclicamente — minimalismo, resilienza, e così via. Io non amo parlare di parco urbano portuale: è un'etichetta che riduce il significato di questo luogo. L'architettura è un'arte, e i suoi risultati possono anche diventare opere d'arte, ma quasi come conseguenza involontaria. Il suo scopo primario è creare spazi per le persone, affinché possano appropriarsene. Il bello è parte essenziale di questo processo. Per me il Porto Antico non ha bisogno di una definizione specifica: col tempo si è guadagnato il diritto di essere considerato semplicemente un pezzo di città.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

GB Giorgio Bianchi

21 02 2024 Parigi

AG Quando e in che modo è entrato a far parte del gruppo di progettazione sul Porto Antico di Genova? Che ruolo ha ricoperto?

GB Ho iniziato a lavorare al progetto del Porto Antico nell'estate del 1985, l'anno in cui entrai nello studio. Collaboravo principalmente con Renzo Venanzio Truffelli e, insieme a lui, ho seguito tutto il progetto fino alla fine. L'idea di fondo era quella di utilizzare l'expo del 1992 come pretesto per riqualificare il Porto Antico. La decisione di concentrare l'intervento sull'area specifica che poi abbiamo realmente progettato maturò però gradualmente. Nei primi disegni, infatti, si prevedeva di intervenire su tutto il bacino portuale storico, fino alla Stazione Marittima. Successivamente l'area fu ridotta, lasciando ad altri la progettazione delle zone più a ponente, destinate a funzioni prevalentemente commerciali. E molte cose, ancora oggi, non sono state realizzate.

AG Di cosa si è occupato principalmente?

GB Il piano era molto ampio, una sorta di masterplan. In una prima fase lavoravamo tutti insieme su tutto. Con l'avanzare della progettazione, oltre a seguire globalmente il piano, mi occupai in particolare dei Magazzini del Cotone, ad eccezione del Centro Congressi seguito nel dettaglio da Donald Hart. In pratica, tutto l'ufficio era impegnato sul Porto Antico e ciascuno di noi aveva un ruolo preciso nello sviluppo dei disegni esecutivi.

AG Negli anni Settanta e Ottanta il dibattito sulla conservazione dei centri antichi ha avuto grande rilevanza in Italia. Si pensi al piano particolareggiato per il centro storico di Bologna. Anche a Genova diversi enti sperimentarono studi volti al recupero e alla rivitalizzazione del patrimonio storico, e il ruolo di Italia Nostra fu particolarmente significativo. Per Renzo Piano, dalla fine degli anni Settanta, il tema del recupero della città consolidata divenne sempre più centrale: basti citare i Laboratori di Quartiere. Da dove nasce l'interesse per la città storica? Durante gli studi sul Porto Antico avete preso in considerazione anche contributi esterni allo studio?

GB Credo che l'interesse di Renzo per i centri storici sia sempre stato forte. Si può pensare ai progetti per il recupero del centro di Otranto o alle proposte per Burano, tra gli altri. In parallelo al lavoro sul Porto Antico, mi ero occupato di uno studio per l'UNESCO a Malta sul *gate* d'accesso alla città, che vent'anni dopo si è trasformato nel progetto per il Parlamento maltese. Portai avanti anche studi per Creta, per gli arsenali veneziani, per il recupero del fossato delle mura di Rodi, per Pompei e molti altri. Ogni progetto affrontava problemi specifici, con approcci diversi. Renzo, inoltre, aveva già lavorato sul quartiere del Molo a Genova, affrontando le stesse tematiche. Il Porto Antico rappresentò un'occasione unica, perché il porto e la città erano sempre stati separati: i genovesi storicamente si occupavano soprattutto di finanza e il porto era percepito come un'appendice. La separazione era netta: prima con le mura a mare, poi con le Terrazze di Marmo, infine con la ferrovia. Si poteva arrivare vicino al porto, a pochi metri, ma non esisteva un vero rapporto fisico. Il progetto del Porto Antico apriva quindi il centro storico al mare, un mare che Genova non aveva mai realmente vissuto. Non si trattava di restituire qualcosa, ma di dare ciò che la città non aveva mai avuto. I nostri disegni partivano sempre da luoghi identitari come la Borsa di Banchi o la Chiesa di San Lorenzo, per poi proiettarsi fino al mare. Era un modo per manifestare chiaramente la volontà di collegare il centro storico al porto. La Sopraelevata, pur con tutti i problemi che comporta per la città, è rimasta: ma ha almeno il pregio di essere rialzata su piloni, permettendo il passaggio e l'attraversamento.

AG È molto interessante constatare come in tanti disegni emerga la volontà di rappresentare e connettere il centro storico con il porto. È un segnale dei vostri intenti, di quello che era il vostro obiettivo.

GB Che poi è esattamente ciò che è avvenuto. Oggi, camminando nel centro storico, inevitabilmente si è condotti fino al Porto Antico. Il problema principale era proprio l'assenza di una destinazione: prima, scendendo verso il mare, ci si trovava semplicemente davanti a un muro.

AG Concentriamoci sui Magazzini del Cotone, il settore del Porto Antico su cui si è dedicato maggiormente. Come si diceva, l'expo rappresentava un pretesto per sviluppare riflessioni già emerse con il

progetto del Molo. Un elemento chiave fu l'idea di non costruire nulla di effimero, ma di realizzare interventi che, terminata l'expo, sarebbero rimasti alla città, azzerando così gli sprechi. Il recupero degli edifici storici esistenti al Porto Antico assumeva quindi un ruolo prioritario. In alcune presentazioni e lettere del fondo sul Porto Antico conservato presso la Fondazione Renzo Piano, lo studio viene presentato richiamando esperienze di riconversione industriale come le officine Schlumberger a Parigi o il Lingotto a Torino. Possiamo leggere anche il Porto Antico come un progetto di riconversione industriale?

GB Assolutamente sì. Parliamo, tra l'altro, degli stessi anni. Schlumberger veniva sviluppato dagli uffici di Parigi e il Lingotto arrivò più o meno nello stesso periodo, a seguito del concorso che vincemmo forse proprio grazie alla proposta di un restauro rispettoso. Renzo Piano ha la capacità di ascoltare e interpretare ciò che un luogo racconta, e questo è uno degli aspetti più sorprendenti della sua architettura, capace di spaziare dai tubi metallici colorati a restauri estremamente delicati. Quello del Porto Antico fu un progetto di recupero di edifici di grande interesse. Alcuni fabbricati privi di valore furono demoliti, così da ricavare spazi esterni più articolati. Si cercò di mantenere quanto più possibile la struttura originaria degli edifici. I più integri erano proprio i Magazzini del Cotone, che al momento dell'apertura del cantiere erano ancora funzionanti. Quei luoghi erano stati immortalati da Gianni Berengo Gardin con fotografie straordinarie, e noi andavamo spesso lì per respirarne l'atmosfera, con l'obiettivo di restituirla nel progetto: sarebbe stato drammatico perdere quella sensazione portuale. I restauri furono condotti con molta attenzione, anche se non direi in modo maniacale. I moduli più antichi dei Magazzini furono conservati al meglio, mentre quelli più recenti, in calcestruzzo armato, vennero svuotati internamente per ospitare il Centro Congressi. Una trasformazione simile era avvenuta anche al Lingotto.

AG Sì, infatti trovo molte analogie tra i due progetti. È come se i Magazzini del Cotone fossero una sorta di piccolo Lingotto genovese. Da un lato il recupero dell'esistente, dall'altro l'inserimento di nuovi elementi, come il Bigo, la tensostruttura della Piazza delle Feste o l'Acquario. Ma soprattutto, a mio avviso, la parte più interessante del piano è il sistema che si crea tra la Piazza delle Feste, la Via del Mare e l'Isola delle Chiatte.

Un meccanismo urbano che evidenzia la volontà di prolungare verso il bacino acqueo un percorso capace di mettere in relazione il porto con la città, intercettando luoghi identitari e offrendo un nuovo sistema di spazi pubblici e all'aperto per la cittadinanza. Come si è arrivati a progettare questi spazi privi di una funzione specifica?

GB L'idea di raggiungere le chiatte in mezzo al porto era presente sin dall'inizio. Da quel punto ci si trova quasi al centro dell'arco portuale e si può avere una visione della città a 360°. Era un'esperienza che, prima, potevano vivere solo coloro che lavoravano al porto, e noi la scoprimmo durante i sopralluoghi in barca. L'intento era quello di prolungare idealmente un vicolo genovese – non importava quale nello specifico – fino al cuore del porto, da cui fosse possibile ammirare l'intero centro storico. La Piazza delle Feste nacque insieme al Bigo, simbolo dell'expo del 1992: una gru fuori scala che ospita l'ascensore panoramico e sostiene la tenda della Piazza. Quello spazio, liberato dalla demolizione di un edificio, divenne un luogo dove la gente poteva svolgere attività diverse. Durante l'expo, ad esempio, ospitò la rappresentazione dell'*Ulisse e la Balena Bianca* di Vittorio Gassman. È uno spazio caratterizzato e protetto da una tensostruttura che ne definisce con forza l'identità. All'apertura del Porto Antico era necessario offrire un punto di riferimento riconoscibile e invitante. Oggi il Porto Antico è parte integrante della città e della sua identità, ma allora non era affatto scontato. Occorreva dare delle ragioni per andarci, creando punti focali capaci di attirare le persone.

AG Il progetto del Porto Antico rappresenta un caso piuttosto unico nel panorama di Renzo Piano. L'architettura e l'urbanistica tendono a mescolarsi in modo quasi inscindibile e il piano assume un valore storico rilevante. In questo senso, anche il ritrovamento dei reperti archeologici e lo studio degli antichi tracciati di moli e banchine hanno rappresentato un tassello importante nella storia del progetto. Quanto ha influito l'analisi storica sulle scelte progettuali?

GB Ha influito molto, perché ci ha fatto comprendere come quel luogo fosse da sempre parte integrante di Genova, strettamente legato alla città anche se fisicamente separato. Il ritrovamento dei moli fu una sorpresa: nessuno si aspettava di trovare una sorta di matryoska di moli, uno dentro l'altro.

Fu un rinvenimento interessante ma anche complesso, perché gli archeologi avrebbero voluto portare alla luce ogni cosa. La crescita del porto era avvenuta in modo naturale, adattandosi progressivamente alle esigenze. Quello che scoprimmo noi erano probabilmente i moli di fine Ottocento-inizio Novecento, adatti alle navi di allora. Per me, da genovese, era importante comprendere quel meccanismo, perché si trattava degli spazi alle origini della città, come l'area del Mandraccio. Tuttavia, dovevamo confrontarci con la città reale che avevamo di fronte nel 1985: un porto ancora funzionante, con esigenze concrete da rispettare.

AG È significativo anche che, tornato a Genova dopo l'esperienza del Beaubourg, Piano abbia spostato la sua casa-bottega da viale Modugno a piazza San Matteo. In questo modo il cantiere del Porto Antico si trovava a soli cinque minuti a piedi dallo studio, diventando un'esperienza quotidiana: ogni giorno si andava a vedere i progressi.

GB Sì, eravamo costantemente presenti, e questo ci permetteva di assorbire il più possibile dal luogo. Una situazione simile si verificò anche per il Whitney Museum a New York, costruito proprio nell'isolato di fronte al nostro studio. Parlando di progetti urbani, Potsdamer Platz a Berlino fu una conseguenza importante dell'esperienza del Porto Antico. Lì si trattava di ridisegnare un'intera città. La differenza era notevole: se a Genova potevamo vivere e respirare l'atmosfera del porto prima di iniziare i lavori, a Berlino ci trovammo di fronte a una tabula rasa, senza alcuna traccia o indicazione del luogo. In questo senso, probabilmente, l'esperienza del Porto Antico ci fu di grande aiuto.

AG È possibile cogliere un collegamento fra questi due progetti, il Porto Antico e Potsdamer Platz. L'esperienza di Genova ha fornito una tipologia d'intervento e, soprattutto, una maggiore consapevolezza nei confronti della costruzione nella città consolidata, che avrà portato a compiere determinate scelte a Berlino.

GB Penso di sì. Alcune scelte forse sono avvenute anche in modo inconscio, perché i due progetti si sono susseguiti quasi senza soluzione di continuità. Un'altra esperienza, successiva ma a mio avviso analoga, è stata quella del nuovo campus

della Columbia University a New York: un masterplan enorme, che probabilmente durerà almeno vent'anni. L'attuale campus centrale si trova su Broadway, in un'area chiusa verso l'esterno, delimitata da ringhiere e cancelli. La nostra proposta, invece, è stata quella di realizzare un nuovo insediamento aperto, in cui l'università potesse mescolarsi con la città, con quattro edifici accademici strettamente connessi al contesto urbano. Credo che anche questo piano nasca, seppure inconsciamente, da tutte le esperienze passate, che hanno permesso allo studio di maturare una consapevolezza sempre maggiore sul tema della relazione tra progetto architettonico e città.

AG Questo ci porta a un altro tema interessante: il progetto dell'informazione e il modo in cui molti lavori dello studio abbiano sempre, più o meno esplicitamente, questo obiettivo finale legato all'educazione e alla cultura. Piano lo dichiara sin dal Beaubourg, descritto come una "macchina per l'informazione". Lo stesso si può dire del Porto Antico. Penso anche al progetto programmatico per "Città Navale", che prevedeva di insediare, dopo l'expo, una serie di servizi dedicati alla cultura e all'educazione nautica, trasformando il Porto Antico in un polo legato all'ambiente marino e alla conoscenza del mare. A mio avviso, il tema di rendere permeabile il progetto dell'informazione con la città è sempre stato alla base della ricerca architettonica dello studio.

GB Oggi si parla spesso di *brownfield*, cioè di luoghi abbandonati all'interno della città. Il Porto Antico era proprio questo: un grande vuoto urbano. Non funzionava più come porto merci e il centro storico ne soffriva pesantemente. Lo studio si è sempre occupato di questi luoghi. Basti pensare allo Shard a Londra, al Whitney Museum o alla sede del New York Times a New York. I vuoti urbani spengono l'energia di una parte di città, che va riaccesa attraverso nuovi usi e nuove funzioni.

AG Alla luce di questi ragionamenti, e del processo di graduale riabilitazione del waterfront che il progetto del Porto Antico ha saputo innescare, le pongo un'ultima domanda, che cerca in un certo senso di sintetizzare e attualizzare quanto emerso in questa conversazione: cosa significa oggi riqualificare il Porto Antico di Genova?

GB Credo che il Porto Antico dovrà continuare ad adattarsi

alle esigenze future. Ormai è un luogo vivo, destinato a evolvere insieme alla società. È una parte di città acquisita e, come tale, deve trasformarsi continuamente. Personalmente ho perso il filo degli avvenimenti successivi all'expo, perché mi sono trasferito a Parigi subito dopo. Ricordo però il trauma della chiusura del Porto Antico alla fine delle colombiane: fu doloroso vederlo sbarrato, lasciato a sé stesso, con il rischio di tornare rapidamente all'abbandono. Poi l'apertura dell'Acquario ha rappresentato un punto di svolta e, poco a poco, l'area si è riaperta alla città. Con il G8, oltre alla realizzazione della Bolla, sono stati piantati gli alberi e completate le pavimentazioni che erano rimaste in sospeso dall'expo: un tassello importante per consolidare l'intervento. Renzo ha sempre avuto un legame speciale con Genova. Alcuni progetti sono nati a seguito di drammi, come quelli per la Torre Piloti o per il Ponte San Giorgio. Altri, invece, come il grande Affresco, sono frutto di una visione lungimirante, capace di mettere a sistema interventi puntuali all'interno di un piano complessivo di più ampia portata.



Idit Greenberg, Genova, 1992.
Archivi Storici del Politecnico di Milano.

RP Renzo Piano

31 05 2024 Genova

AG Il piano per il Porto Antico, elaborato tra il 1984 e il 1992, nasceva in occasione dell'Esposizione Internazionale *Specializzata Cristoforo Colombo: la nave e il mare* del 1992. Questo evento metteva a sistema una serie di sperimentazioni già intraprese nei decenni precedenti sul progetto architettonico e urbano, che facevano del Porto Antico l'esito di un lungo processo di ricerca sullo spazio pubblico e sulla città, in particolare sul centro storico. Da dove nasce l'idea di intervenire proprio in questo luogo?

RP Il tema del centro storico ha sempre avuto la mia attenzione. Negli anni precedenti al piano per il Porto Antico stavamo seguendo un progetto che era stato oggetto di proficue discussioni con Mario Fazio. Con lui facevamo spesso lunghe passeggiate al Molo Vecchio di Genova, il quartiere del centro storico che termina con Porta Siberia e che un tempo rappresentava il fronte urbano sul mare. Per quella zona avevamo immaginato un progetto interessante, fondato sulla realtà storica del quartiere. Nel Cinquecento, i ricchi commercianti genovesi che lavoravano nel porto e abitavano al Molo decisero di trasferirsi nell'attuale via Garibaldi, dando vita a una colossale operazione immobiliare speculativa. All'epoca il Molo era costituito da strade larghe tre metri e case alte otto, quindi il sole riusciva comunque a illuminare le vie. Con il ripopolarsi del quartiere, però, per ottenere più alloggi si aggiunsero tre o quattro piani agli edifici esistenti, arrivando fino a sette-otto livelli, con gravi conseguenze sulla qualità dell'ambiente. Da lì nacque l'idea — che non definirei neppure troppo geniale — di un'operazione di *rammendo urbano*, in cui si stratificavano le funzioni: piano terra commerciale; primo, secondo e terzo piano terziario; quarto, quinto e sesto residenziale; e infine il settimo piano e i tetti destinati ai bambini, con spazi per gli asili. Questa stratificazione era molto interessante. L'attenzione per questi temi c'è sempre stata. Cito Mario Fazio perché con lui abbiamo passato molto tempo a guardare e a scoprire la città. Il Porto Antico non nasce dal nulla. Quella di Otranto, ad esempio, era stata un'altra esperienza precedente al progetto del Molo. Ricordo anche che Shunji faceva diversi esperimenti con i palloni aerostatici per ottenere fotografie dall'alto. Sono tutte azioni che nutrivano la nostra passione, e potrei continuare a lungo. Quando

ero studente al Politecnico di Milano non c'era ancora molta attenzione per i centri storici; imparavamo l'architettura andando per le strade, incontrando la gente, entrando nelle fabbriche. Ricordo, per esempio, che riuscimmo persino a introdurci nella fabbrica Falck di Sesto San Giovanni per fare fotografie. C'è stato, insomma, un continuo alimentarsi di idee. Per questo, quando il *sindaco-tramviere* Fulvio Cerofolini — un vero genio innamorato della sua città — mi parlò dell'expo, mi convinse subito.

AG Qual è stato il contributo del sindaco Cerofolini nell'elaborazione delle idee di base del piano per il Porto Antico? Ci sono state altre proposte che avete preso in considerazione?

RP Cerofolini mi disse: "*Renzo, chi no se stragià ninte*" (nda, qui non si butta via niente). Un detto straordinario, se pensiamo che volevamo proporci per ospitare l'expo colombiana a Genova. Anche se era considerata una manifestazione secondaria, quella di Genova doveva comunque essere approvata dal BIE di Parigi, con cui avevo già avuto contatti lavorando all'expo del 1989 con Wolf Tochtermann dell'UNESCO. Per convincere i funzionari del BIE, Cerofolini volle il mio aiuto e quello di Fernand Braudel, uno storico straordinario che amava Genova. Aveva studiato a fondo la storia della città e scritto pagine meravigliose sia su Genova che su Venezia. Braudel accettò l'incarico e ci incontravamo spesso, sia a Genova che a Parigi. Nel 1987 organizzammo anche una mostra alla Chapelle de la Sorbonne, con un grande tavolo imbandito di tutti i progetti sviluppati fino ad allora. Braudel aveva un approccio molto concreto: non fondava i suoi studi sulle teorie, ma sulla realtà economica. Riuscì a dimostrare come Genova, nel Seicento — il suo *secolo d'oro* — fosse il centro di controllo dell'economia occidentale, al punto da gestire le tasse degli spagnoli. E già nel Duecento i genovesi avevano fondato il quartiere di Galata, in pieno territorio turco, nell'odierna Istanbul. Aveva studiato attentamente tutte queste vicende e dunque era la persona giusta per andare a Parigi e sostenere la candidatura di Genova. Cerofolini aveva scelto noi proprio per il nostro interesse nei confronti dei centri storici.

AG Come si è arrivati a scegliere la zona del Porto Antico?

RP Quando abbiamo iniziato a ragionare su dove fare

l'expo, c'erano due ipotesi: il Porto Antico e la Foce. Forti delle esperienze sui centri storici, abbiamo proposto di rompere la cattiva abitudine di realizzare questi eventi in aree che, dopo l'occasione, non ricevono più investimenti e finiscono abbandonate. Qui non si doveva sprecare niente. E qual era il luogo più sprecato di Genova? Il Porto Antico. La scelta della Foce era apparentemente semplice: un'area libera, senza vincoli. Il porto, invece, era carico di elementi, quindi molto più difficile. Ma proprio questa difficoltà lo rendeva interessante. Cerofolini ebbe la capacità di seguirci e stimolarci, e va detto che non era mai solo nelle sue decisioni. Non voglio prendermi il merito di aver scelto il Porto Antico: queste cose non nascono mai dal pensiero di una sola persona, ma da un continuo *ping-pong* di idee che a poco a poco acquistano senso. La cosa più bella è quando non si riesce più a ricordare chi abbia avuto un'intuizione: oggi non saprei dire chi propose per primo di fare le colombiane al Porto Antico. Quella era la scommessa: realizzare un'operazione per il 1992 e, da bravi genovesi, trovare i mezzi per farla. Il progetto valeva 800-900 miliardi di lire: un investimento pubblico enorme. C'era anche un'altra questione fondamentale: il lavoro sul Porto Antico poteva diventare un prototipo, la dimostrazione che si poteva fare qualcosa di interessante per l'occasione e che al tempo stesso restasse come patrimonio per la città. Abbiamo recuperato il 95% di ciò che già esisteva: pochissimo è stato demolito o buttato via. Non abbiamo mai mollato la presa. Eravamo conosciuti per essere tosti e determinati. Ricordo che verso la fine del cantiere mancavano fondi, e ci rivolgemmo al primo ministro Giulio Andreotti. Mi chiamò nel suo ufficio a Roma e mi disse: "lei mi deve dire la verità. È giusto aggiungere questi soldi?". Alla fine ce li concesse, e io credo a fin di bene, perché non sono stati sprecati: ogni analista riconoscerebbe che li abbiamo investiti con parsimonia e attenzione. Con quel progetto abbiamo sanato un'intera zona, l'abbiamo restituita alla città. Oggi il Porto Antico è ancora lì ed è diventato la piazza di Genova. Perché, di fatto, il centro storico non ha una vera piazza. Aggiungerei un dettaglio che per me è significativo: a Genova, se lasci una biglia rotolare per terra, finisce al Porto Antico, come l'acqua del resto. Lo stesso accade con le persone: cammini nel centro storico, e senza accorgertene, ti ritrovi al porto.

AG Il progetto per il Porto Antico si configura come un sistema urbano composto da diversi elementi e basato su alcuni principi basilari: non realizzare nulla di

effimero, recuperare le opere portuali esistenti, connettere il mare con la città. In che modo questi tre temi sono stati integrati tra loro?

RP È stato un progetto che nasceva da ragionamenti di tipo etico, sociale e politico e che, a mio avviso, resta unico nel suo genere. Nello stesso 1992 si svolgeva anche l'Esposizione Universale di Siviglia, ma non credo che abbiano seguito i nostri stessi intenti. La domanda successiva era: come realizzare tutto questo? Spesso usavamo il termine *topos* per indicare ciò che si trova sul posto, ripulito e valorizzato. Il *topos* è fondamentale: altrimenti si rischia di navigare nel vuoto, senza punti di riferimento. Al Porto Antico invece c'era tanto materiale su cui lavorare, una stratificazione ricca. A ciò che abbiamo trovato abbiamo aggiunto nuovi elementi. Molti edifici, come l'Acquario, sembrano levitare sul terreno, e non è un dettaglio banale. Lì ci sono vasche d'acqua che pesano centinaia di tonnellate: abbiamo pensato di sollevarle, facendo funzionare l'Acquario come un sottomarino. Sotto c'è la spinta del mare che tende a farlo galleggiare, quindi era necessario ancorarlo al suolo con un *balance*, un riempimento che lo stabilizzasse. È lo stesso principio usato all'IRCAM di Parigi: un equilibrio come per una nave. Al Porto Antico, insomma, c'è stata una continua sinergia tra il *topos*, gli elementi storici e quelli nuovi. E poi c'è lo strano gioco del Bigo. Con Peter Rice e Tom Barker di Ove Arup & Partners ci siamo molto divertiti. Abbiamo deciso di creare un oggetto utile: un meccanismo per salire fino a 40 metri e ammirare la città. Al Porto Antico, in effetti, ci sono due modi per vederla: uno è percorrere a piedi la passerella fino all'Isola delle Chiatte; l'altro è salire con l'ascensore panoramico del Bigo, uno strano marchingegno tutt'altro che semplice. È sostenuto da grandi cavi pretesi ed è in grado di ruotare. Come dicevo prima, nessuno di noi teneva davvero traccia di chi avesse avuto quale idea. Qualcuno lanciava una proposta, metà buona e metà no, e qualcun altro la rielaborava, migliorandola. Così si andava avanti. È chiaro, però, che il Bigo porta con sé una semantica: permette di salire e godere della vista, ma allo stesso tempo regge la copertura della Piazza delle Feste, dove mettemmo in scena *Ulisse e la Balena Bianca* con Vittorio Gassman. Ed è proprio qui che si entra nel vivo: belle le idee sull'etica, la socialità, il non sprecare nulla... ma cosa significano in concreto? Significano tanto lavoro, disegni curati con grande attenzione. Il Bigo, in qualche modo, rappresenta bene il porto: è un attrezzo per sollevare. Porta con sé un'eco, una familiarità. È la semantica:

l'arte di dire le cose attraverso gli oggetti, gli spazi, le forme.

AG Sicuramente è possibile cogliere una forte analogia tra l'anima storica del porto e gli elementi inseriti con il progetto, dove anche la tecnica ha avuto un ruolo fondamentale per dare forma ai vostri intenti.

RP Come sempre, abbiamo mescolato l'anima dell'architetto con quella del costruttore. Noi siamo costruttori. In piazza San Matteo eravamo una trentina a lavorare a questo progetto, disegnando tutto: dalle maniglie delle porte al restauro dei moli. Lo facevamo con un'etica precisa, quella di non sprecare nulla, per realizzare qualcosa che interpretasse pienamente il tema della città, che a Genova è la città-nave. La città stessa è un arco sottile di 22 chilometri, con la forma di una carena. Accanto agli aspetti etici, sociali e politici, non poteva mancare quello poetico. Siamo architetti, e il nostro mestiere è creare emozioni, spazi, bellezza nel senso più nobile. Lavoriamo con le viste, le forme, le proporzioni, le prospettive, la vitalità. Nei trent'anni di vita del Porto Antico, quest'area è stata contaminata più volte, ma bisogna essere tolleranti: di fatto è diventata un vero pezzo di città.

AG Che quest'area sia diventata parte integrante della città è forse una delle conseguenze più affascinanti e dimostra la qualità del progetto. Come si è evoluto il Porto Antico negli anni successivi all'expo?

RP Durante l'expo avevamo dovuto inserire una cinta intorno all'area, un segno forte che permetteva di chiuderla di notte per ragioni di sicurezza. Ma dopo un anno e mezzo, come previsto, abbiamo aperto i cancelli. Credo che siano ancora lì, ma non sono mai più stati chiusi. Volevamo che questo luogo fosse adottato dalla città e protetto proprio dai cittadini. E così è stato: oggi, per esempio, i fidanzati passeggiano fino all'Isola delle Chiatte. Perfino per le palme dovemmo lottare molto: oggi offrono un bellissimo scenario visto dalla Sopraelevata, danno un po' d'ombra e contribuiscono a disegnare l'immagine del luogo. Ricordo anche le discussioni con Ennio Poleggi, che stimavo moltissimo. Lui portava avanti battaglie accese contro l'Acquario, che considerava una presenza troppo commerciale per il Porto Antico. Non solo: vedeva come un tradimento l'intera operazione di *addomesticamento* del porto, che secondo lui doveva restare un luogo selvatico, distinto dalla città. E in parte aveva ragione.

Il porto, per sua natura, non è città. Ma qui le navi non entravano più, il Porto Antico aveva perso le sue funzioni originarie. Noi stessi ci siamo posti dei dubbi. Per questo è stato fondamentale avere un buon cliente: Cerofolini fu decisivo, ci sostenne e ci difese in molte situazioni, permettendoci di andare avanti.

AG Tra i principi fondanti del piano per l'expo, il mantenimento del carattere nautico e dell'autenticità del porto ha avuto un ruolo centrale. Questo ha influenzato molte scelte e ha fatto sì che il Porto Antico continui ancora oggi a essere speciale nella sua normalità...

RP Il tema dell'autenticità del Porto Antico è stato discusso molte volte. Per noi era cruciale non snaturare il carattere del luogo. Quando ero bambino, ricordo che la domenica, dopo la messa, mio padre mi portava al porto. Lui era un uomo di terra, un piccolo costruttore, e non so nemmeno come facesse a entrare lì. Ma tu non hai idea di cosa fosse il porto negli anni Quaranta, prima dei container: era uno spettacolo, un luogo selvatico rispetto al resto della città. L'operazione del Porto Antico tendeva inevitabilmente ad addomesticarlo, ma le città cambiano nel tempo. Io ricordo come tutto, al porto, sembrasse volare. Quando andavamo in Sardegna, mio padre faceva imbarcare la sua Fiat Giardinetta: non c'erano i sistemi moderni di carico. Quattro uomini stendevano una rete, agganciavano i cavi agli angoli, mettevano l'auto al centro e la gru sollevava tutto. A otto anni restavo sbalordito a vedere la macchina sparire dentro la nave. Il porto era così: le navi non volavano perché galleggiavano, ma la merce sì, letteralmente sospesa in aria dalle gru. Era un porto emporio, dove arrivava merce sfusa, non container chiusi. Anche Maurizio Maggiani, ne *La regina disadorna*, racconta di un elefante caricato con quel sistema. I bastimenti andavano e venivano, come in una città dove un edificio sparisce e ne appare un altro. Sono immagini che non dimentichi. E poi c'è l'acqua, con i suoi riflessi. Al porto è tutto doppio: il riflesso dello specchio d'acqua restituisce qualcosa di sempre nuovo. A volte è liscio, se non c'è vento; altre volte, con un po' di tramontana, diventa raggrinzato. C'è una certa poetica che continua ad accompagnarci.

AG Sicuramente il ruolo dell'acqua è stato fondamentale.

RP Ogni giorno Shunji, quando arriva in ufficio, fotografa

il mare. E ogni giorno l'acqua è diversa, non è mai la stessa. L'acqua, diceva Iosif Brodskij, rende le cose belle. A Genova l'acqua non è balneare, è un'acqua *operosa*, legata al lavoro, ma che riesce comunque a rendere le cose belle. Il porto è un ambiente ricco di ridondanze. Se pensiamo che noi architetti abbiamo bisogno di riferimenti, l'unica cosa di cui non abbiamo bisogno è la libertà assoluta da vincoli. E al Porto Antico, di vincoli, ce n'erano infiniti: alcuni evidenti, altri più impliciti.

AG Il legame tra l'acqua e il carattere portuale dell'area diventa ancora più chiaro se si pensa che una parte del padiglione italiano era stata realizzata proprio sulla Nave Italia, il cui progetto espositivo era stato seguito da Giulio Macchi.

RP La Nave Italia fu trasportata al Porto Antico e poi rimase lì. Alla fine, le ridondanze semantiche, gli echi simbolici erano davvero tanti: le cose che si spostano, i riflessi, il doppio, il vero e la sua immagine, le vibrazioni dell'acqua, il fatto che tutto vola o galleggia. C'era un terreno talmente fertile che bisognava essere ciechi per non cogliere questi aspetti.

AG L'apertura del Porto Antico alla città ha innescato processi di trasformazione urbana e sociale. Si pensi alla realizzazione della Bolla in occasione del G8 del 2001, all'Affresco del 2004, fino al progetto per il Waterfront di Levante che, non a caso, si colloca nell'area individuata già nel 1984 per ospitare il Centro Congressi, oggi situato al Porto Antico. Se il Porto Antico nasce come esito di un percorso di ricerca architettonica, si può dire che abbia a sua volta stimolato nuovi processi di riqualificazione urbana. Che bilancio si può trarre da questa esperienza in continua evoluzione?

RP I bilanci preferisco lasciarli agli altri. Quello che ti tiene vivo non è ciò che hai già fatto, ma quello che devi ancora fare. La città è un organismo pachidermico che si muove con estrema lentezza. Genova è parsimoniosa, silenziosa, ma anche *superba*, una città che non tradisce. È vero che c'è un filo continuo che lega tutto. A volte mi chiedo perché lo studio si trovi proprio qui a Vesima. Capisco che c'è un po' di follia in questa scelta: non c'è nemmeno una strada comoda per arrivarci. Eppure esiste una vicinanza particolare con il mare e con la città. Per me Genova è un rifugio: silenzioso, riflessivo. Questa è la natura della città,

che ti spinge ad agire in un certo modo. In un certo senso siamo come i guardiani di Notre-Dame, come Quasimodo, ma a difesa di Genova. Anche il lavoro che stiamo portando avanti oggi sulla città lo facciamo con grande attenzione. L'intervento sul Waterfront di Levante, con l'acqua che torna a lambire la città, è un'operazione topografica. Basta pensare che fino agli anni Cinquanta lì c'era il mare, poi sottratto con la costruzione della Fiera del Mare. Oggi lo restituiamo alla città, demolendo alcune costruzioni e riportando l'acqua più vicino. Il bilancio, quindi, non può che essere parziale, perché noi siamo ancora qui a batterci. Vorrei chiudere con una riflessione sul nostro mestiere, che è un mestiere serio. Mi disturba il fatto che troppo spesso il nostro lavoro venga svolto male, al punto da meritare quel disprezzo di cui talvolta l'architetto soffre. Quando dissi a mio padre che volevo fare l'architetto, lui — che era un piccolo costruttore con 10-12 operai — mi chiese: “ma perché?”. Io non seppi rispondere allora, e in fondo sto cercando ancora adesso la risposta. Di fatto, non esiste progetto in cui non entriamo in contatto con la parte più ingegneristica. L'architetto deve imparare ad ascoltare, anche le critiche più dure o insolenti, perché il nostro è un mestiere troppo pericoloso per permettersi di sbagliare. E gli altri non hanno sempre torto: a volte hanno anche ragione.

A3

Regesto selezionato dell'archivio FRP

La base primaria di partenza su cui si fonda questo lavoro di dottorato è costituita da un'ampia e articolata ricerca archivistica. Tale indagine ha interessato diversi istituti e archivi, tra i quali la FRP ha rivestito un ruolo centrale, sia per la pertinenza dei materiali conservati rispetto agli obiettivi della ricerca, sia per la ricchezza e l'eterogeneità della documentazione disponibile. In questa sezione si propone una selezione ragionata dei materiali d'archivio provenienti dalla FRP relativi alle cinque operazioni progettuali analizzate nel corso dello studio: il progetto per la ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente, il piano di recupero del quartiere del Molo, la proposta per il Polo di Servizi, il piano quadro per l'Esposizione Colombiana del 1992 e, infine, il piano di recupero del Porto Antico elaborato in occasione dell'Esposizione Internazionale Specializzata *Cristoforo Colombo: la nave e il mare*.

Le fonti prese in esame comprendono una vasta gamma di materiali — disegni in scatola e in tubo, schizzi, modelli, fotografie, corrispondenze, delibere e atti amministrativi, video — che documentano in modo puntuale l'evoluzione del metodo Piano. L'analisi comparativa di questi documenti ha consentito di ricostruire la sequenza temporale e la trasformazione progressiva delle soluzioni progettuali, mettendo in luce la relazione dinamica tra le istanze programmatiche, le condizioni operative e le strategie compositive che hanno guidato l'evoluzione del lavoro.

Attraverso la lettura incrociata dei materiali, è stato possibile identificare nessi di continuità e di discontinuità tra i diversi progetti, evidenziando come ciascuno di essi costituisca una tappa significativa all'interno di un più ampio percorso di riflessione di Renzo Piano sul rapporto tra architettura, città e acqua. Un contributo fondamentale è stato inoltre fornito dal lavoro di decifrazione, condotto con il supporto di Rosella Biondo Ottonello, delle annotazioni presenti sugli elaborati pro-

gettuali che ha permesso di ricostruire con maggiore precisione le suggestioni formali, il pensiero progettuale ed i processi decisionali dell'architetto.

La selezione qui presentata non si limita dunque a costituire un repertorio documentale di materiali archivistici, ma si configura come un supporto indispensabile per restituire la complessità del processo progettuale di Renzo Piano, offrendo una lettura critica della stratificazione delle idee, dei riferimenti e delle soluzioni che hanno dato forma al linguaggio architettonico dei progetti presi in esame dal lavoro di ricerca.

1970

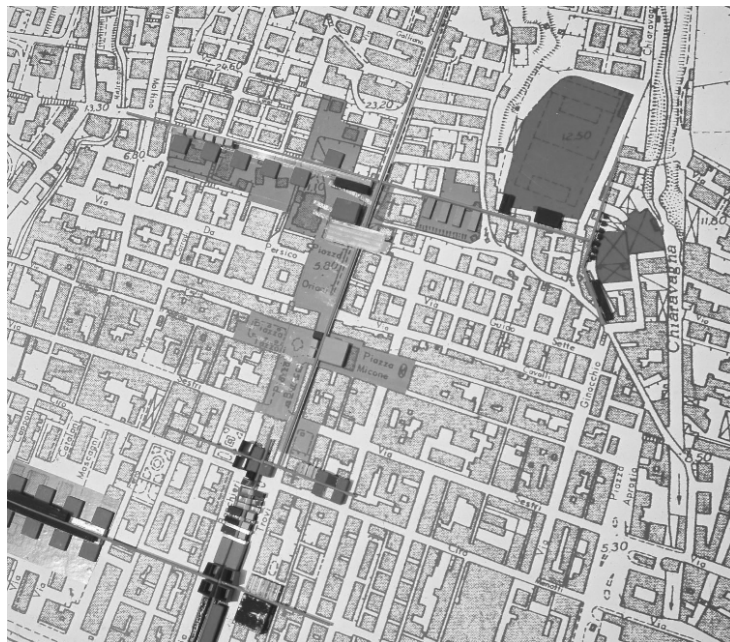
Piano di ricostruzione di Sestri Ponente

progettisti Studio Piano
opera piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente
luogo e anno Genova, 1970

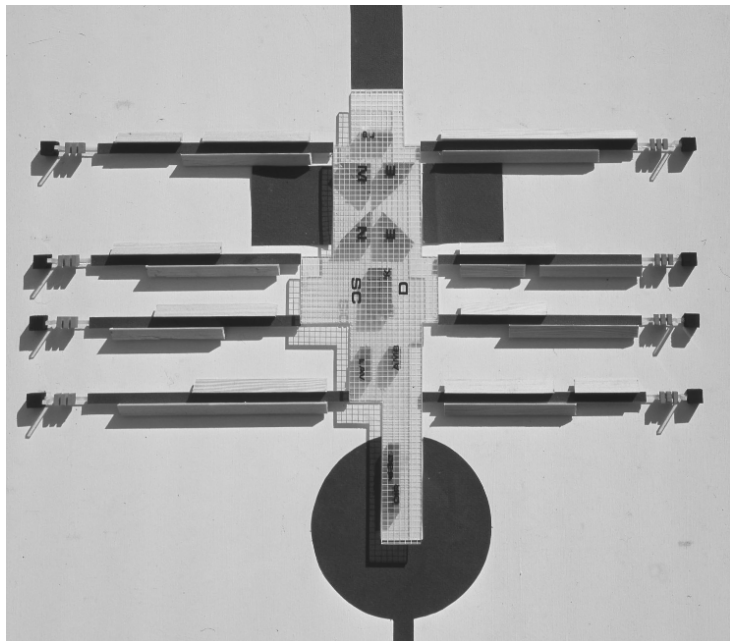
fondo 70SC-70RC



Studio Piano, studio schematico del piano di espansione portuale ad ovest di Genova, planimetria generale, Genova, 1970. ASM, FRP, R 70SC-70RC.

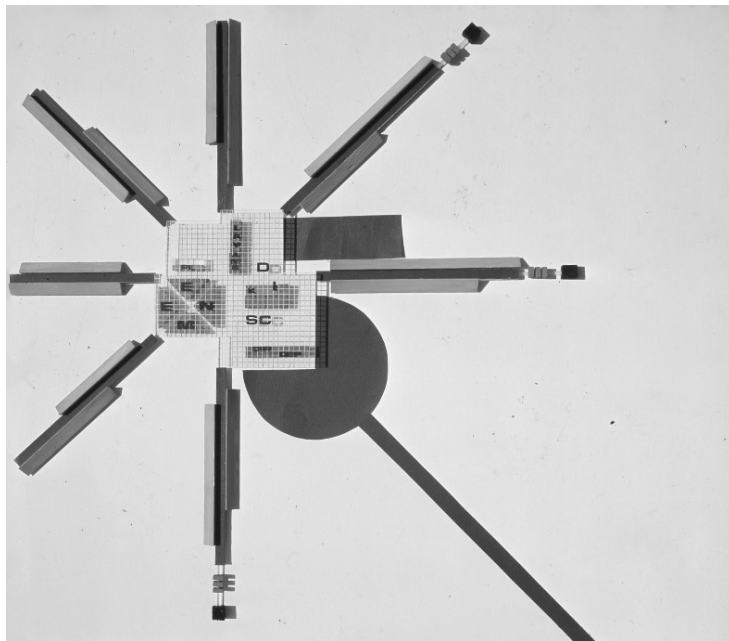


Studio Piano, piano di ricostruzione
del centro storico di Sestri Ponente,
modello, Genova, 1970.
ASM, FRP, R 70SC-70RC.

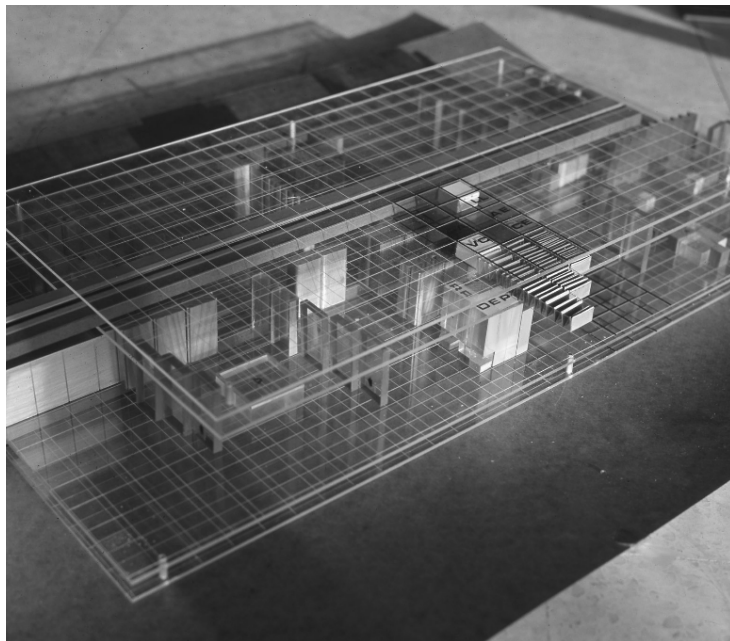


Studio Piano, piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente, schema tipo di una struttura urbana pubblica composta da sistemi di connessione a pettine e snodi di servizi, Genova, 1970.

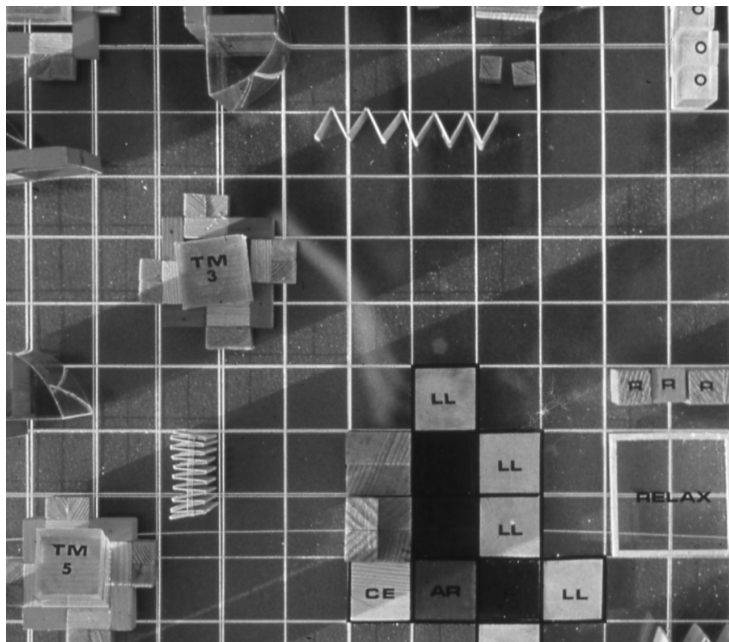
ASM, FRP, R 70SC-70RC.



Studio Piano, piano di ricostruzione del centro storico di Sestri Ponente, schema tipo di una struttura urbana pubblica composta da sistemi di connessione radiali e snodi di servizi, Genova, 1970. ASM, FRP, R 70SC-70RC.



Studio Piano, piano di ricostruzione
del centro storico di Sestri Ponente,
modello di studio del network di
spazi pubblici, Genova, 1970.
ASM, FRP, R 70SC-70RC.



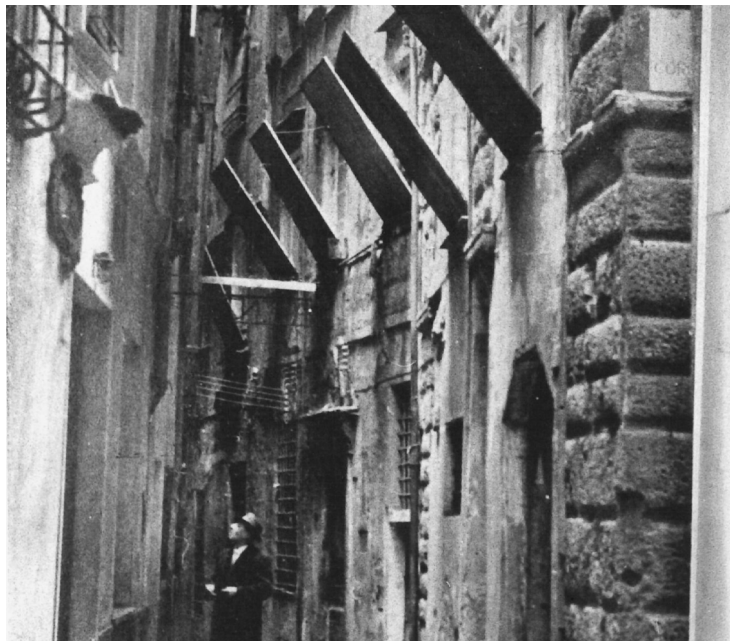
Studio Piano, piano di ricostruzione
del centro storico di Sestri Ponente,
particolare del modello di studio
delle funzioni implementabili,
Genova, 1970.
ASM, FRP, R 70SC-70RC.

1981-1984

Piano di recupero del quartiere del Molo

progettisti RPBW con S. Ishida, A. Traldi, F. Marano, A. Bianchi, E. Frigerio
opera piano di recupero del quartiere del Molo
luogo e anno Genova, 1981-1984
cliente Comune di Genova
collaboratori R. Ruocco, F. Icardi, R. Melai, E. Miola, V. Podestà, G. Amedeo, F. Pagano
programma a cura di M. Arduino

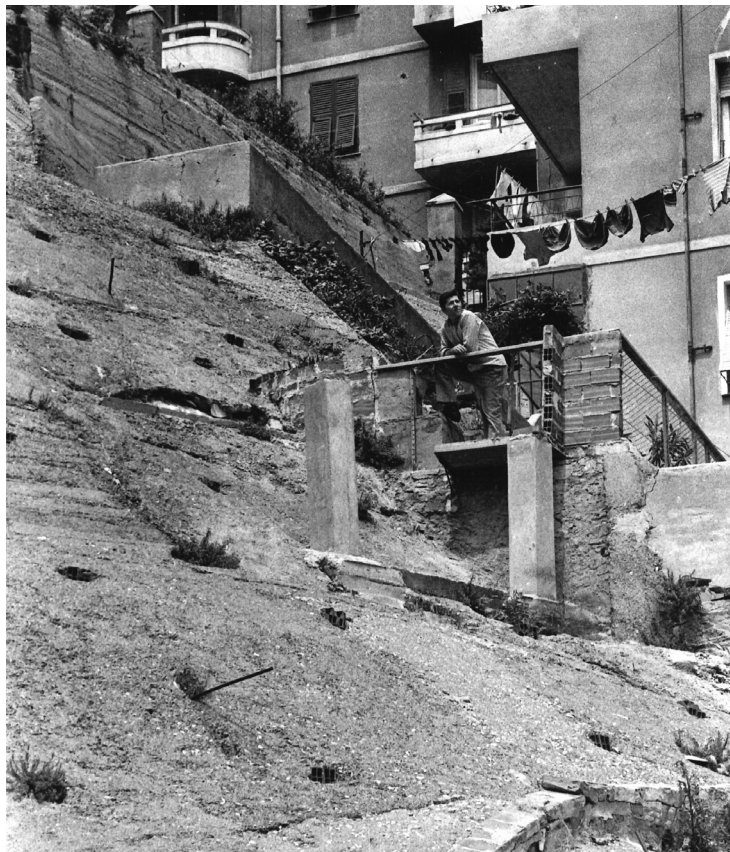
fondo C.S. GENOVA-CSG



Sistema tradizionale di rifrazione
della luce solare, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



Gianni Berengo Gardin, costruzione
di un prototipo di camino di
ventilazione, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0002.



Sa., abitazioni e terrazze costruite su
un forte pendio, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



Sa., ponte Morandi a ridosso di
alcune abitazioni, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



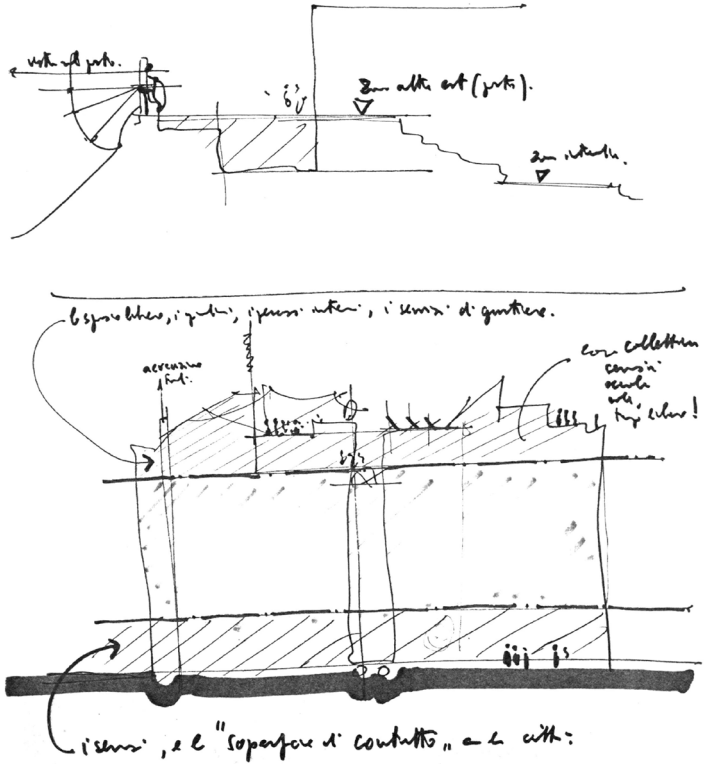
Publifoto, i piccoli spazi pubblici del
centro storico, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



Sa., gli stretti e bui vicoli del quartiere del Molo, Genova, sd. ASM, FRP, R CSG 0001.



Sa., la barriera doganale che divide
il quartiere del Molo dalla zona
portuale adiacente, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



Renzo Piano, piano di recupero del quartiere del Molo, appunti Centro Storico di Genova, 1979. ASM, FRP, R CSG-RP-7911.



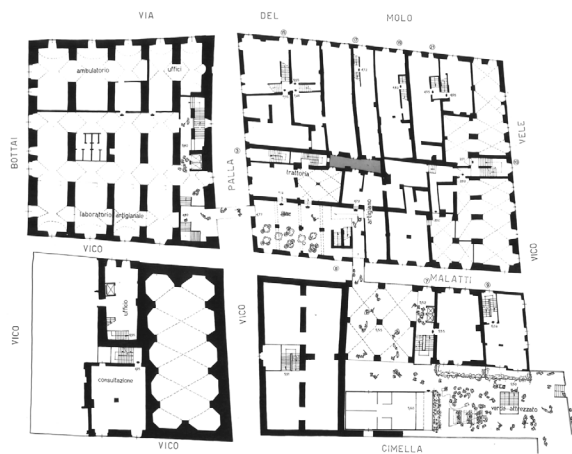
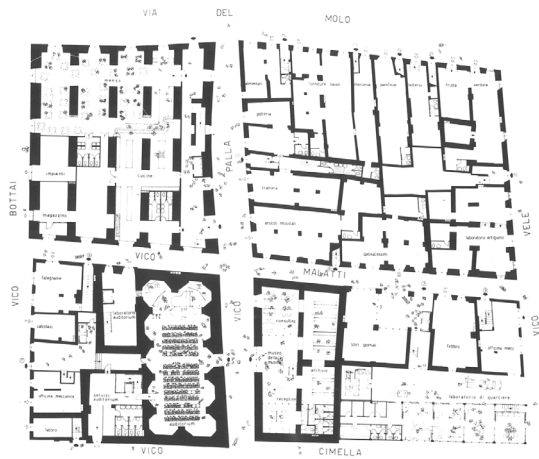
Francesco Leoni, operazioni di
demolizione al quartiere di via Madre
di Dio, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



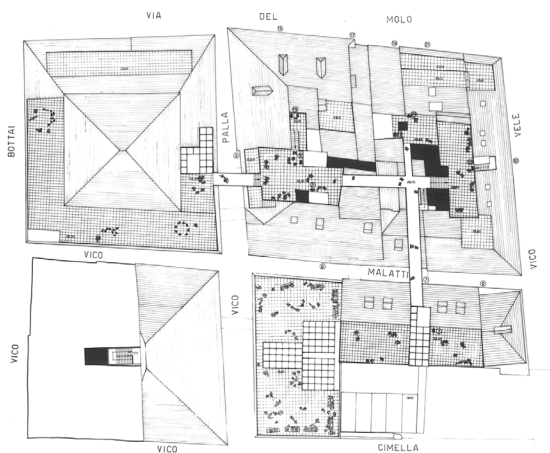
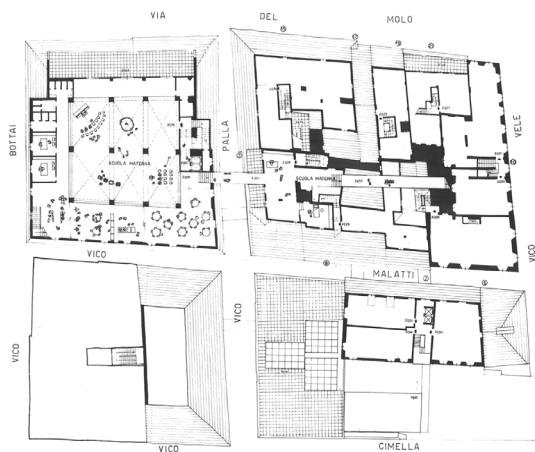
Publifoto, le nuove infrastrutture realizzate al posto delle abitazioni in via Madre di Dio, Genova sd. ASM, FRP, R CSG 0001.



RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, planimetria generale, Genova, sd.
ASM, FRP, T 1981 C.S. GENOVA-CSG01.



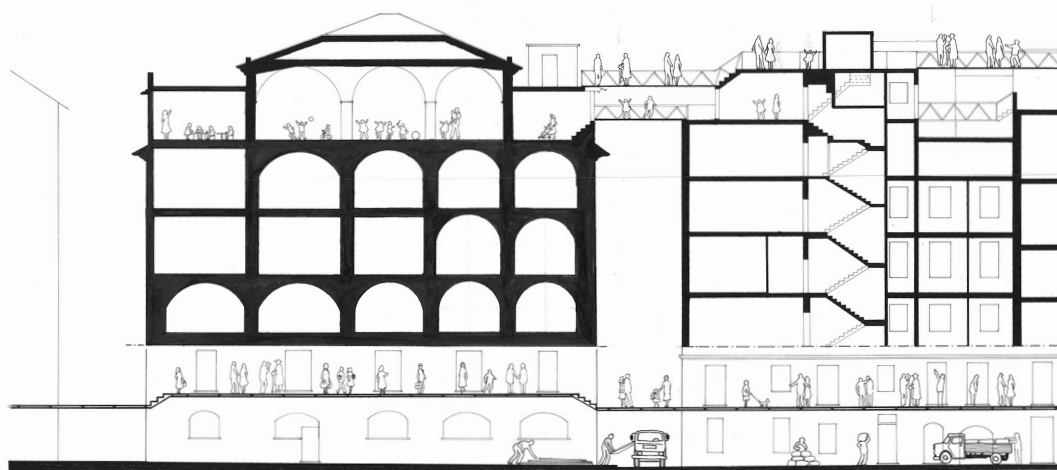
RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, planimetria del piano terra e del primo piano del progetto pilota, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA_01.



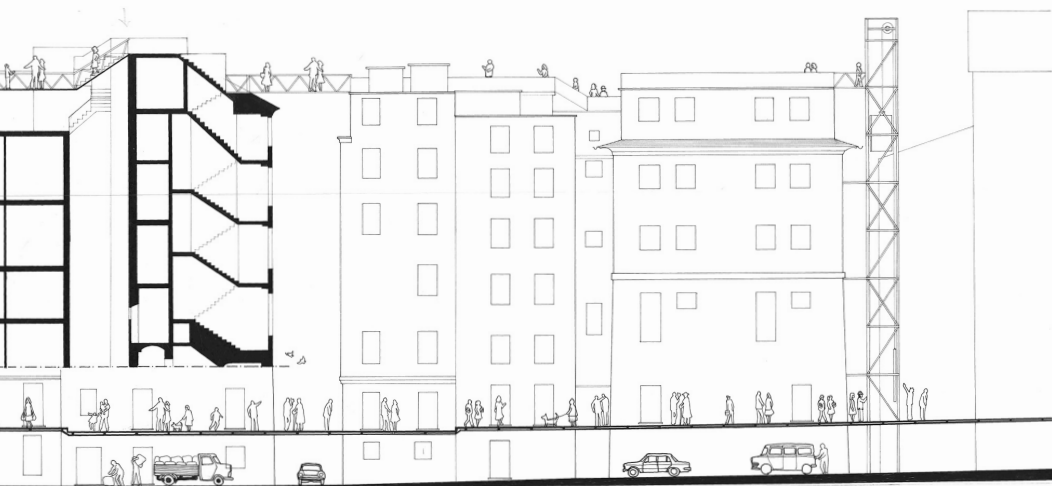
RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, planimetria del sesto e settimo piano del progetto pilota, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA_01.

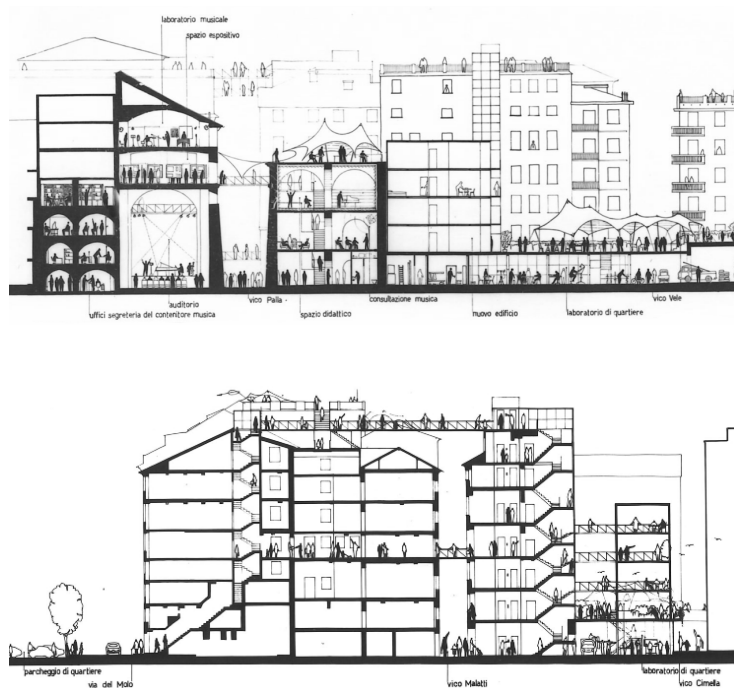


Publifoto, una terrazza pubblica
accessibile dalla strada sulla
copertura di un edificio nella zona di
Castelletto, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.

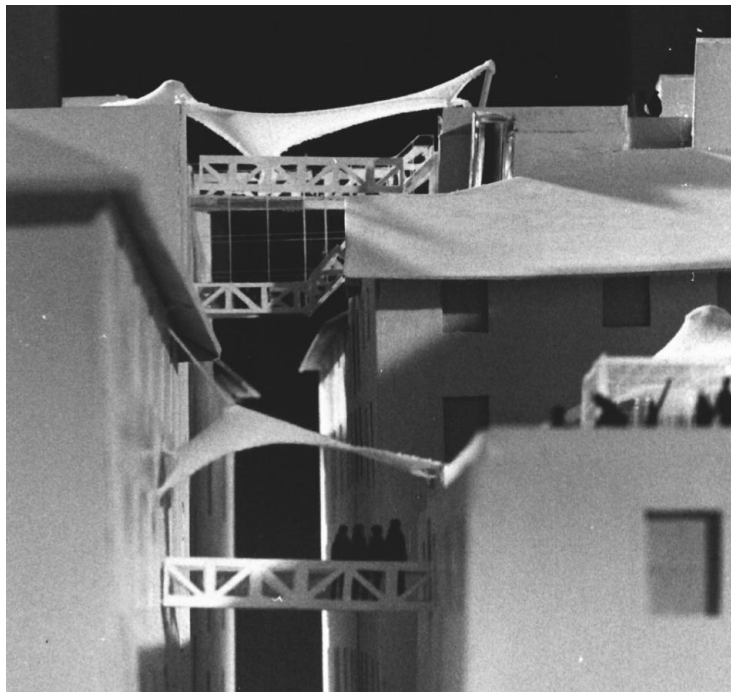


>
RPBW, piano di recupero del quartiere del
Molo, sezione longitudinale del progetto
pilota, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA_CSG01.

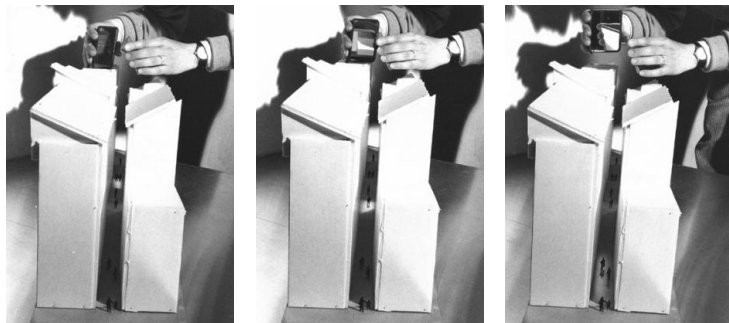




RPBW, piano di recupero del quartiere del Molo, sezioni del progetto pilota, Genova, 1982. ASM, FRP, R CSG 0003.



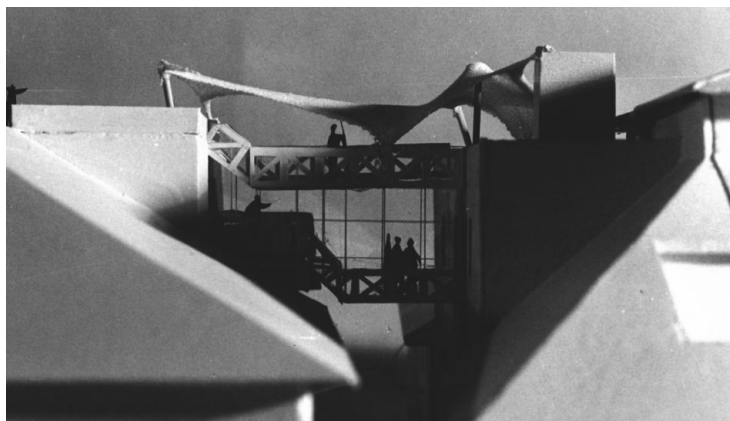
Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, particolare del modello del progetto pilota, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0002.



Shunji Ishida, piano di recupero del quartiere del Molo, esperimenti per capire l'orientazione dei dispositivi specchianti per convogliare la luce nei vicoli, Genova, sd. ASM, FRP, R CSG 0002.



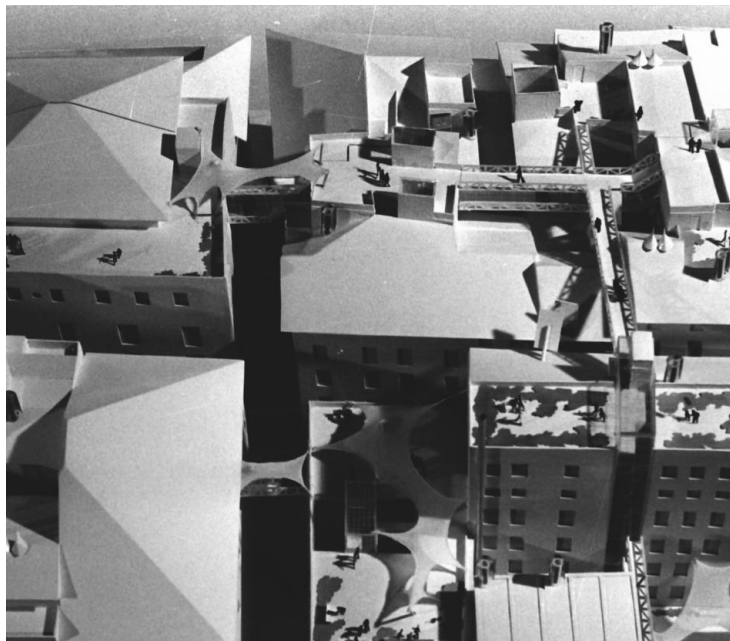
Shunji Ishida, piano di recupero del quartiere del Molo, esperimenti per capire l'orientazione dei dispositivi specchianti per convogliare la luce nei vicoli, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0002.



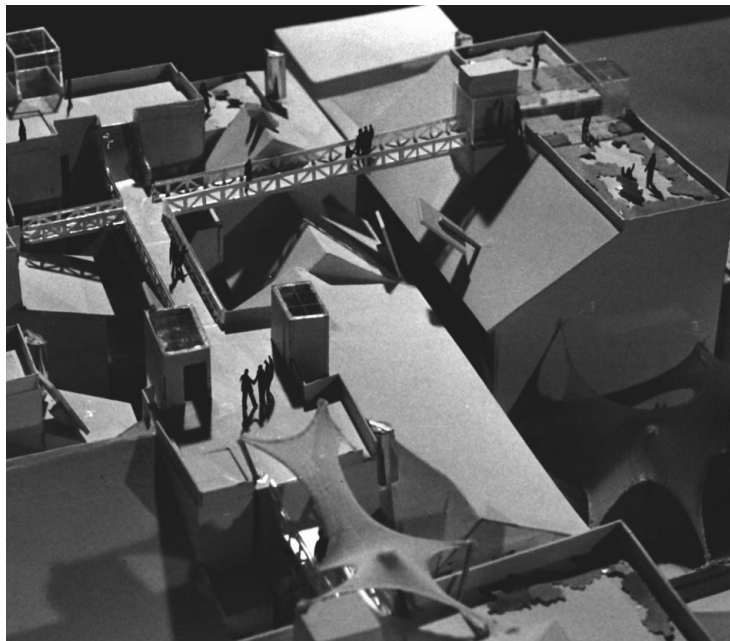
Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, particolari del modello del progetto pilota, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0002.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, particolare del modello del progetto pilota, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0002.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, modello del progetto pilota, Genova, sd. ASM, FRP, R CSG 0002.



Publifoto, piano di recupero del quartiere del Molo, modello del progetto pilota, Genova, sd. ASM, FRP, R CSG 0002.

1982-1984

Progetto per un Polo di Servizi

progettisti RPBW con S. Ishida, A. Traldi, F. Marano, A. Bianchi, E. Frigerio
opera progetto per un Polo di Servizi
luogo e anno Genova, 1982-1984

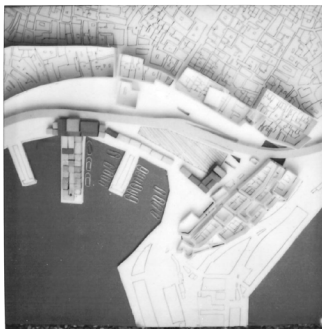
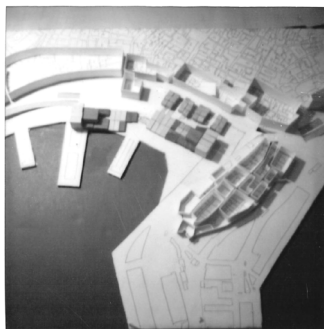
fondo C.S. GENOVA-CSG



Publifoto, il porto e la Lanterna visti
dalla collina di Carignano, Genova,
sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.



Sa., il quartiere del Molo, il Porto Antico e la Sopraelevata, Genova, sd.
ASM, FRP, R CSG 0001.

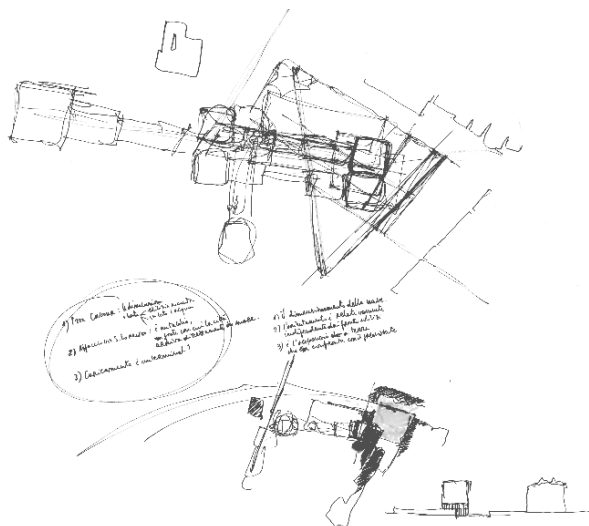


RPBW, proposta per un Centro di Servizi, modelli di studio, Genova, 1981.

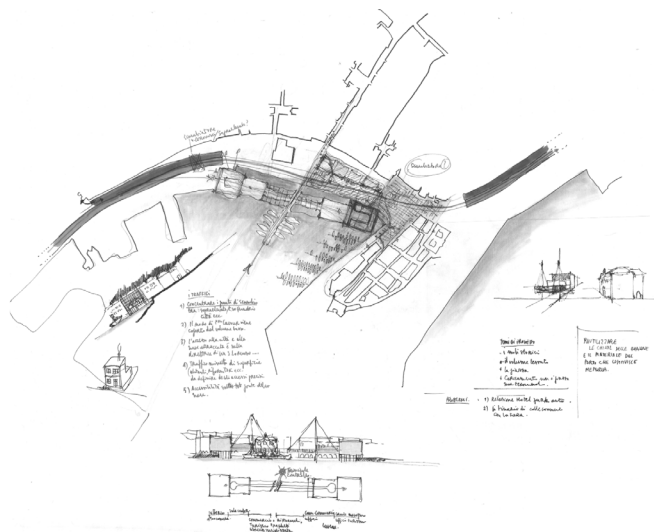
ASM, FRP, R CSG 0002.



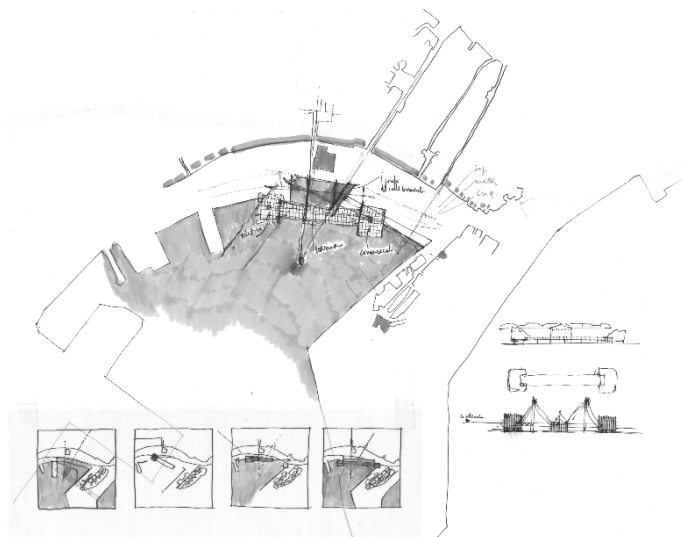
RPBW, proposta per un Polo di
Servizi, schizzi di studio, Genova,
1981.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.



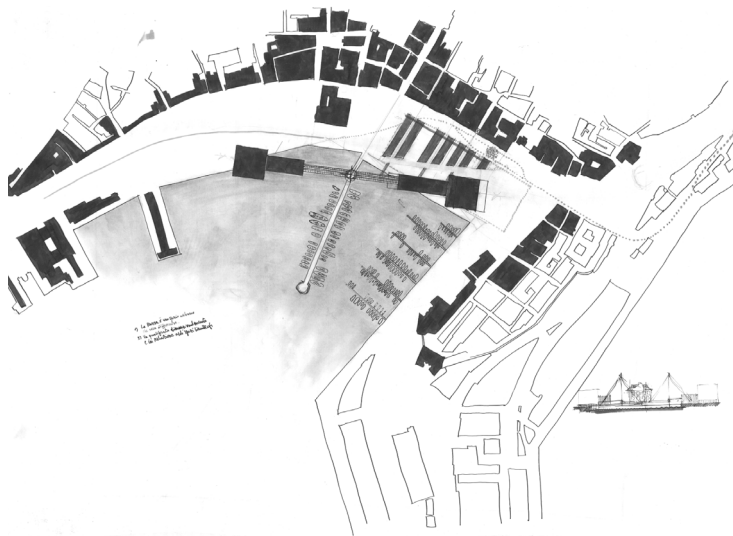
RPBW, proposta per un Polo di Servizi, schizzi di studio, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-02.



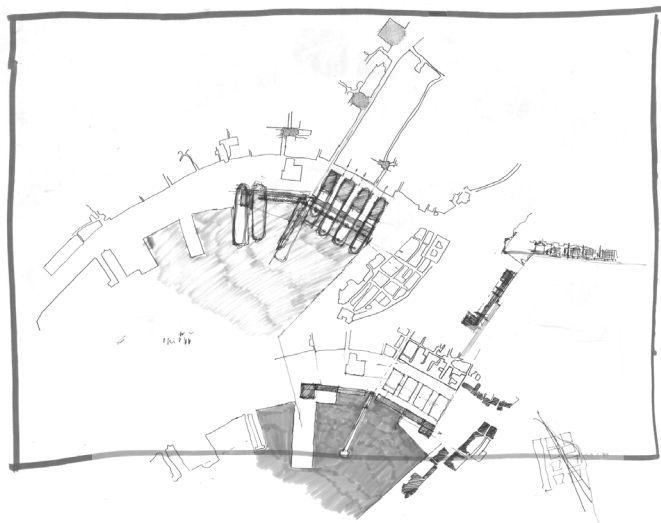
RPBW, proposta per un Polo di Servizi, schizzi di studio, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.



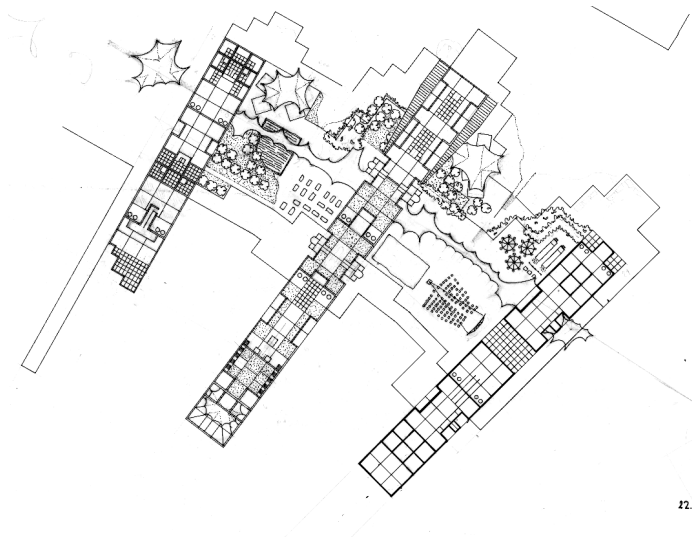
RPBW, proposta per un Polo di
Servizi, schizzi di studio, Genova,
1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.



RPBW, proposta per un Polo di
Servizi, schizzi di studio, Genova,
1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.

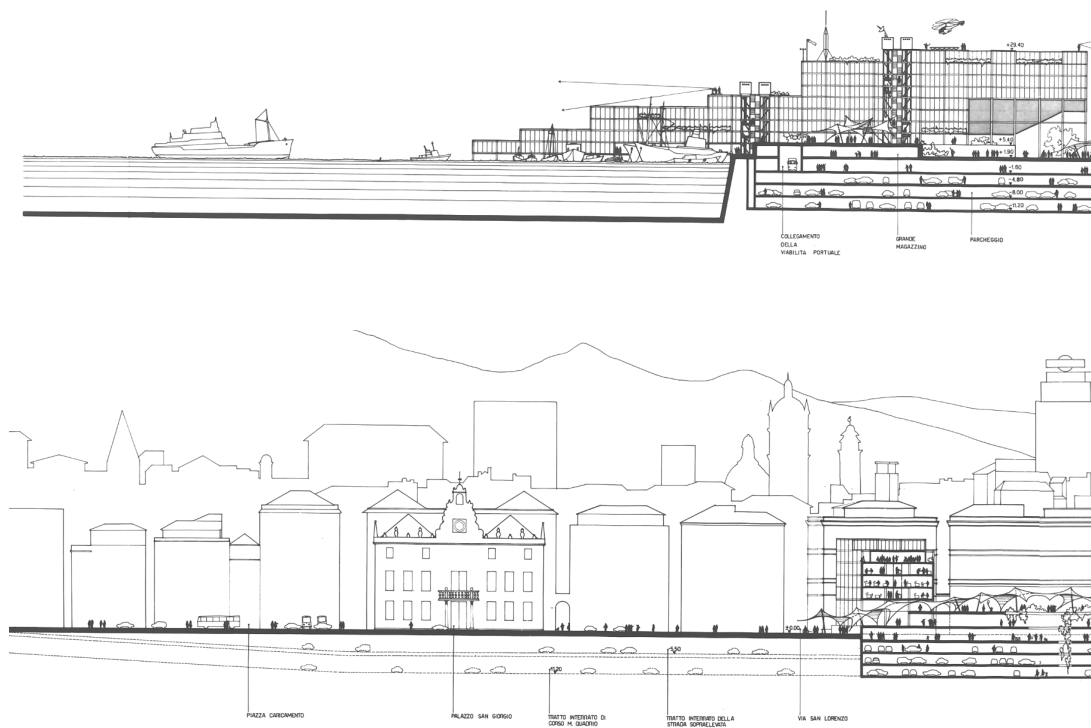


RPBW, proposta per un Polo di
Servizi, schizzi di studio, Genova,
1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.

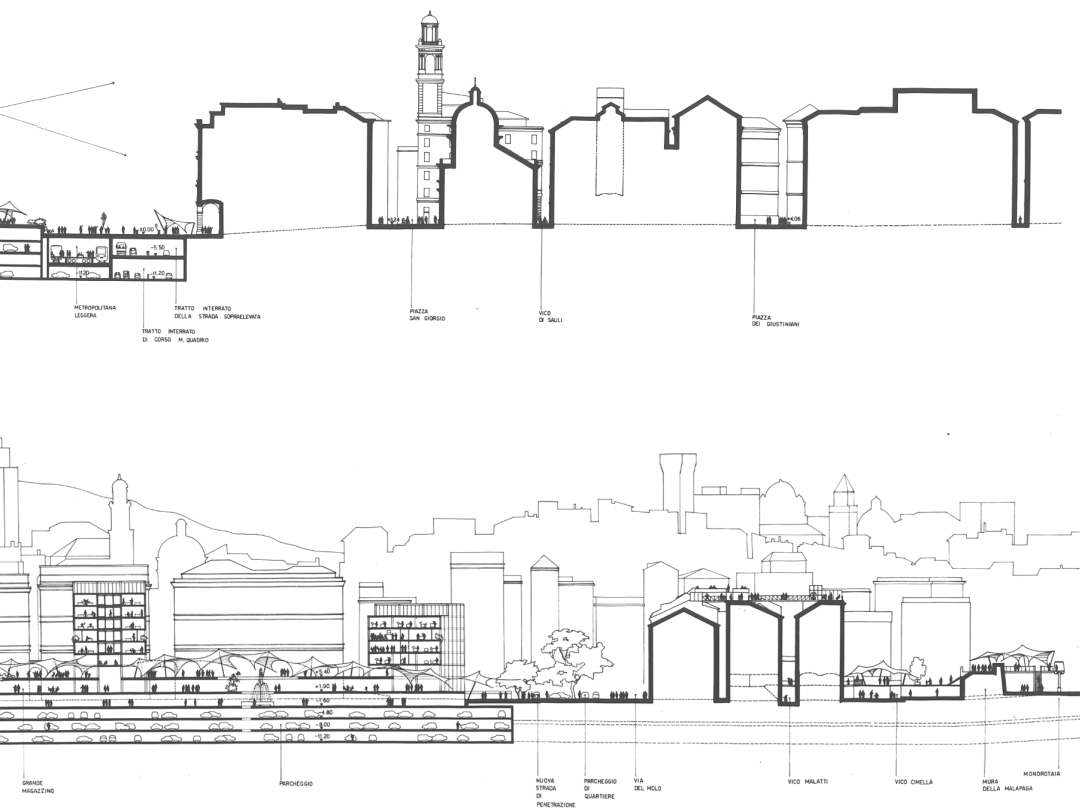


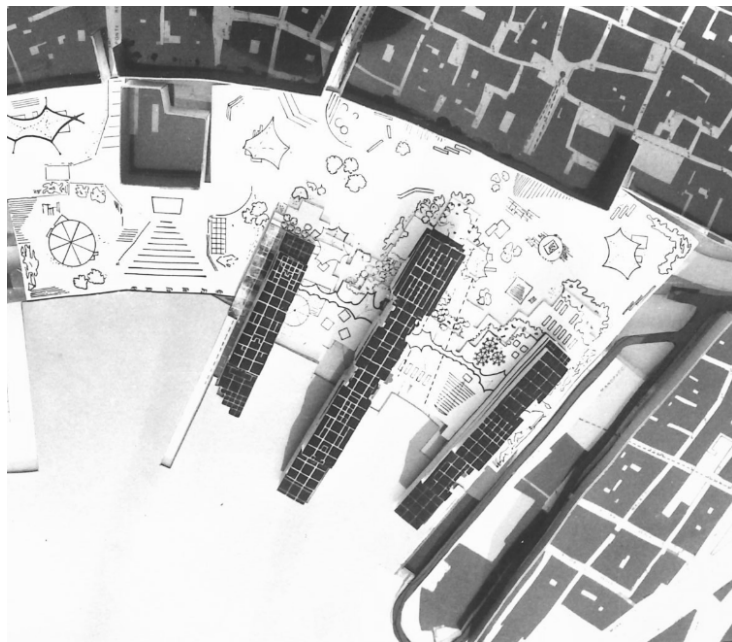
22.01.82

RPBW, proposta per un Polo di Servizi, planimetria dettagliata degli edifici della proposta finale, Genova, 1982.
ASM, FRP, S 1981 C.S. GENOVA-03.

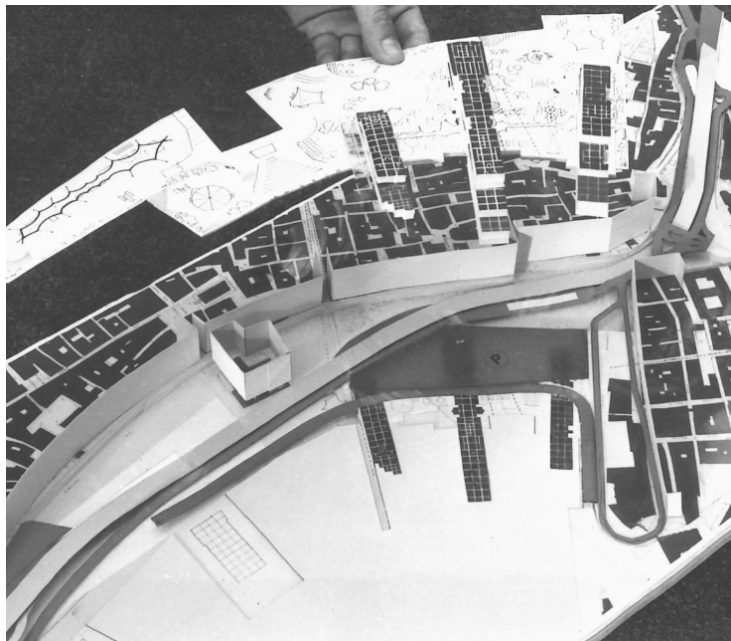


>
 RPBW, proposta per un Polo
 di Servizi, sezione trasversale e
 parallela alla costa della proposta
 finale, Genova, 1982.
 ASM, FRP, B 557, 1983, tavv. 14-15.





Publifoto, proposta per un Polo
di Servizi, modello della proposta
finale, Genova, 1982.
ASM, FRP, R CSG 0002.



Publifoto, proposta per un Polo di Servizi, modello apribile della proposta finale, Genova, 1982. ASM, FRP, R CSG 0002.

1984-1985

Piano quadro per il recupero del Porto Antico

progettisti RPBW con S. Ishida, F. Marano, M. Carroll, R. V. Truffelli, G. Bianchi, O. De Nooyer, G.
Grandi, D. Hart, C. Manfredi, E. Baglietto, V. Tolu
opera piano quadro per il recupero del Porto Antico
luogo e anno Genova, 1984-1985
cliente Comune di Genova

fondo COLOMBO '92-COL



Publifoto, il centro storico ed il Porto Antico visti dall'alto, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Publifoto, il centro storico ed i
Magazzini del Cotone, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0023.



Sa., il Porto Antico ancora in uso,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Sa., gru di carico storiche al Porto
Antico, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Gianni Berengo Gardin, infrastrutture
di carico e movimentazione merci al
Porto Antico, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, il Millo e
la Sopraelevata prima dei lavori,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, il
Mandraccio, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Shunji Ishida, via Gramsci e la strada
Sopraelevata, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Sa., via San Lorenzo e il palazzo di piazza della Raibetta sullo sfondo, Genova, 1984.

ASM, FRP, R COL 0001.



Sa., le vie del centro storico,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Publifoto, il centro storico, Genova,
sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



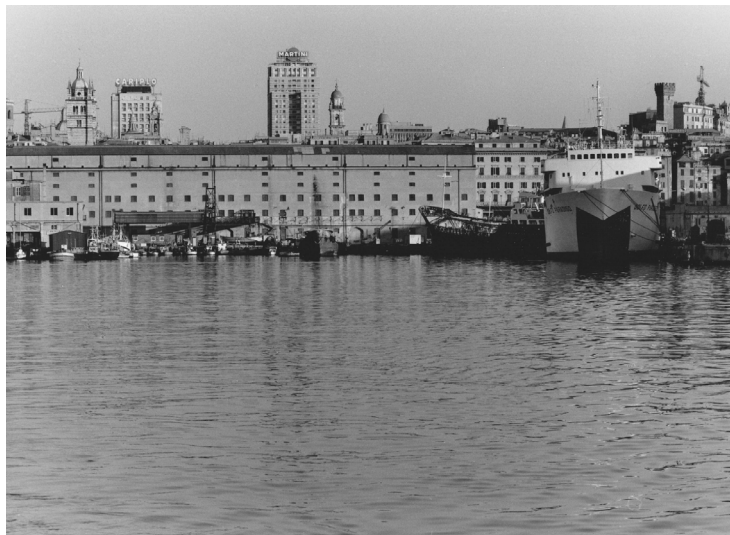
Publifoto, il centro storico e la Ripa
Maris, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Publifoto, il porto nella zona della
Lanterna, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Publifoto, il porto storico, Genova,
sd.
ASM, FRP, R COL 0023.



Gianni Berengo Gardin, il Millo prima
dei lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, il Millo prima
dei lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, i Magazzini
del Cotone, gru e una nave al Porto
Antico, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



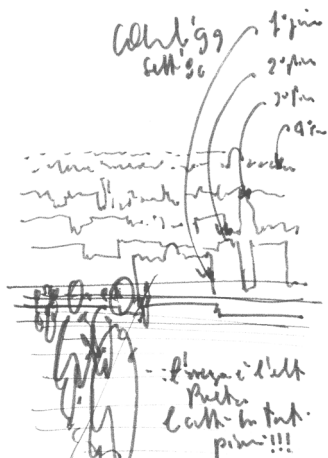
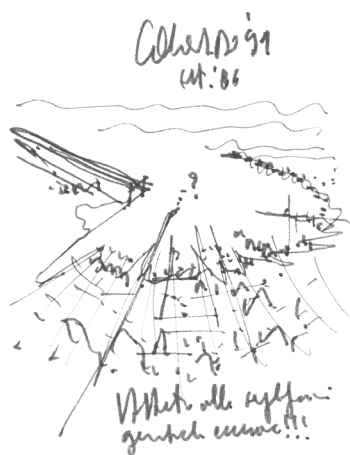
Gianni Berengo Gardin, i Magazzini
del Cotone, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.



Gianni Berengo Gardin, i Magazzini
del Cotone, particolare della
facciata, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.

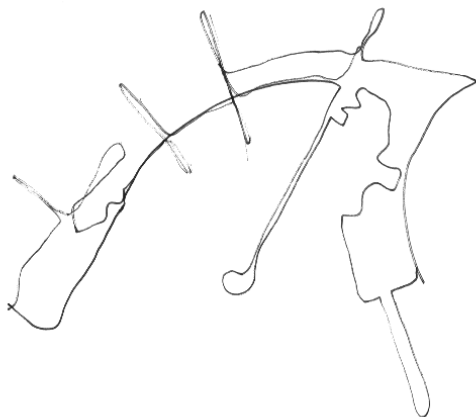


Gianni Berengo Gardin, i Magazzini
del Cotone, particolare della facciata
corta, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0001.

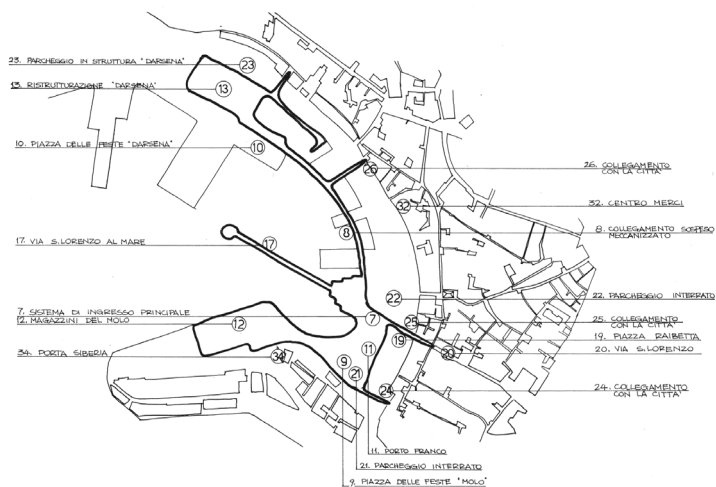


Renzo Piano, piano quadro per l'Expo del 1992, schizzo con punto di domanda nel centro dello specchio acqueo, Genova, 1986. ASM, FRP, R COL 0003.

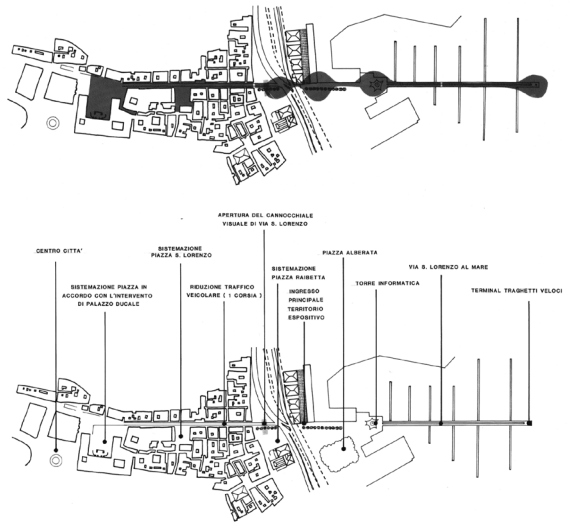
Renzo Piano, piano quadro per l'Expo del 1992, schizzo con vista sul Porto Antico dall'Isola delle Chiatte, Genova, 1986. ASM, FRP, R COL 0003.



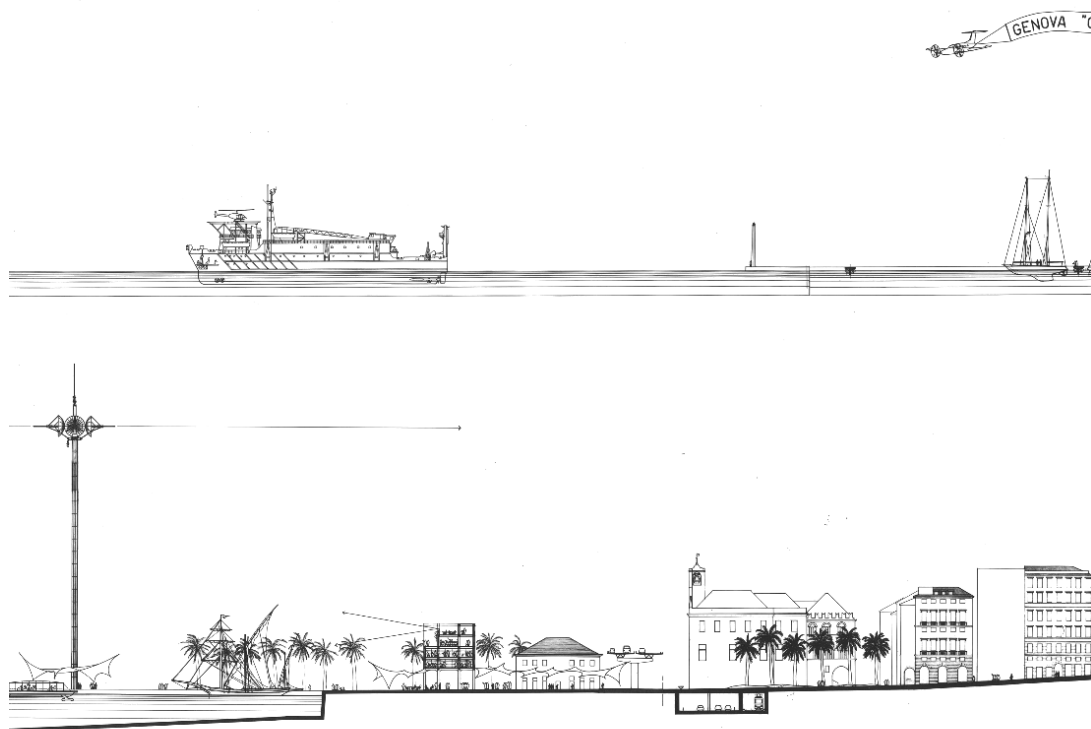
Renzo Piano, piano quadro per
l'Expo del 1992, primo schizzo
dell'area espositiva al Porto Antico,
Genova, 1984.
ASM, FRP, B 399, 1984, sp.



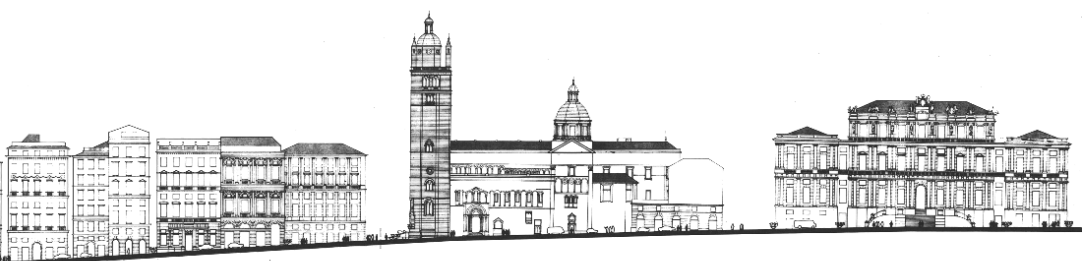
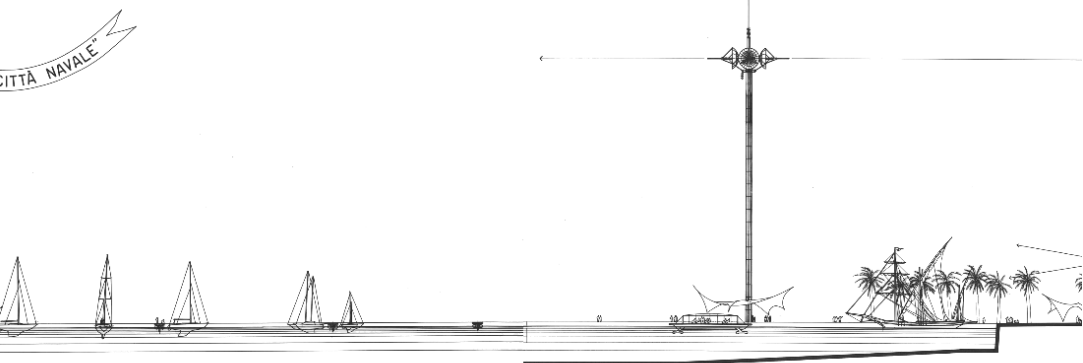
RPBW, piano quadro per l'Expo del 1992, planimetria dell'area espositiva e indicazione degli elementi progettuali, Genova, 1984.
ASM, FRP, B 399, 1984, tav. 14.

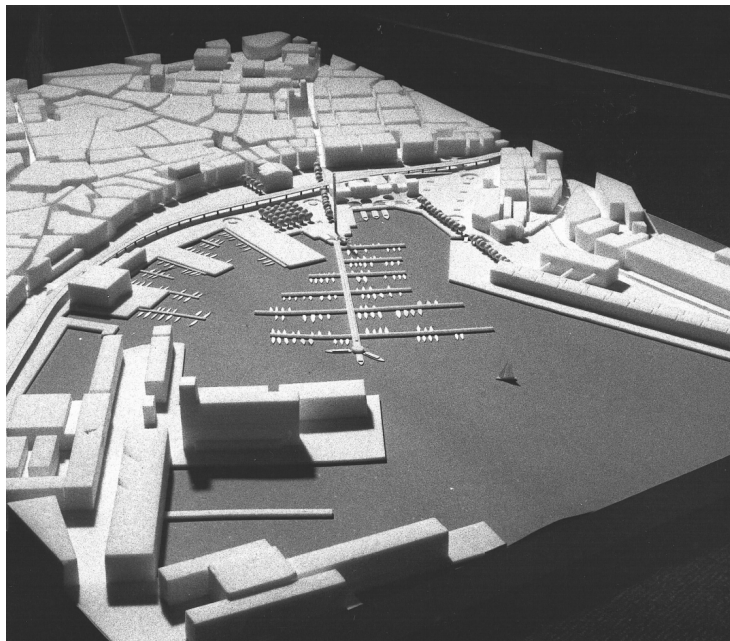


RPBW, piano quadro per l'Expo del
1992, planimetrie del sistema di
spazi pubblici su via San Lorenzo,
Genova, 1984.
ASM, FRP, B 399, 1984, tavv. 22-23.



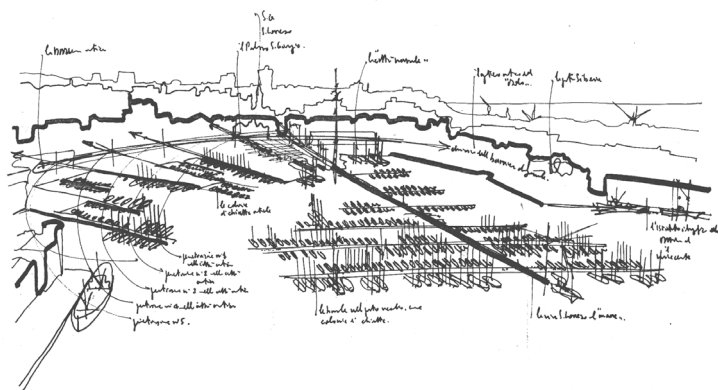
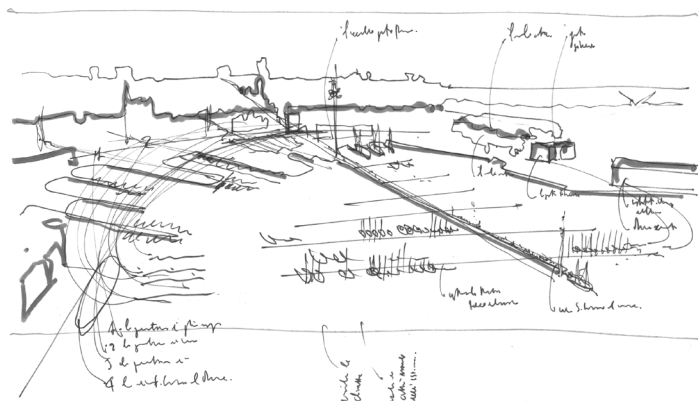
>
Shunji Ishida, piano quadro per
l'Expo del 1992, sezione lungo via
San Lorenzo, Genova, 1984.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 01.





Publifoto, piano quadro per
l'Expo del 1992, modello dell'area
espositiva al Porto Antico, Genova,
1984.

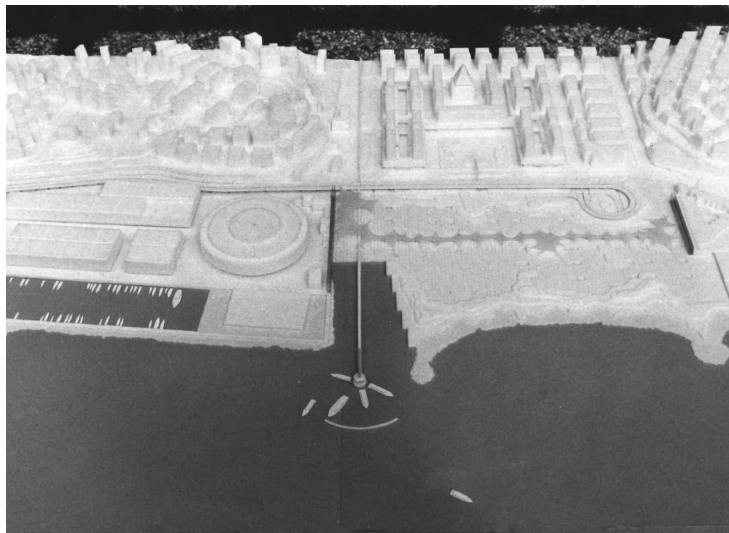
ASM, FRP, R COL 0002.



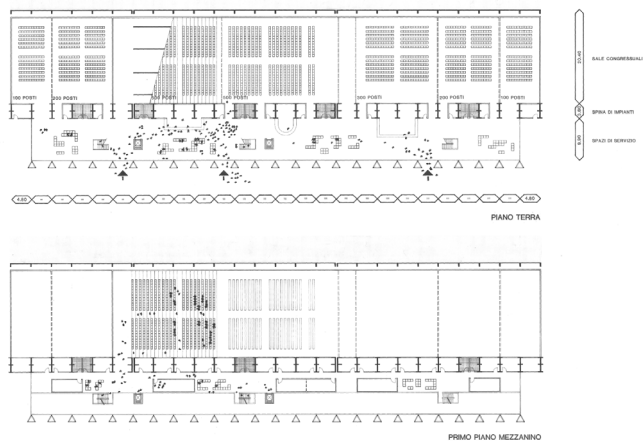
Renzo Piano, piano quadro per l'Expo del 1992, schizzi dell'area espositiva al Porto Antico, Genova, 1984.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.



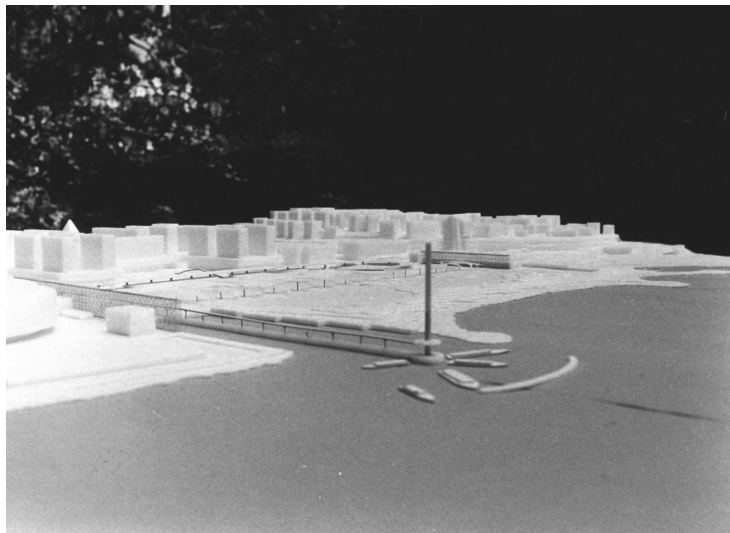
RPBW, piano quadro per l'Expo del 1992, planimetria delle due aree espositive al Porto Antico e alla Foce, Genova, 1984.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 72.



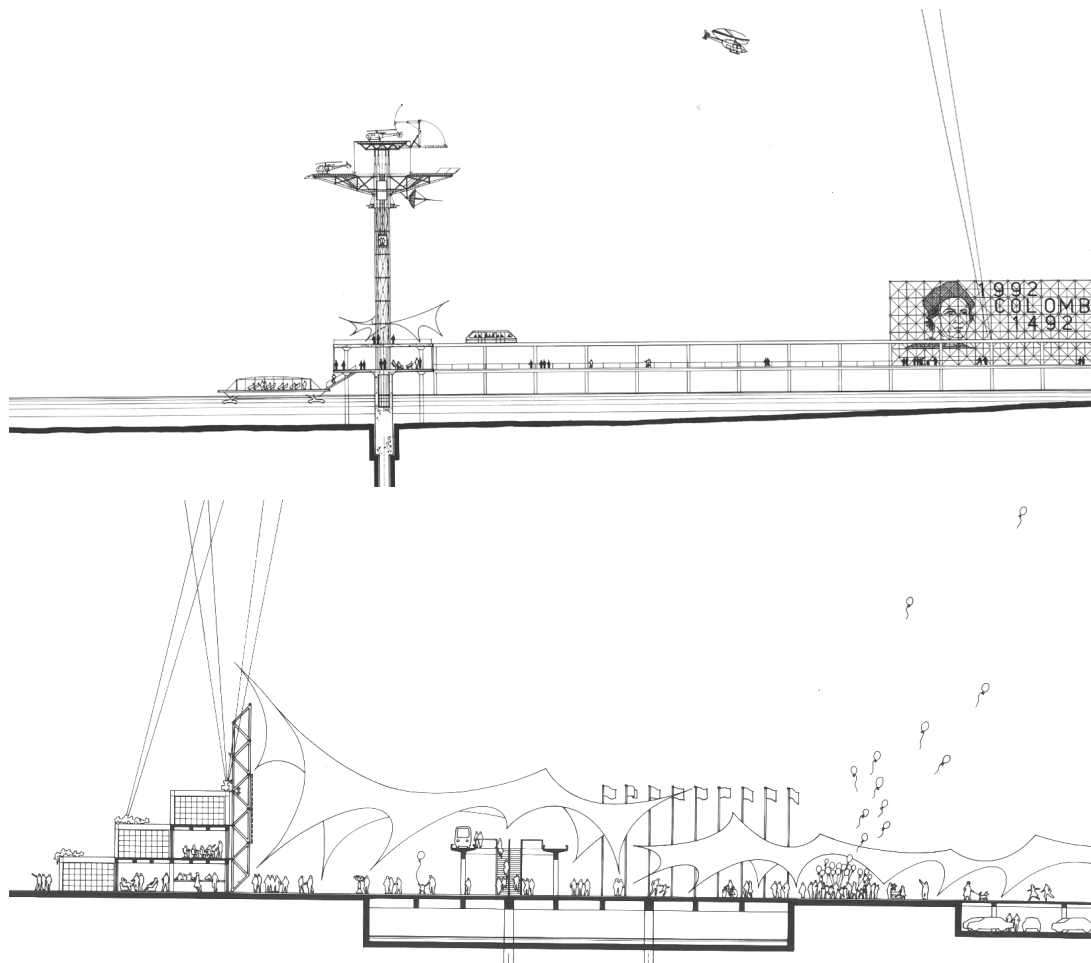
Publifoto, piano quadro per
l'Expo del 1992, modello dell'area
espositiva alla Foce con il Centro
Congressi, Genova, 1984.
ASM, FRP, R CCR 0001.



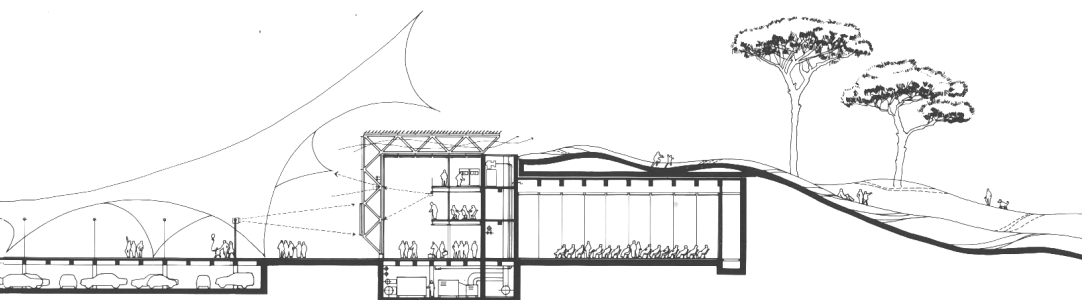
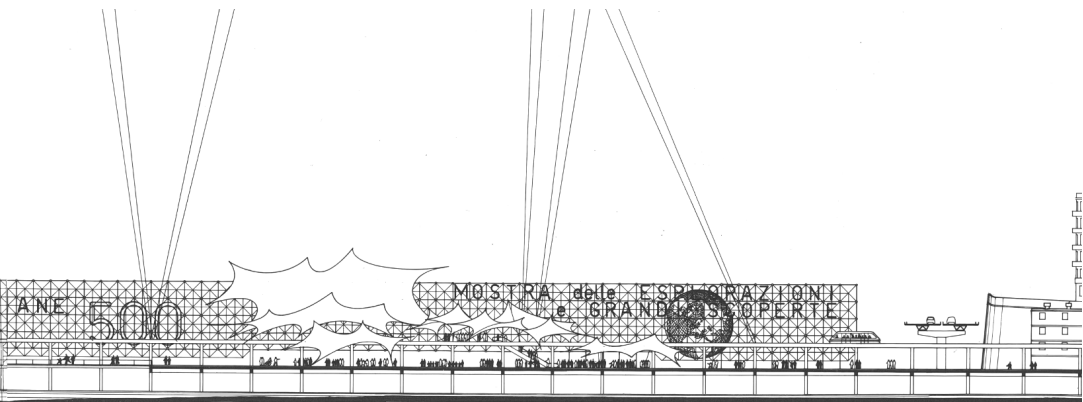
RPBW, piano quadro per l'Expo del 1992, piani terra e primo del centro Congressi alla Foce, Genova, 1984. ASM, FRP, S COLOMBO '92 01.



Publifoto, piano quadro per
l'Expo del 1992, modello dell'area
espositiva alla Foce, Genova, 1984.
ASM, FRP, R CCR 0001.

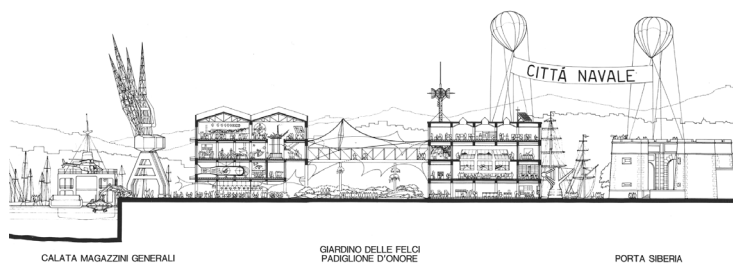


> Shunji Ishida, piano quadro per l'Expo del 1992, sezioni dell'area espositiva alla Foce, Genova, 1984. ASM, FRP, S COLOMBO '92 01.

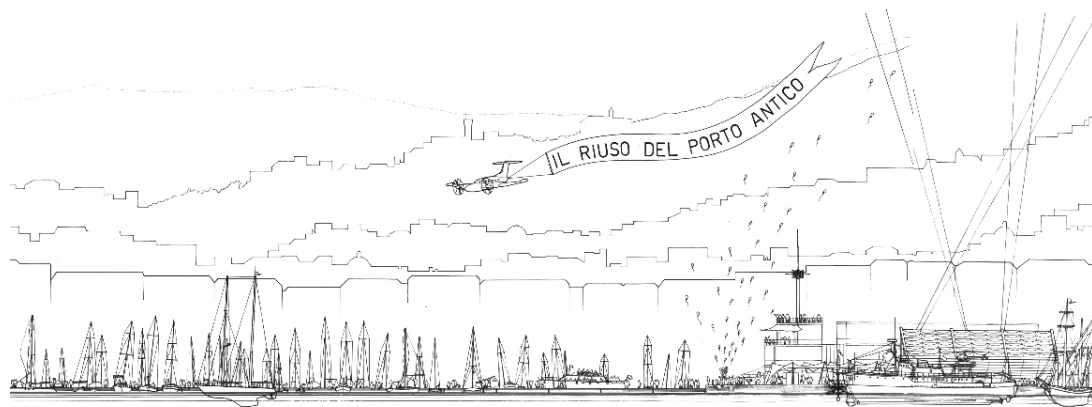




RPBW, piano quadro per l'Expo del 1992, planimetria della seconda proposta dell'area espositiva al Porto Antico, Genova, 1985. ASM, FRP, S COLOMBO '92 73.



Shunji Ishida, piano quadro per
l'Expo del 1992, sezione della
seconda proposta dell'area
espositiva al Porto Antico in
corrispondenza dei Magazzini del
Cotone, Genova, 1985.
ASM, FRP, R COL 0029.



VIA S. LORENZO AL MARE

PONTE EMBRIACO



NI DEPOSITO FRANCO

PALAZZO S.GIORGIO

PIAZZA DELLA RAIBETTA

VIA S.LORENZO

> Shunji Ishida, piano quadro per l'Expo del 1992, sezione della seconda proposta dell'area espositiva al Porto Antico lungo via San Lorenzo, Genova, 1985. ASM, FRP, R COL 0029.



PADIGLIONI DEPOSITO FRANCO

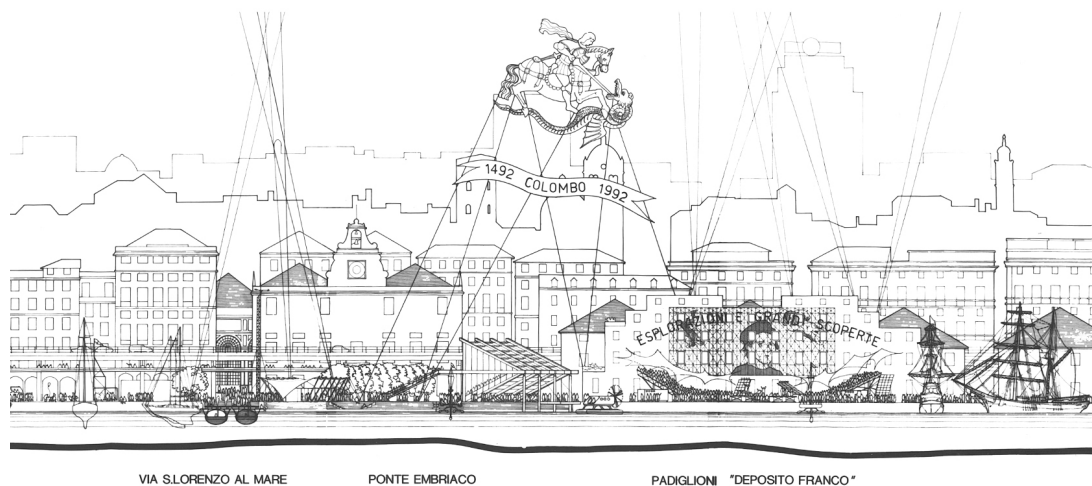
PALAZZO S. GIORGIO

PIAZZA DELLA RAIBETTA

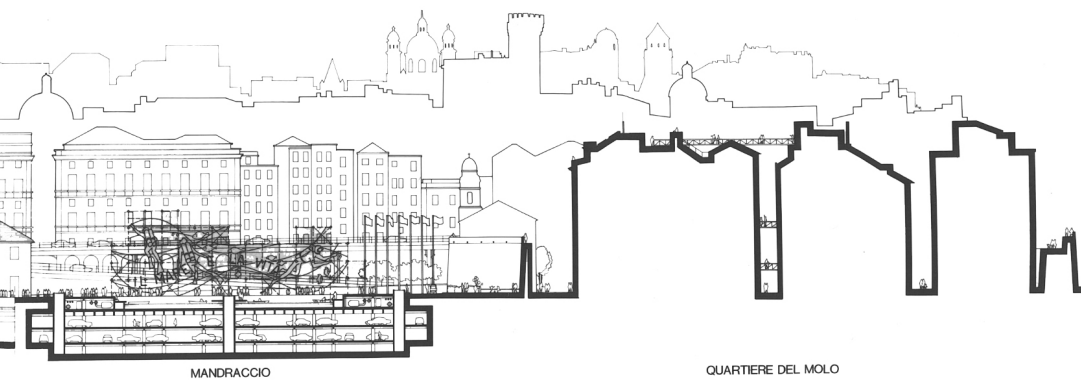


CATTEDRALE DI S. LORENZO

PALAZZO DUGALE



> Shunji Ishida, piano quadro per l'Expo del 1992, sezione parallela alla costa della seconda proposta dell'area espositiva al Porto Antico, Genova, 1985.
ASM, FRP, R COL 0029.

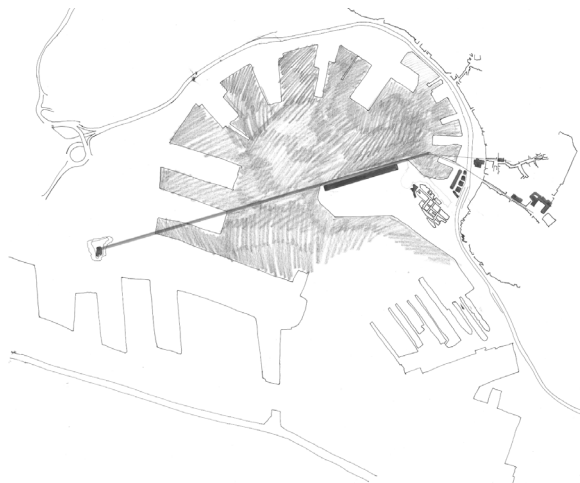


1986-1992

**Piano di recupero del Porto Antico
in occasione dell'Esposizione Internazionale
Specializzata del 1992**

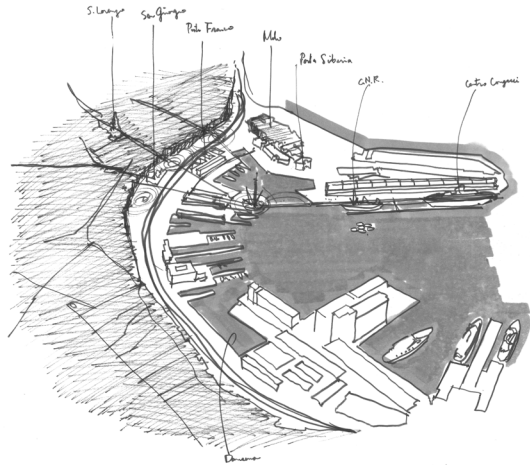
progettisti RPBW con S. Ishida, F. Marano, M. Carroll, R. V. Truffelli, G. Bianchi, O. De Nooyer, G. Grandi, D. Hart, C. Manfredo, E. Baglietto, V. Tolu, P. Bodega,
opera piano di recupero del Porto Antico in occasione dell'Esposizione Internazionale Specializzata del 1992
luogo e anno Genova, 1986-1992
cliente Ente Colombo '92
collaboratori A. Arancio, M. Calosso, E. Carreri, M. Cucinella, S. D'Atri, S. De Leo, G. Fascioli, E. L. Hegerl, G. Langasco, M. Mallamaci, G. Mc. Mahon, M. Michelotti, P. Persia, A. Pierandrei, F. Pierandrei, S. Smith, R. Venelli, L. Vercelli, S. Shingu
consulenti strutture: Ove Arup & Partners (P. Rice), L. Mascia, D. Mascia, P. Costa, L. Lembo, V. Nascibene, B. Ballerini, G. Macangi, Sidercard, M. Testone, G. F. Visconti
impianti: Manes Intertecnica
supervisore edifici storici: M. Semino
acquario: Cambridge Seven Associates (P. Chemrayeff)
supervisore tecnico: F. Doria, M. Giacomelli, S. Lanzon, B. Merello, M. Nouvion, G. Robotti, A. Savioli
controllo qualità: Sted (S. Baldelli, A. Grasso)
acustica: D. Commings
illuminazione: P. Castiglioni
direttore lavori acquario: E. Piras
supervisore locale: L. Moni
scenografia: Scene
ingegneria navale: Cetena
curatore mostra Padiglione Italia: G. Macchi
grafica: Origoni/Steiner
realizzatori Italimpianti

fondo COLOMBO '92-COL

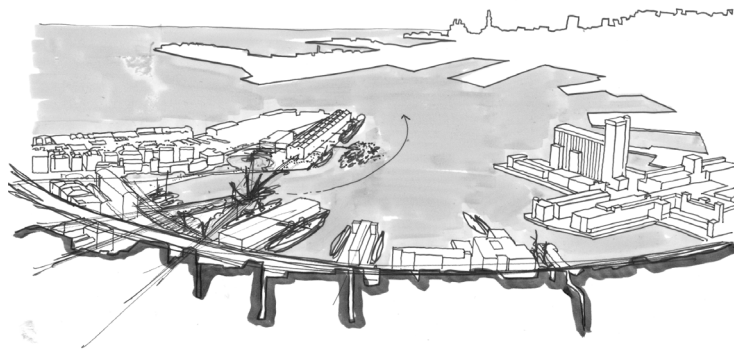


RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria del porto storico in cui
sono evidenziati gli assi di via San
Lorenzo, via al Ponte Reale e della
calata Molo Vecchio, intercettando la
Lanterna, Genova, sd.

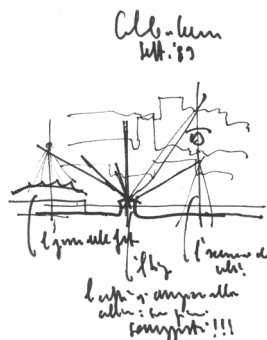
ASM, FRP, S COLOMBO '92 68.



RPBW, recupero del Porto Antico,
schizzo in cui sono evidenziati gli
assi di via San Lorenzo, via al Ponte
Reale e della calata molo Vecchio,
Genova, sd.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.

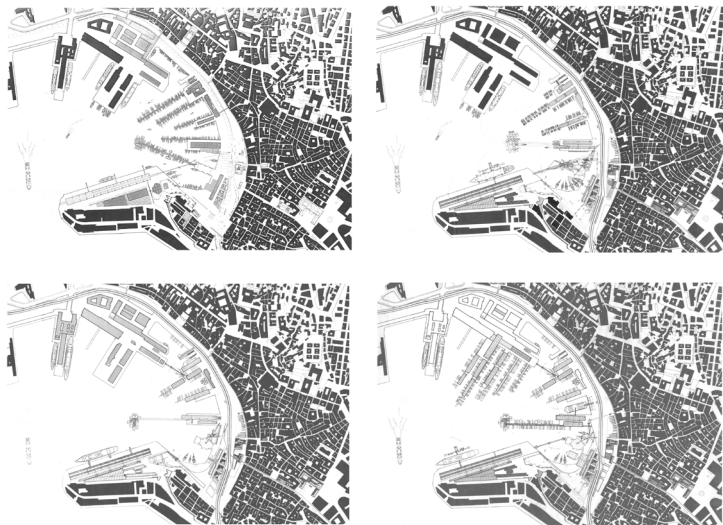


RPBW, recupero del Porto Antico,
schizzo del porto Antico con il Bigo,
Genova, sd.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.



Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzo in cui si evince la presenza di nuovi elementi ad integrare la proposta, Genova, sd. Archivio Fondazione Renzo Piano. ASM, FRP, R COL 0029.

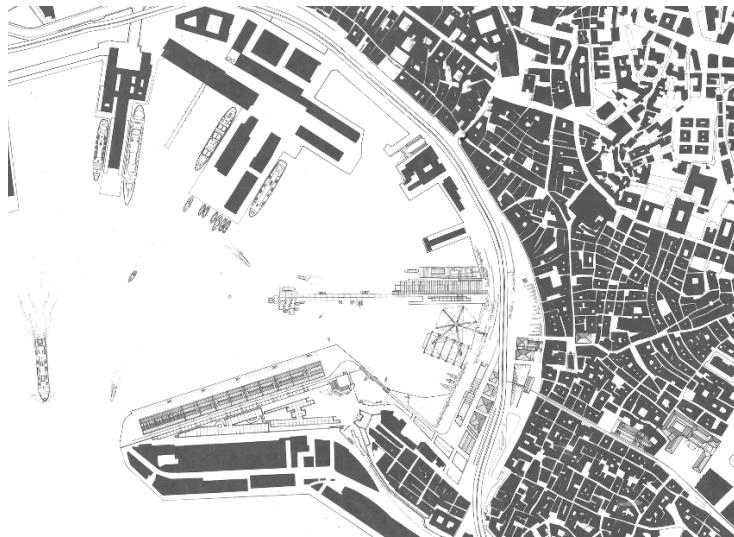
Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzo del Bigo e della Piazza delle Feste, Genova, 1989. ASM, FRP, R COL 0010.



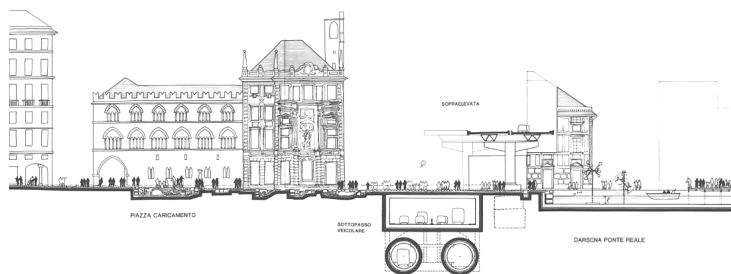
RPBW, recupero del Porto Antico,
selezione di planimetrie delle
soluzioni progettuali sviluppate tra il
1986 e il 1989, Genova, 1986-1989.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 68.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria dell'area espositiva,
Genova, 1987.
ASM, FRP, B 402, 1987, tav. 12.



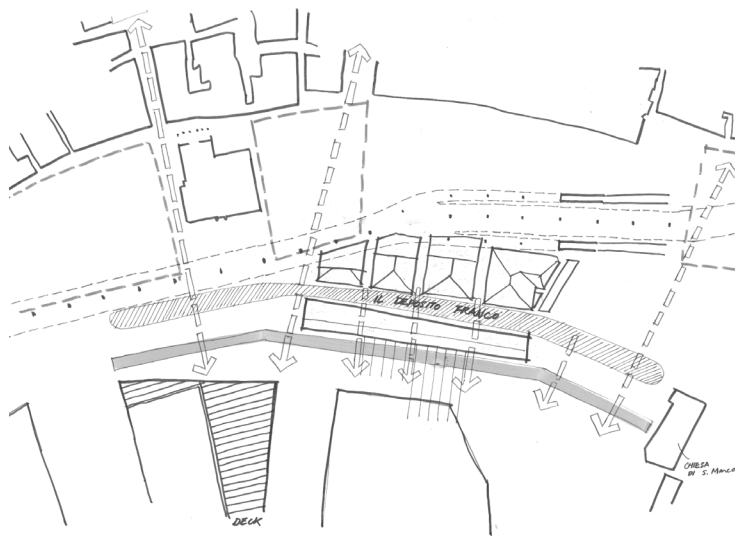
RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria dell'area espositiva del
progetto di massima, Genova, 1989.
ASM, FRP, B 347, 1989, tav. 3.1.



RPBW, recupero del Porto Antico,
sezione del progetto di massima su
piazza caricamento, Genova, 1989.
ASM, FRP, R COL 0029.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prospetti degli edifici del Deposito
Franco restaurati e planimetria del
complesso del Millo e del Deposito
Franco, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0009.



RPBW, recupero del Porto Antico,
schizzo di studio degli accessi e
delle permeabilità dei piani terra
del Millo e del Deposito Franco,
Genova, sd.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.



Gianni Berengo Gardin, il Deposito Franco e il Millo prima dei lavori con una copertura metallica centrale, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.

Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, le scalinate esterne del Millo e vista sulla Sopraelevata e palazzo San Giorgio, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, il restauro della
copertura di uno dei quartieri del
Deposito Franco, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.

Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, gli interni restaurati
di uno dei quartieri del Deposito
Franco, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, vista dell'edificio del
Millo e dell'ascensore panoramico,
Genova, 1992.
ASM, FRP, COL_059.



Idit Greenberg, recupero del Porto
Antico, vista del portico del Deposito
Franco, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, il Deposito Franco,
Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Shunji Ishida, recupero del Porto Antico, Renzo Piano, Renzo Venanzio Truffelli, Olaf De Nooyer, Giorgio Bianchi, Milly Piano sulla terrazza del Millo, Genova, 1991. ASM, FRP, R COL 0031.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, la copertura dei
Magazzini del Cotone durante i
lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



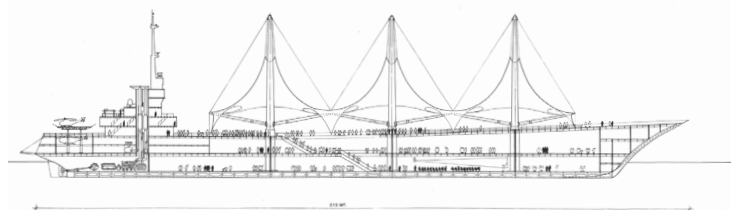
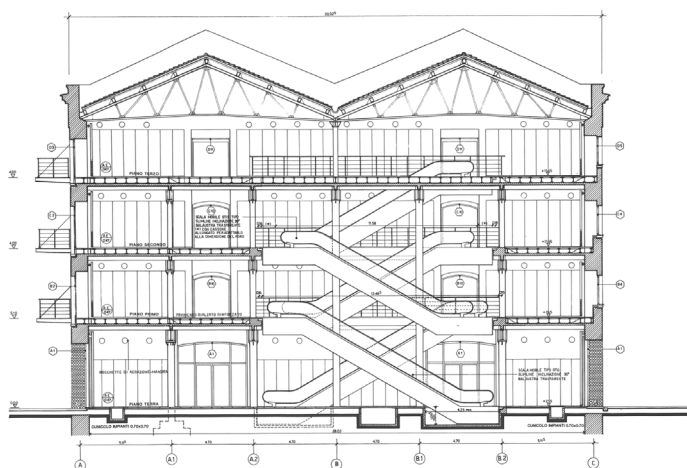
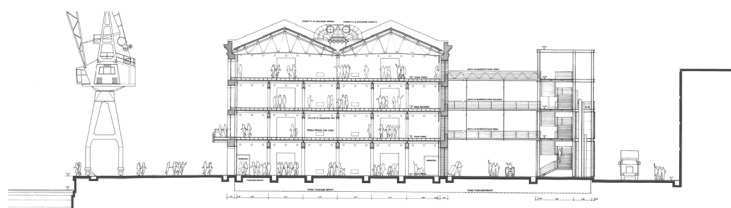
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, sventramento
delle ultime campate dei Magazzini
del Cotone per realizzarvi il Centro
Congressi, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, i Magazzini del Cotone
durante i lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



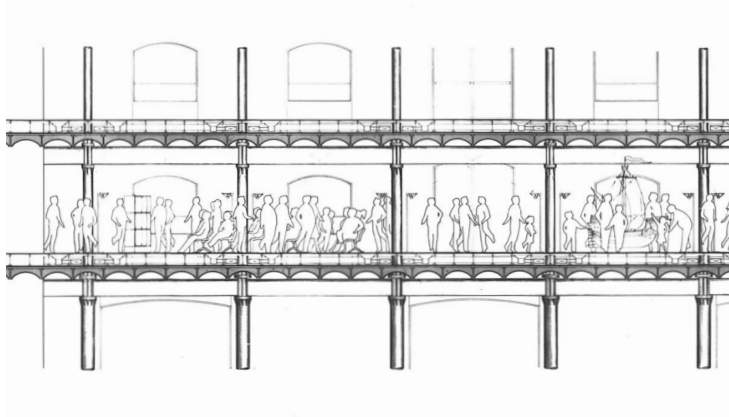
Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, i Magazzini del Cotone
durante i lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



RPBW, progetto di recupero del Porto Antico, sezioni trasversali dei Magazzini del Cotone e sezione del Padiglione Italia da realizzarsi su una nave attraccata alla calata Molo Vecchio, Genova, 1989.
ASM, FRP, R COL 0007, R COL 0013.



RPBW, recupero del Porto Antico,
particolare del prospetto dei
Magazzini del Cotone, Genova,
1989.
ASM, FRP, R COL 0007.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, interno dei Magazzini del Cotone, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.

RPBW, recupero del Porto Antico, particolare della sezione longitudinale dei Magazzini del Cotone, Genova, 1989.
ASM, FRP, R COL 0007.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, particolare della
struttura dei Magazzini del Cotone,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0006.



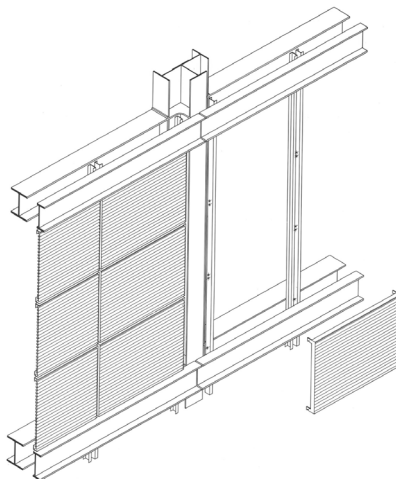
Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, facciata dei Magazzini del Cotone durante i lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



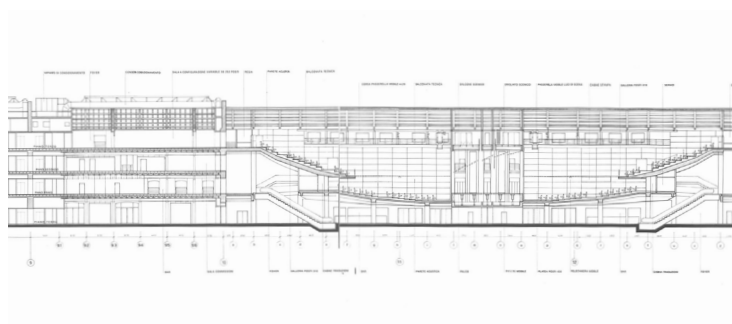
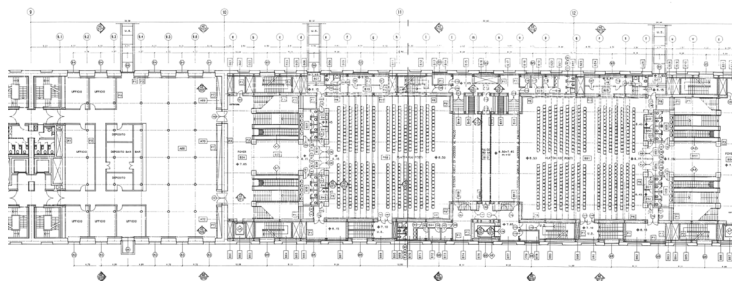
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, facciata posteriore
dei Magazzini del Cotone vista dalla
Spina dei Servizi, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, la Spina dei Servizi
durante i lavori, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



RPBW, recupero del Porto Antico,
particolare della facciata della Spina
dei Servizi, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0007.



RPBW, recupero del Porto Antico,
particolari della planimetria del primo
piano e della sezione longitudinale
del Centro Congressi ai Magazzini
del Cotone, Genova, 1989.
ASM, FRP, R COL 0007.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, il Centro Congressi,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0007.

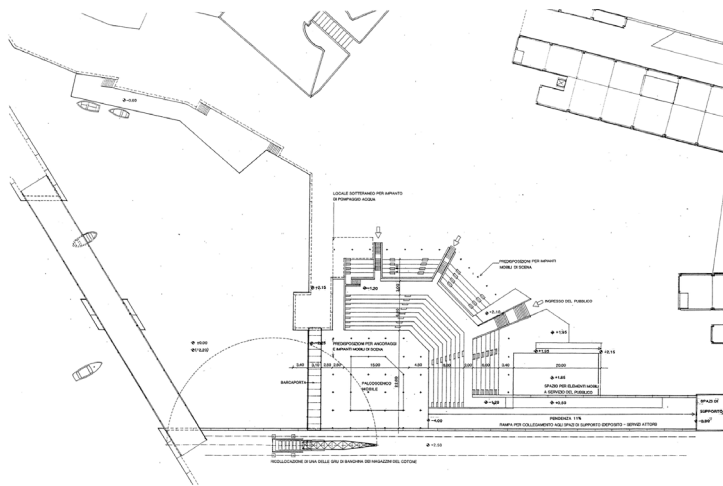
Uliano Lucas, recupero del Porto
Antico, il Centro Congressi, Genova,
sd.
ASM, FRP, R COL 0007.



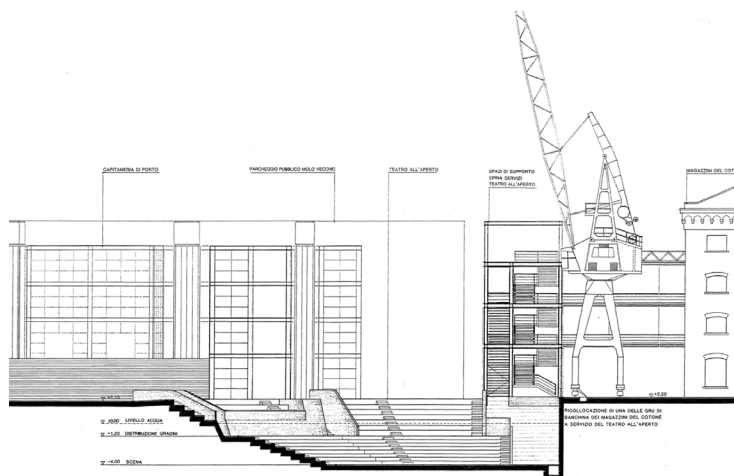
Shunji Ishida, recupero del Porto Antico, Renzo Piano che visiona una trave in cantiere, Genova, sd. ASM, FRP, R COL 0005.



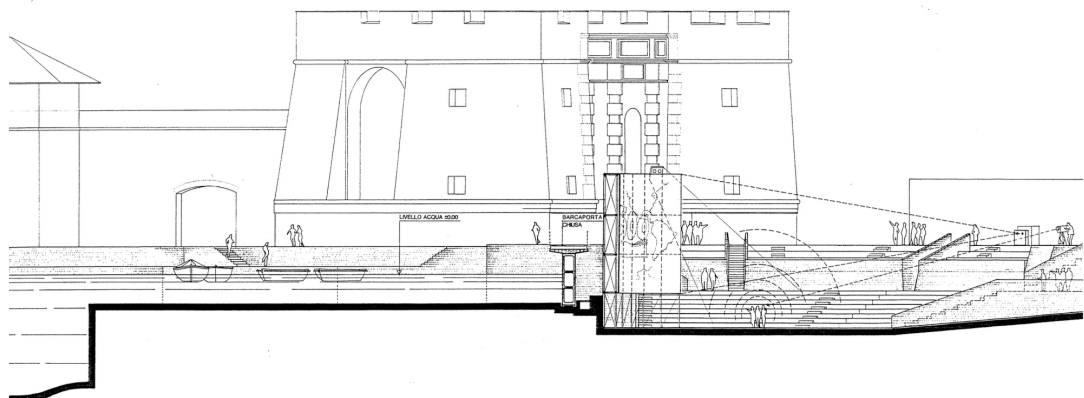
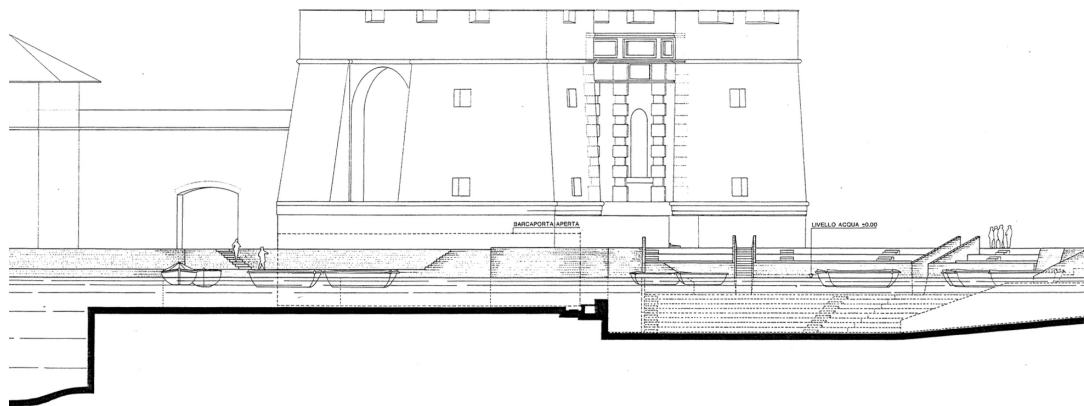
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, li Magazzini del
Cotone, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



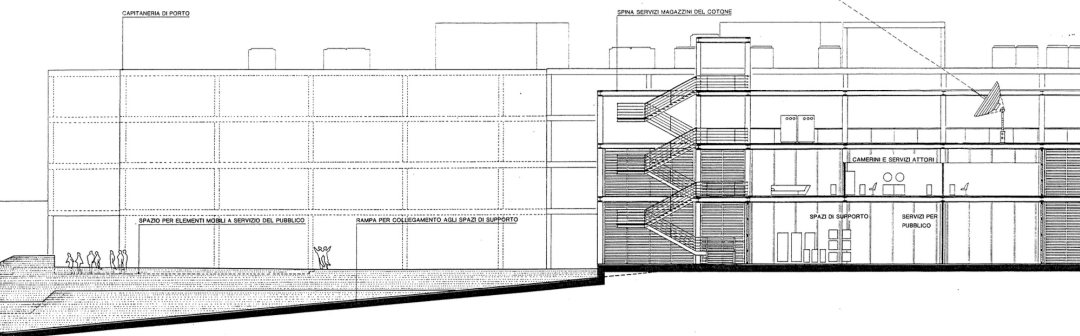
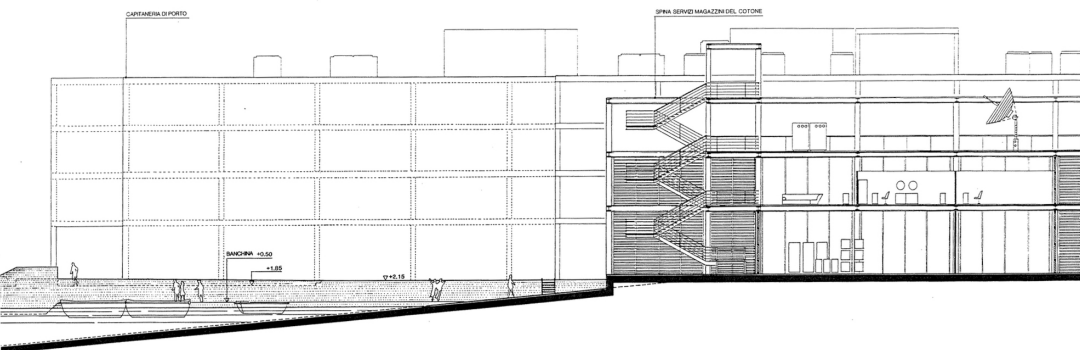
RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria del teatro sommersibile,
Genova, 1989.
ASM, FRP, B 347, 1989, tav. 3.1.



RPBW, recupero del Porto Antico,
sezione longitudinale del teatro
sommersibile, Genova, 1989.
ASM, FRP, B 347, 1989, tav. 6.1.

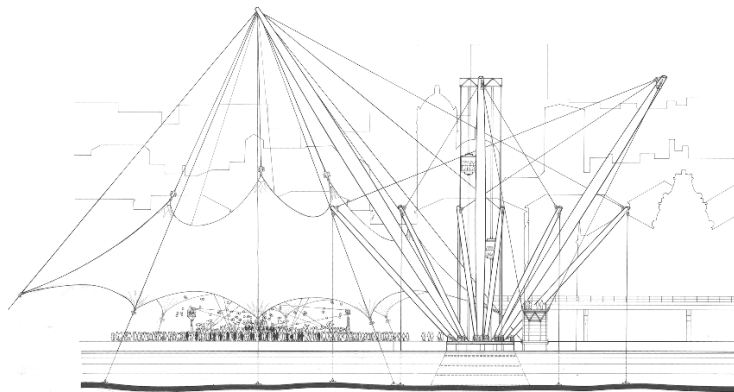


> RPBW, recupero del Porto Antico, sezioni del teatro sommersibile nelle configurazioni con acqua e senza acqua, Genova, 1989. ASM, FRP, B 347, 1989, tavv. 4.1, 4.2, 5.1, 5.2.





Gianni Berengo Gardin, nave
attraccata al largo dei Magazzini del
Cotone, Genova, sd.
ASM, FRP, COL_062.



RPBW, recupero del Porto Antico, il
Bigo con il ponte levatoio, Genova,
1987.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 68.



Sa., recupero del Porto Antico,
costruzione del Bigo, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.

Sa., recupero del Porto Antico,
costruzione del Bigo, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



Sa., recupero del Porto Antico,
costruzione del Bigo, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



Sa., recupero del Porto Antico,
costruzione del Bigo, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, elementi del Bigo
e palazzo San Giorgio sullo sfondo,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0001.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, elementi del Bigo,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0018.



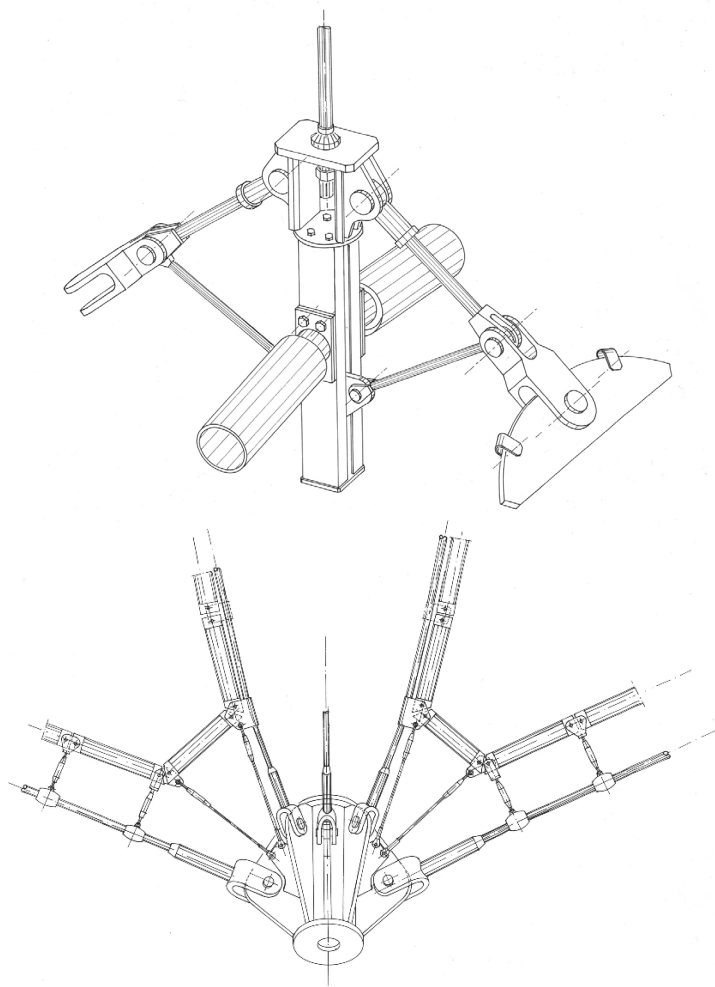
Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, costruzione del Bigo,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0001.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, elementi del Bigo,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0018.



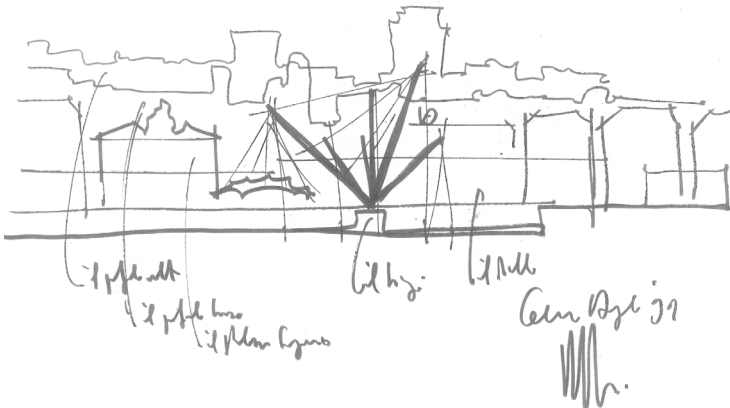
Shunji Ishida, recupero del Porto
Antico, particolare della struttura del
Bigo, Genova, ca. 1991.
ASM, FRP, COL_006.



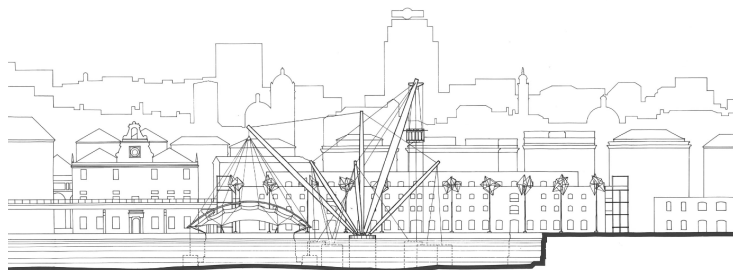
RPBW, recupero del Porto Antico,
particolari costruttivi del Bigo,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 001.



Shunji Ishida, recupero del Porto Antico, Peter Rice e Renzo Piano in sopralluogo al cantiere, Genova, 1990.
ASM, FRP, R COL 0031.



Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzo del Bigo e della Piazza delle Feste, Genova, sd. ASM, FRP, R COL 0010.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prospetto del Bigo e della Piazza
delle Feste, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0003.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, costruzione della
Piazza delle Feste, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0018.



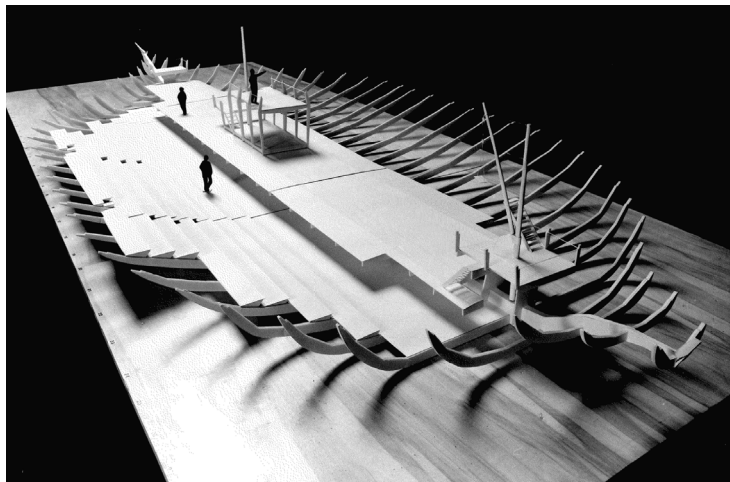
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, particolare della
struttura della Piazza delle Feste,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0006.



Idit Greenberg, recupero del Porto Antico, la Piazza delle Feste, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



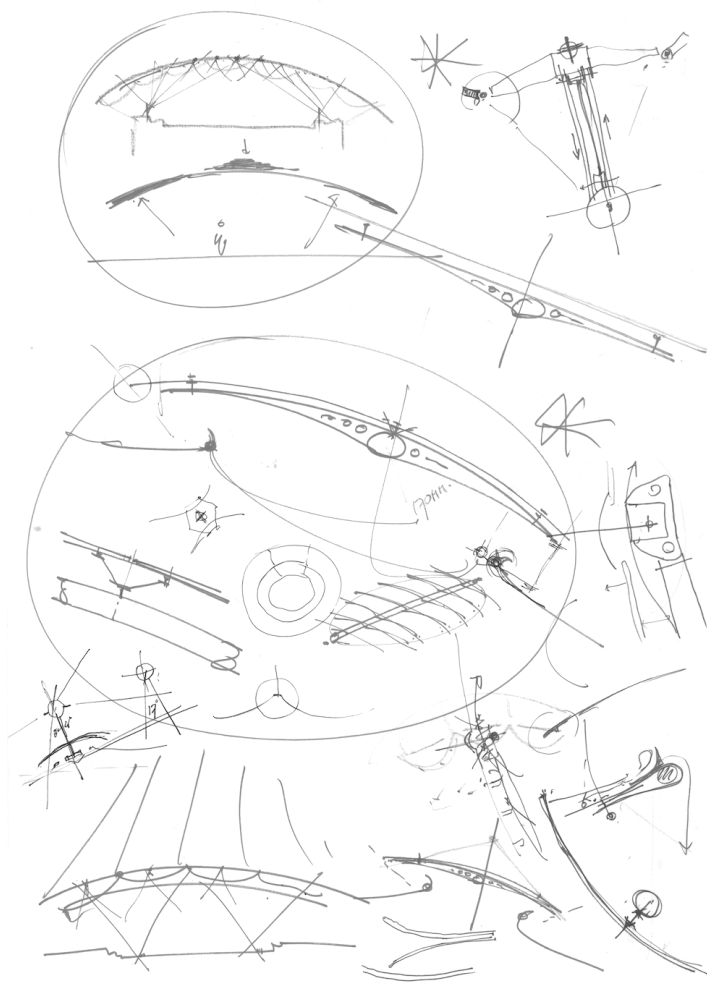
Idit Greenberg, recupero del Porto
Antico, la Piazza delle Feste,
Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



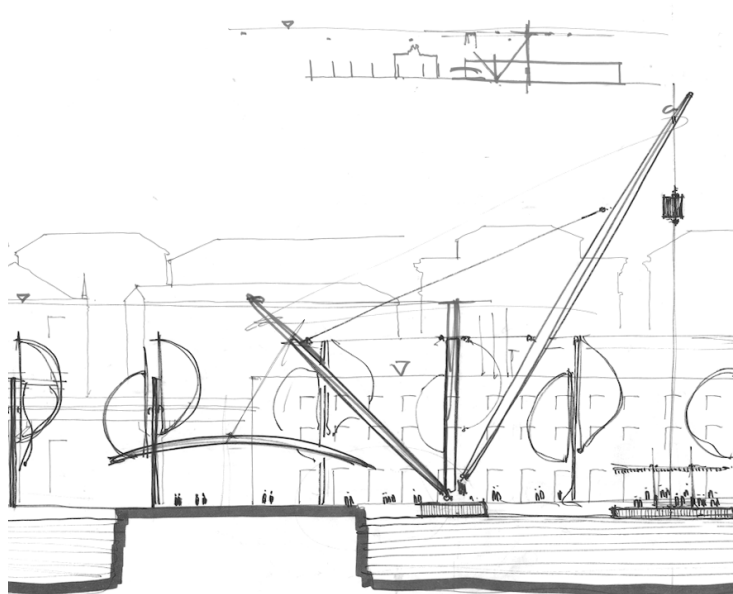
Publifoto, recupero del Porto Antico,
modello dell'allestimento de *Ulisse*
e *la Balena Bianca* alla Piazza delle
Feste, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0011.



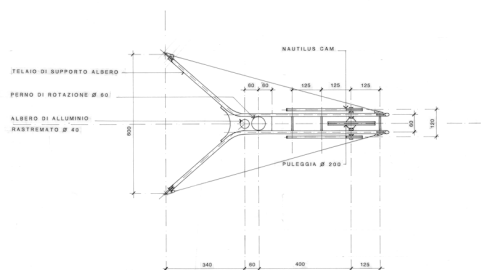
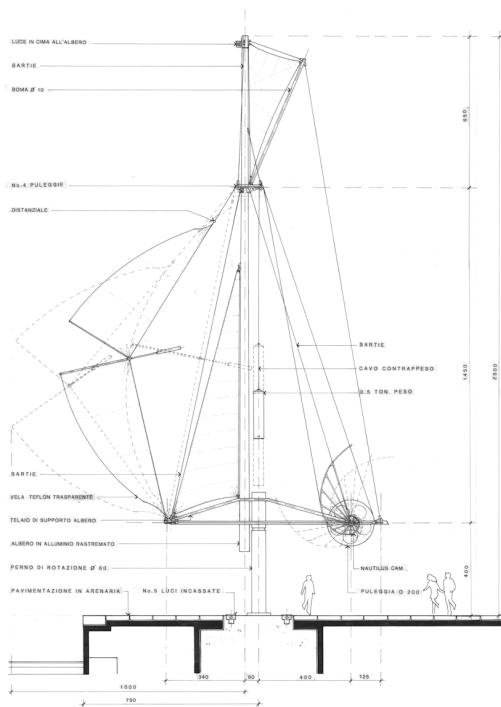
Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, costruzione
dell'allestimento de *Ulisse e la
Balena Bianca* alla Piazza delle
Feste, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzi di studio delle strutture del Bigo e della Piazza delle Feste, Genova, sd. ASM, FRP, S COLOMBO '92 78.



Renzo Piano, recupero del Porto
Antico, schizzo dei pennoni di
calata, Genova, sd.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 78.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prima versione dei pennoni di calata,
Genova, 1990.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 46.



Shunji Ishida, recupero del Porto Antico, le sculture di Susumu Shingu e i bracci del Bigo, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0010.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, le sculture di Susumu
Shingu, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, le sculture di Susumu
Shingu, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



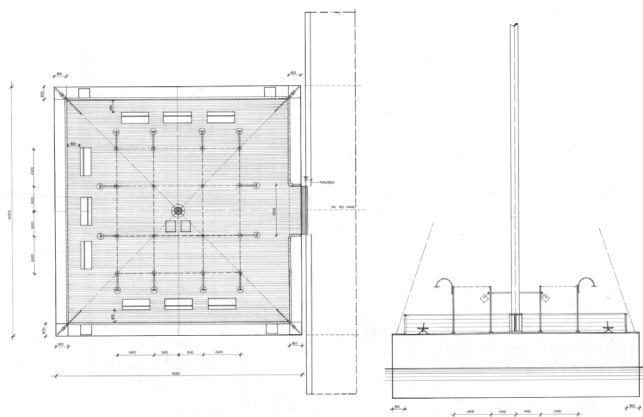
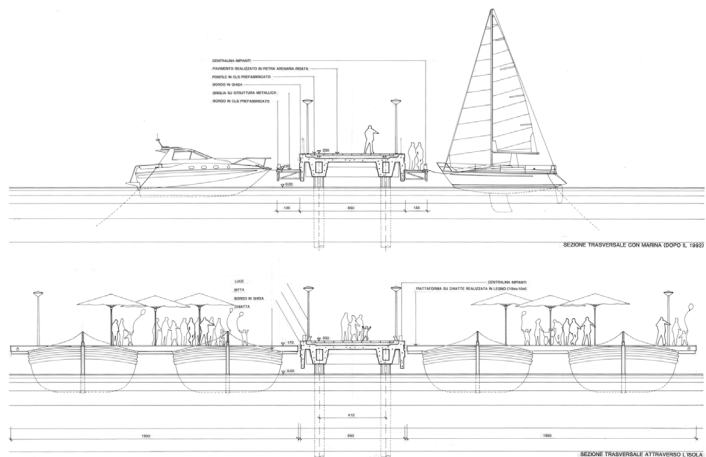
Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, le sculture di Susumu
Shingu, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Sa., recupero del Porto Antico,
Deposito Franco, Millo, Bigo e
Piazza delle Feste, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0006.



Sa., recupero del Porto Antico,
Deposito Franco, Millo, Bigo e
Piazza delle Feste, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0006.

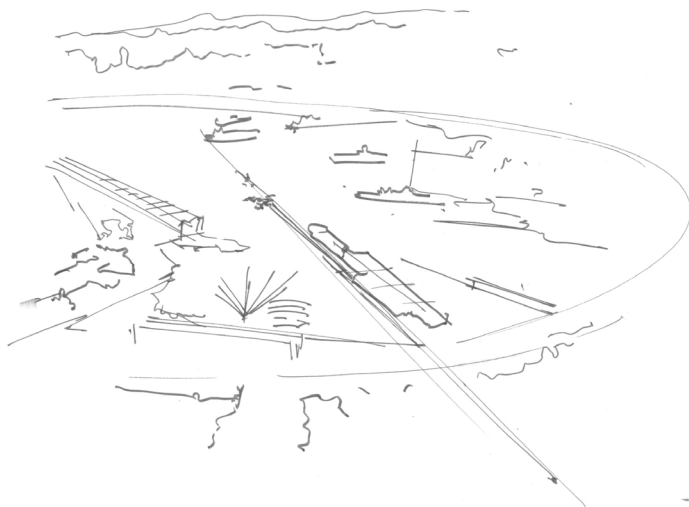


RPBW, recupero del Porto Antico,
sezioni dell'Isola delle Chiatte in una
delle sue prime versioni, Genova,
1990.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 55.

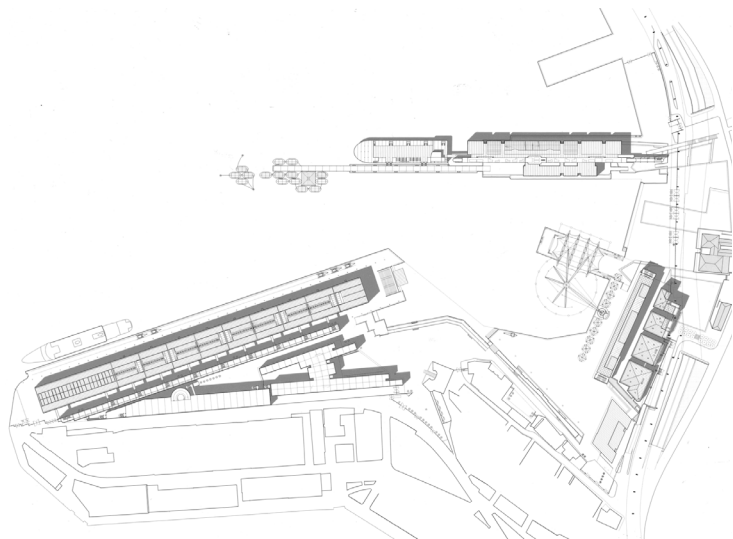
RPBW, recupero del Porto Antico,
pianta e sezione dell'Isola delle
Chiatte, Genova, 1992.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 63.



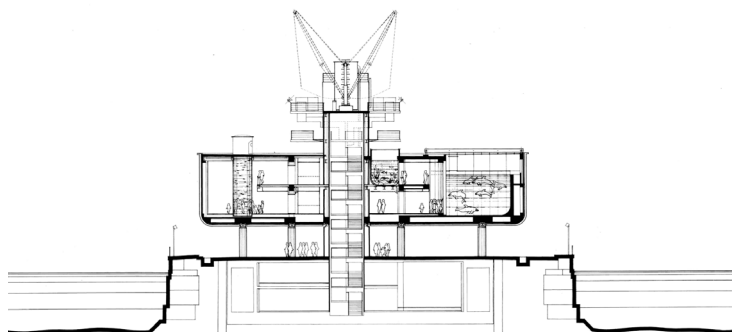
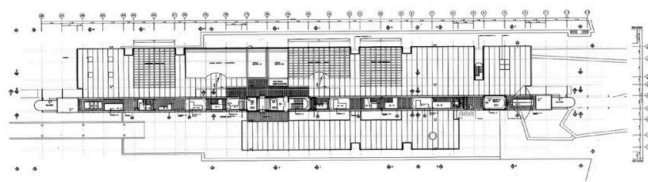
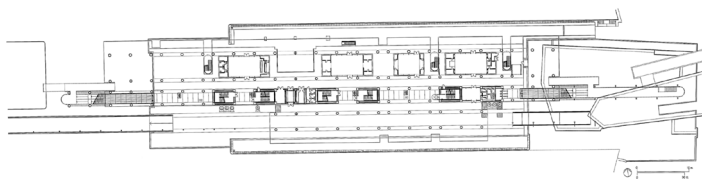
Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, vista sul Porto Antico
dall'Isola delle Chiatte, Genova,
1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



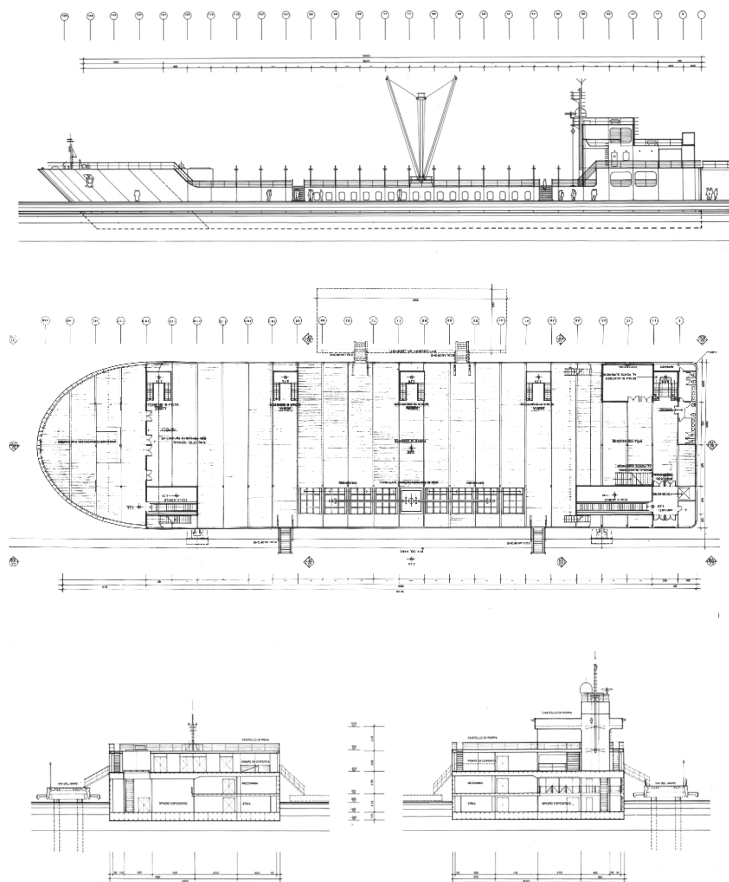
Renzo Piano, recupero del Porto Antico, schizzo dell'area espositiva con l'Acquario, Genova, sd. ASM, FRP, S COLOMBO '92 68.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria definitiva dell'intervento,
Genova, 1992.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 77.



RPBW, recupero del Porto Antico,
piano terra, piano delle coperture e
sezione trasversale dell'Acquario,
Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0012.



RPBW, recupero del Porto Antico,
prospetto, pianta e sezioni della
Nave Italia, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0013.



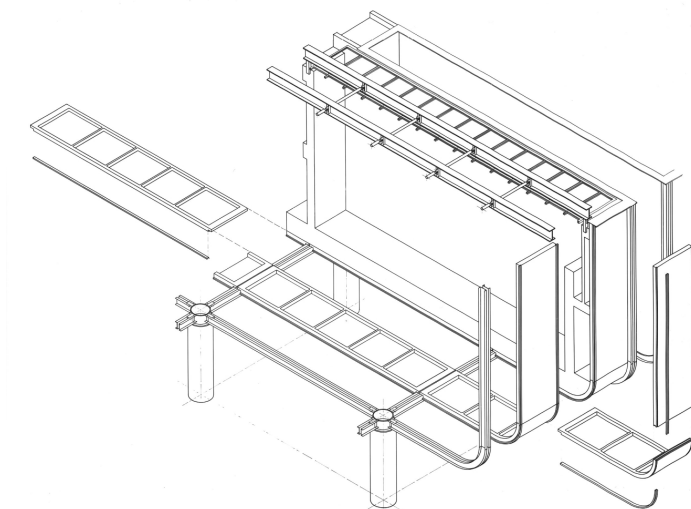
Manuela Minetti, recupero del Porto Antico, costruzione dell'Acquario, Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



Manuela Minetti, recupero del Porto
Antico, costruzione dell'Acquario,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



Manuela Minetti, recupero del Porto
Antico, costruzione dell'Acquario,
Genova, 1991.
ASM, FRP, R COL 0005.



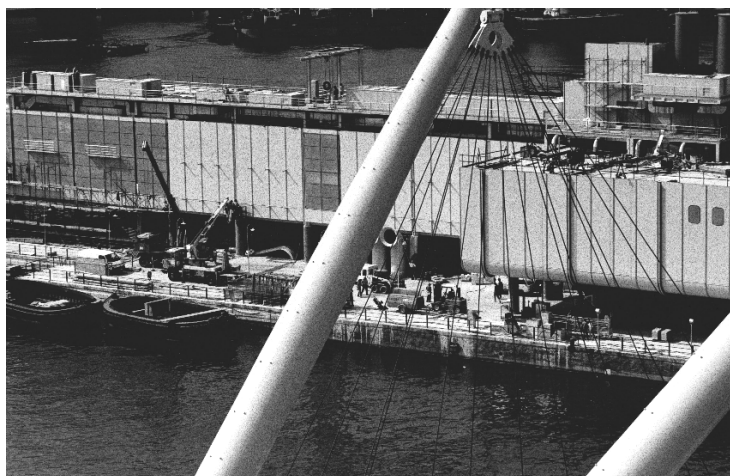
RPBW, recupero del Porto
Antico, particolare della struttura
dell'Acquario, Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0007.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, il piano terra
dell'Acquario, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero del
Porto Antico, l'Acquario, Genova,
1992.
ASM, FRP, R COL 0018.



Idit Greenberg, recupero del Porto Antico, l'Acquario, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



Idit Greenberg, recupero del Porto
Antico, l'Acquario, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



Michel Denancé, recupero del Porto Antico, particolare del prospetto dell'Acquario, Genova, 1992.
ASM, FRP, COL_120.



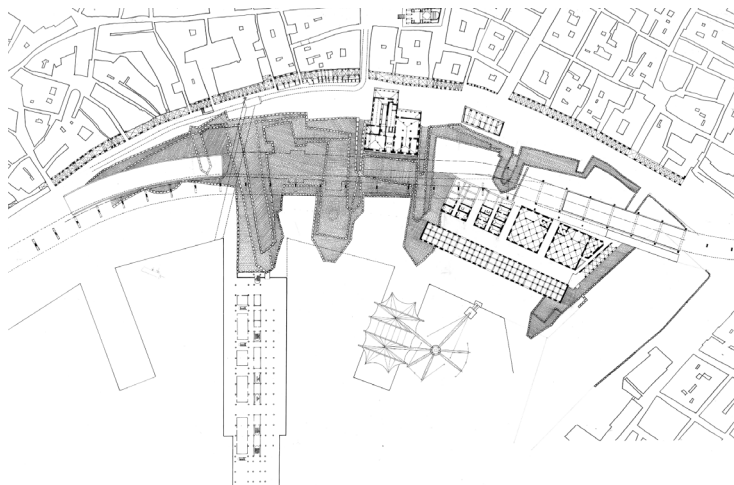
Manuela Minetti, recupero del
Porto Antico, interno dell'Acquario,
Genova, 1992.
ASM, FRP, COL_114.



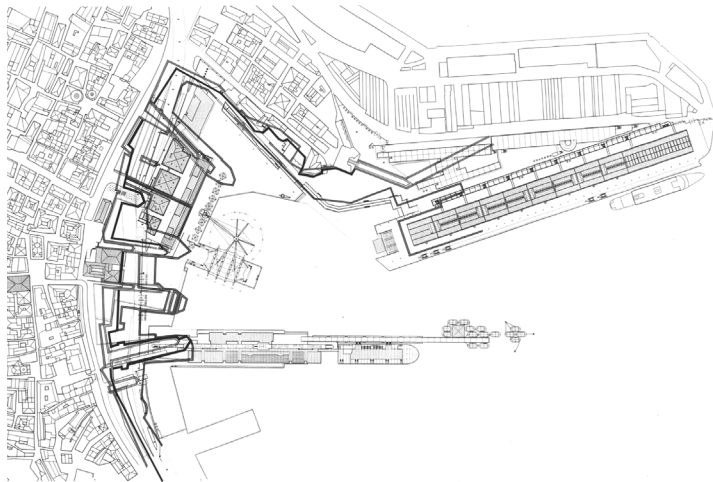
Idit Greenberg, recupero del Porto Antico, l'Acquario, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0053.



Sa., recupero del Porto Antico, la via del mare con l'Acquario, la Nave Italia e l'Isola delle Chiatte, Genova, 1992.
ASM, FRP, R COL 0006.



Shunji Ishida, recupero del Porto Antico, rilievo delle banchine e dei moli storici, Genova, sd. ASM, FRP, S COLOMBO '92 71.



RPBW, recupero del Porto Antico,
planimetria dei profili delle antiche
configurazioni del porto storico,
Genova, sd.
ASM, FRP, S COLOMBO '92 71.



Gianni Berengo Gardin, recupero
del Porto Antico, particolare delle
banchine storiche ancora esistenti,
Genova, sd.
ASM, FRP, R COL 0018.



Gianni Berengo Gardin, recupero del Porto Antico, gli scavi archeologici in piazza Caricamento, Genova, sd. ASM, FRP, R COL 0018.

