

*A Genova i paradossi della riqualificazione urbana sul fronte del Porto: spazio restituito alla città in cambio di privatizzazione e posti di lavoro. È meglio o peggio, adesso? Il Corriere della Sera, 8 novembre 2009*

Genova, che t'imbroggia. Sei con i piedi nell'acqua del porto, dai le spalle al mare, guardi la città: è la città più vecchia d'Italia ma, a vederla da qui, sembra la più giovane. Sono ragazzi che corrono, urlano, cantano, ridono tra i moli del Porto Antico. Anche Porto Antico è un imbroglio. Questo è il Porto Modernissimo. Tutto rifatto e aperto alla città. Prima, dal Milleduecento e per settecento anni, era nascosto da una barriera invalicabile. Solo gli addetti ai lavori, i marittimi e gli armatori, i camalli e i contrabbandieri, potevano passare di là e vivere il profumo del mistero e del mare. Oggi i ragazzi strillano la loro allegria di saltare un giorno di scuola per infilarsi nel Museo Galata; per sguazzare nell'Acquario; per arrampicarsi sul Bigo che ti porta in cielo; per spiare la Bolla di vetro e acciaio che ospita farfalle, iguane, felci, erbe tropicali; per violare Porta Siberia che si chiama così non perché fa freddo (anche se quando soffia la tramontana fa molto freddo), ma perché da lì passavano le *cibaria*, i cibi, le derrate alimentari in arrivo e in partenza; per sognare davanti e sul galeone Neptune, quello vero del film *Pirati* di Roman Polanski.

E da queste parti c'è un altro imbroglio, anzi due: i docks di Genova, come Londra. Macché docks. Quello che era il silos del grano è un rudere dismesso da decenni che ogni tanto ne cade un pezzo e ci sono le transenne intorno. L'unico altro, i Magazzini del cotone, è un bel parallelepipedo vuoto che si riempie per mostre, convegni, trovate tecnologiche legate al salone della scienza. Poi ci sono due docks finti, costruiti negli anni Novanta. Quello di Ponte Morosini, belle case di proprietà che galleggiano su un molo del Milleduecento adornato da bitte degli anni Trenta. Ci sono due appartamenti in vendita subito, da sessanta e novanta metri quadrati. Li portate via con cinquemila euro a metro. Il bello è che sotto le finestre e il terrazzino avete ormeggiata una fila di barche bianche e blu e, voltando lo sguardo, potete inebriarvi con il magnifico skyline del porto. Opzione per posto barca e per posto auto, pagamento a parte, è ovvio. L'altro dock finto, Molo Ponte Calvi, ospita un bell'albergo quattro stelle: costa come a Milano perché non applica il sovrapprezzo per un panorama unico al mondo.

Ma tutto questo è il porto visibile: un po' storia, un po' cultura, un po' Walt Disney, un po' borse di Vuitton tarocche e Rolex falsi, un po' banchetti di pesce appena pescato da barche grandi come una conchiglia ormeggiate tra le auto del park a ore. Poi c'è il porto invisibile, quello vero. Per entrarci si deve chiedere il permesso (un po' difficile da ottenere immediatamente) oppure si può tentare di intrufolarsi clandestinamente (un po' più facile se dotati di qualche ricordo e di una camminata sicura di sé). Ecco la zona dei bacini di carenaggio. Qui si vedono le navi nude, che galleggiano nell'aria e che se sono grandi diventano ancora più grandi. Fuori dall'acqua sembrano leggere. E quando il bacino è libero, senza nave e senza acqua, il vuoto si riempie di storie: «Ecco, questo è il bacino 3. È quello del Rex, il mitico *superliner* che conquistò, prima e unica nave di linea italiana, il Nastro Azzurro, il premio per la più veloce traversata a vapore dell'Atlantico. Velocità media di 29,61 nodi; tempo della traversata di 4 giorni, 13 ore e 58 minuti. Era l'estate 1933. Per sistemargli carena e macchine rendendole adeguate all'impresa lo portarono qui, ma prima dovettero ampliare il bacino. In questo nulla, in questo vuoto che vediamo adesso, c'è un pezzo di storia del nostro Paese». Franco Guerri tra i bacini ci lavora, ne conosce il passato, ne respira il presente. Sessantenne ben piantato per terra, da più di trent'anni è il padrone della Zincaf, l'officina di riparazioni navali a Molo Guardiano. «Ecco quella è la Pacific Princess, la nave da crociera della serie tv *Love Boat*. Dopo tutti gli amori di cui è stata testimone ora è qui triste e vuota: bisogna valutare se vale la pena di curarla, ripararla, oppure se ormai è soltanto un ferro vecchio». Genoano e di sinistra, Guerri sfodera l'orgoglio genovese: «La zona del porto che è stata restituita alla città e ai cittadini l'abbiamo fatta anche con i soldi per il G8 del 2001. Qui non si è rubata una lira».

E dove sono finiti i mitici camalli? Gli scaricatori del porto oggi sono un migliaio, ieri erano quasi diecimila. Eccone uno che ha vissuto i momenti di gloria della Compagnia Unica: Amanzio Pezzolo, sessantasette anni, tutta la trafila: da «nota» (chi si mette in nota per un lavoro) a raccoglitticcio, a occasionale, a avventizio, a socio, a viceconsole. Ora è in pensione ma, siccome «non si smette mai di essere camalli», continua a frequentare la sala delle chiamate sotto la Lanterna. Ci sono i ritratti di Di Vittorio («era un grande amico dei portuali»), di Togliatti, di Lenin, di Guido Rossa («peccato che qualche giovane non lo riconosca»). E abita nella strada dei portuali e dei marittimi: via Venezia — a sinistra i portuali a destra i marittimi — che dalla periferia di ponente s'inerpica sulla collina. Apre la porta di casa e ti crolla addosso il pregiudizio che ti trascini da anni: i portuali erano e sono benestanti. No, questa è una casa povera, ricca di cultura e di libri (Pezzolo scrive storie, testi teatrali), priva di oggetti costosi. «Se è per quello — dice Amanzio — oggi un portuale guadagna 1.200-1.300 euro al mese. Il console Paride Batini, il numero uno per decenni, quando è morto arrivava a 1.950».

Altro luogo comune messo in discussione: camalli imbevuti di pregiudizi ideologici: «È vero che siamo

tutti comunisti, io sono comunista, ma ho nostalgia di presidenti di Confindustria come Costa, di politici come Taviani, di cardinali come Siri. Volete sapere chi eravamo e chi siamo? Siamo un mondo di solidarietà, di passione, di fraternità; sappiamo cos'è la fatica, la precarietà, la flessibilità, il mestiere, sappiamo come si può spendere una vita dandole un senso. Ho cominciato a capirlo quando, non ancora socio, andai a militare, allora erano due anni di leva. Tornai quasi vergognandomi di chiedere ancora lavoro. Mi risposero che intanto mi spettavano due anni di tredicesima arretrati».

Ventiquattrore al giorno per trecentosessantacinque giorni l'anno. È l'arco d'impegno dei centodieci marittimi d'equipaggio sui rimorchiatori. Bazzicano la testata di Ponte Parodi, nel bacino vecchio. Nascosti alla vista del popolo del *waterfront*, la loro base operativa si raggiunge aggirando qualche maceria, costeggiando reticolati, incuneandosi tra archivolti e cunicoli: che fascino il vecchio porto rimasto com'era, apparentemente incasinato, in realtà regolato da quell'ordine misterioso che soltanto chi l'ha inventato sa decifrare. Là in cima trovi «bestie» da 7.140 cavalli che domani porta-container e navi da crociera di quattrocento metri. A bordo non ci sono persone normali, ma gente che fa un lavoro pericoloso, che deve avere «l'occhio marino» per capire un attimo prima che cosa sta per succedere: l'ultimo morto sul lavoro trent'anni fa, tranciato in due da un cavo d'acciaio.

Il loro comandante, pardon *fleet manager*, non può certamente essere un burocrate qualunque. Infatti il capitano Alessandro

Traverso, stretto e lungo, baffi brizzolati come i radi capelli, sguardo del colore del suo mare, a undici anni già stava (abusivamente) al timone dei traghetti che portano i turisti da Camogli a Punta Chiappa e a Portofino. E da adulto l'hanno preso in fretta, portato all'aeroporto di Malpensa, scaricato a Caracas, infilato in un elicottero, scaricato su una nave da 280 metri incagliata nel fiume Orinoco: e adesso falla tornare libera, era la sua quasi impossibile missione. Non c'era riuscito nessuno. Con il suo modo di far lavorare i rimorchiatori, ce l'ha fatta dopo tre tentativi, cinque giorni di lavoro, sette chili persi ».

Ma che porto è questo che abbiamo appena navigato? Un porto senza armatori? Per non sbagliare ne scegliamo uno speciale: la signora Franca Tomellini Fassio che — come recita la targa che le ha consegnato il Centro italiano studi containers il 25 ottobre 1971 — è l'armatore che «ha messo in servizio sulle rotte oceaniche la prima nave tutta containers battente bandiera italiana». Oggi vive al quinto piano di un bel palazzo tipico genovese senza ascensore. Un po' rimpicciolita dagli anni che passano, con lo sguardo curioso e la chiacchiera convincente come allora, ricorda quando, finita la guerra, l'Italia era senza marineria e il padre comprò («a un prezzo conveniente») cinque navi Liberty americane. Correavano anni in cui «un armatore come noi poteva stare, quando era doveroso, anche dalla parte dei lavoratori. Quando a ogni nostra nave era abbinata una borsa di studio per i figli degli operai dei cantieri che l'avevano costruita. Certo, ricordo anche anni difficili, come quel 1960 quando in piazza De Ferrari i portuali usarono i loro ganci non per scaricare le merci, ma per far cadere il governo Tambroni». Oggi, la signora Franca, del porto si gode la vista dal terrazzo di casa e indica quel rudere dell'ex silos del grano: «Io ci farei una moschea, come nel Cinquecento quando in porto la moschea c'era».