

STUDIO DI PIANO REGOLATORE E DI DIRADAMENTO DELLA GENOVA MEDIOEVALE

di *PIERO BARBIERI*

RAPu

La somma di energie materiali e ideali che in dono all'uomo, non appena raggiunse il risultato di comporre la personalità dell'individuo nel quadro più ampio della riunione sociale, portò necessariamente alla formazione della residenza collettiva, che anche nella sua forma più semplice costituisce pur sempre il nocciolo iniziale della organizzazione urbanistica. Ed è interessante notare come pel successivo sviluppo delle città sia stato fattore fondamentale sempre più la forza materiale, legata a opportunità naturali e commerciali, che non quella ideale, fosse essa politica o religiosa: chè infatti il maggior numero delle città fondate per esaudimento di una volontà sono perite fino ai minimi resti, mentre tutte quelle per le quali perdurarono le condizioni materiali che originarono la loro spontanea formazione crebbero parallelamente al progresso umano.

Immediatamente al concetto di unione tra individui e costituzione delle prime residenze stabili si connette il concetto della difesa — e a tal complesso di fattori il primitivo nucleo va debitore della sua conformazione originaria, avendo così da assolvere quasi sempre i due compiti di creare lo spazio per le abitazioni, e di offrire insieme una favorevole linea di riparo contro gli attacchi dall'esterno.

Il campo di svolgimento dell'attività produttrice degli abitanti è in genere fuori dell'abitato — Roma stessa sorge dall'impianto di una fortificazione di Latini sul Palatino, la Roma quadrata, ma il suo campo d'azione è il mercato nella valle ai piedi dei colli limitrofi, nel foro che permane come centro delle successive manifestazioni civili. Allo stesso modo il nucleo originario di Genova sorge sulla collina di Sarzano prospiciente il mare Tirreno e penetrante nel golfo con una penisola che funge da molo naturale del primo porto, il tranquillo specchio d'acqua marina contenuto nella insenatura del lido dove prese il nome di Mandraccio, che assieme alla Marina di Sarzano dividerà il vanto della laboriosità genovese.

Il tracciato della cinta non esclude una certa ampiezza e disponibilità di spazio all'interno. Col

l'interiore sviluppo della popolazione questo spazio all'interno viene a ridursi, a mancare, fino a che le abitazioni evadono dalla primitiva cinta e la seguente evoluzione storica dà carattere definitivo e complesso alla espansione dapprima sporadica. Il primo nucleo ora sovraddensato fa da centro all'espansione e all'addensamento progressivo: alla prima cinta succede la seconda, la terza..... Tale è appunto il graduale sviluppo della città di Genova.

La gloria di Roma sviluppa i commerci, complica le necessità militari: lungo la Chiavica a lato di Sarzano si affianca nella pianura, ai preromani tracciati squisitamente naturali, lo schema romano reticolare con tipica persistenza planimetrica nella Croce di Canneto il Curto con Canneto il Lungo; penetrano nel mare le prime opere del Molo Vecchio a miglior ricovero della flotta; la via Aurelia da San Martino e da S. Fruttuoso fa capo a Ponticello, da dove a ventaglio si snodano le vie che penetrano nell'interno.

Sulla collina culmina il primo Castello dei Liguri genoati, dalle tre torri, e ai suoi piedi è la piazza di Sarzano, grande il doppio dell'attuale, luogo di parlamento e di ritrovo dei cittadini, fino al Giustiniani sgombra di case sul lato a mare con magnifico panorama dominando le due riviere, antichissimo e concreto esempio della spartizione funzionale della città: la fortezza, il nucleo residenziale, il centro mondano, il quartiere industriale.

Approdano i primi predicatori di Cristo, si fondano i monasteri — la città pagana è più difficile a penetrare, come una corona la circondano le prime basiliche, nodi di altrettanti villaggi. Ad abbracciare e difendere i nuovi quartieri si eleva una seconda cerchia di mura contro i Saraceni, ma ne è ancora fuori Soziglia e quant'altro più a occidente.

Si approssima il 1000: le vivaci imprese del mare arricchiscono la città che cresce, e durante due secoli rinnova le sue case di legno coi palazzi di pietra concia, superbi da Santa Sabina a Sant' Ambrogio a



Fig. 1

S. Maria di Castello, su un intreccio di strade che rompe di nuovo la tradizione urbanistica romana.

Nuova manifestazione di forza provoca l'urgente difesa contro la minaccia del Barbarossa. Si costruisce la cinta famosa che racchiuderà Genova medioevale fino a tutto il XIV secolo, superba delle sue porte, di Vacca e Soprana. Il popolo si raduna ancora sulla spianata di Sarzano, ma il centro mondano converge nella via Giustiniani che per piazza San Donato e la strada di Sant'Agostino unisce le Ripe al Castello — piazza Banchi col Palazzo San Giorgio ha intera la sua importanza mediterranea commerciale e bancaria — Soziglia diventa la culla di quella nobiltà che vi si insedia a contrastare l'altra di Castello: i Guelfi e i Ghibellini genovesi.

Dal XIV al XVII secolo la cinta s'ingrandisce: ad occidente scende da Castelletto per le alture di Pietraminuta ed Airolo fino alla Porta di San Tomaso; a oriente dalla Torre di Luculi alla Porta d'Archi e circonda per ultimo l'altura di Carignano richiudendosi presso la foce del Bisagno; il sopravvento delle artiglierie vi fa aggiungere i bastioni: finalmente la cinta del 1626 raggiunge il Castellaccio salendo da Montesano su un lato, da Promontorio sull'altro. Ma la vecchia città medioevale rimane inalterata in tutta la sua essenza stradale ed edilizia, solo le forme architettoniche sovrappongono lo stucco alla pietra originaria, e nelle nuove costruzioni fa da dominatore il palazzo seicentesco.

Le nuove arterie non alterano per nulla le preesistenti: sono vere aggiunte, a rettilineo, più viali che strade, come è tipico nella via Nuova e nella via Balbi, per più di un secolo inaccessibili ai rotabili dalla loro testata occidentale. Ma anche quando saranno

definitivamente aperte alla fine del XVIII secolo esse costituiranno col loro tracciato contro vena a quello delle arterie più antiche la difesa, l'ostacolo permanente alla ulteriore penetrazione all'interno — e da quel tempo ad oggi sarà possibile la conservazione quasi integra della Genova Medioevale.

Tuttavia i tempi nuovi si fanno sentire col l'inizio dei lavori per l'allargamento della via del Vento in via Giulia, spina dorsale della futura via XX Settembre, alterando anche qui artificialmente il precedente tracciato medioevale.

Ma quello che interessa notare a questo punto è il differente comportamento del centro commerciale e del centro mondano: il primo è legato al Porto, la sua sede è fissa, la sua caratteristica è la permanenza nella zona di Banchi; il centro mondano segue la storia edilizia, abbandona la zona orientale, si insedia in S. Luca e Soziglia, vede i nobili a passeggio non più in via Giustiniani ma in via nuova.

Spenta l'influenza politica della Repubblica, lo sviluppo della città subisce una lunga sosta: dal XVII al XVIII secolo l'edilizia non è altro che la manifestazione della ereditata potenza finanziaria di alcuni privati, non più l'espressione del potere dello Stato o della capacità produttiva dei cittadini. Soltanto dopo il 1840 coll'avvento della navigazione a vapore e della ferrovia si avvera quella ripresa commerciale che porterà alla fisionomia attuale della Genova moderna: i traffici, perduta l'origine e l'indole medioevale dove il commercio era legato al prestigio marinaro e finanziario della Città coi suoi possedimenti in Oriente, sono ora una necessità internazionale, una questione di transito, cui Genova presta la sua ubicazione di punta nel Mediterraneo e la conformazione naturale del suo porto che le opere dell'uomo hanno via via aumentato di capacità.

Sotto il risorto impulso la Città s'ingrandisce, assale colla Circonvallazione a Monte le colline che la recingono seguendo il tracciato finora ignoto delle arterie stratificate orizzontalmente secondo le curve di livello, raddate trasversalmente da rampe e scalinate, si ramifica nelle vallate dei suoi torrenti, invade oltre il Bisagno la piana della Foce fino ad Albaro.

Vediamo così la città allargarsi grado a grado, epoca per epoca, sempre lasciando costantemente inalterate le caratteristiche edilizie dei periodi precedenti. La collina di Sarzano è quella del 1000 forse soltanto un po' più costipata di case; Soziglia è quella del 1200: la zona più a monte, dall'Acquaverde a Fontane Marose, quella del '600; i quartieri dell'800 occupano la piana a oriente della Porta degli Archi e la collina di Carignano.

Naturalmente ogni espansione fa affluire al centro commerciale una parte della sua vita, e i quartieri medioevali più vicini al porto già stretti per la loro intrinseca origine affaristica vengono sempre più gra-

vati dal movimento esterno ed interno in continuo aumento, mentre la accresciuta preziosità dell'area fa restringere maggiormente i vuoti fra casa e casa e le abitazioni si sovrappongono alle abitazioni in edifici sempre più alti con stanze sempre più piccole.

I nuovi quartieri s'impiantano naturalmente colle arterie proprie a ciascuna epoca e proporzionali ai progressivi mezzi di locomozione: l'affacciamento collo schema stradale preesistente viene così a costituire uno dei punti fondamentali della sistemazione urbanistica di Genova appunto per la difficoltà della penetrazione nella zona essenzialmente medioevale entro la terza cinta, che si stende come un cuscinetto fra il centro degli interessi portuali rimasto inamovibile a Banchi e l'ampio sviluppo della Città che ha disseminato una quantità di centri dislocati come satelliti intorno alla zona medioevale, sempre molteplici sussidiari di questa per lo meno a ragione del porto e del nodo mondano-commerciale che gravita attorno a Soziglia.

Si delinea così la prima delle ragioni che più fortemente spingono alla trasformazione dei vecchi centri nella città che si sono maggiormente accresciute dall'avvento della meccanica motorizzata ad oggi — le ragioni di traffico. A queste si possono aggiungere con varia predominanza altre ragioni, igieniche o economiche — per Genova esse risultano tutte presenti, intrecciate nel modo più complesso, e sono conseguenza delle condizioni cui portarono il successivo andamento o spostamento delle correnti di lavoro, di abitazione, di vita sociale.

E' bene farsene un'idea magari sommaria. Ad ogni incremento di lavoro è storico si svolga un movimento meccanico della popolazione che viene indicato col nome di «immigrazione interna», cioè il centro di lavoro attira dalla campagna una parte della popolazione che cerca di stabilire la propria dimora nel nucleo abitato connesso. A questo fenomeno è strettamente collegato l'affollamento del vecchio nucleo nei suoi quartieri propriamente di abitazione. D'altra parte il campo d'azione del mondo commerciale rimane il Porto cui è cuore il nucleo d'affari attorno a Banchi: il vecchio centro della grande città si sviluppa gradualmente nella «city», nella città d'affari, ponendosi in contrapposto alle zone esterne di abitazione ed ai quartieri industriali. Ragione fondamentale di questa centralizzazione degli affari nel nocciolo della città è anzitutto l'alto prezzo del terreno, il desiderio che ne segue di guadagnare la rendita più alta possibile sotto condizione della massima utilizzazione di ogni superficie libera.

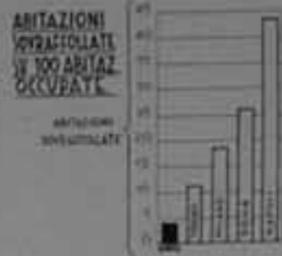
Col crescere della città, cresce il volume degli affari che abbisognano di sempre più spazio nel vecchio nucleo respingendo più all'esterno le abitazioni, iniziando a questo punto quel movimento controcorrente della formazione della «city» nel senso moderno



Fig. 2

di inizio della separazione tra luoghi di abitazione e luoghi di lavoro, che è il fenomeno della «decentralizzazione». I primi ad abbandonare il nucleo interno troppo soffocato e popolato sono i nobili dei periodi andati, i ricchi di oggi; fase che vediamo ripetuta in Genova al XII, al XVII, al XIX secolo. Nel secolo attuale la emigrazione della popolazione dalle abitazioni della city viene estesa anche alle classi non abbienti per la facilità economica dei trasporti — ma aumentando il traffico nasce un ciclo chiuso perché il traffico crescente spinge gli abitanti dal nocciolo della città nei rioni esterni, dai quali essi però riaffluiscono di nuovo nella «city» per il lavoro, e aiutano così ad aumentare le punte di traffico.

Il vecchio centro diventa una semplice città di affari, sovraffollata di giorno, deserta di notte, inframezzata caratteristicamente da rioni e zone di edifici che contengono le abitazioni più a buon prezzo della città malgrado l'alto valore del terreno. Si arriva a questo risultato, che assicura tuttavia al proprietario una forte rendita, adottando ad uso dell'abitazione minima il sottotetto e le cantine, togliendo di mezzo gli insolati giardini delle case dell'antica borghesia, costruendo al loro posto i cortili interni, aggiungendo sempre più dentro al blocco ai laterali e centrali alzando il numero dei piani fino a togliere quasi del tutto la luce e l'aria, costipando in una stessa piccola stanza non uno, ma parecchi individui. Naturalmente questa situazione provocò un forte impoverimento della popolazione, e le malattie, anzitutto la tubercolosi, vennero favorite da questo stato di cose portando agli svantaggi igienici e alla alta mortalità che contraddistingue sciaguratamente le abitazioni dei rioni centrali di tutte le città maggiori.



POPOLAZIONE ABITAZIONI E STANZE

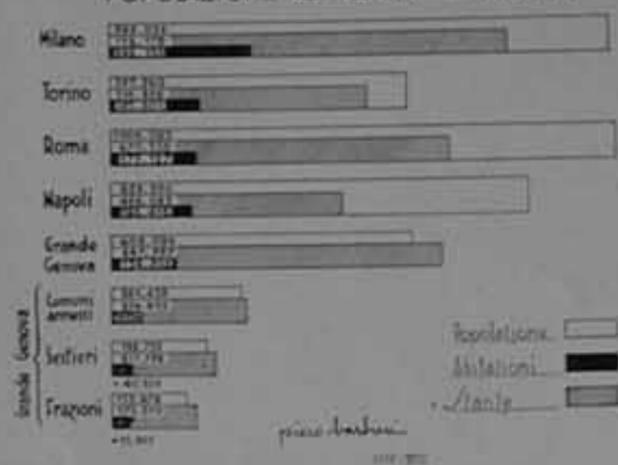


Fig. 3

A questo modo la vecchia città viene ad offrire una quantità di compiti urbanistici: risanamento degli antichi quartieri di abitazione — nuovi allineamenti, ampliamenti di piazze e sistemazioni stradali per gli aumentati bisogni del traffico — organica sistemazione della « city » per posizione, per grandezza e per capacità di sviluppo, perchè appunto dalla conformazione salubre di questo complicato apparato e del regolamento del traffico fra i luoghi di lavoro interni alla « city » stessa, fra la « city » e gli altri territori, dipende prevalentemente il risultato della capacità produttiva di una grande città e la economia del suo impianto.

Ma nelle città italiane e in Genova in modo principalissimo il vecchio centro custodisce anche — e grande fortuna ogni volta che questa custodia fu veramente gelosa! — il nostro miglior patrimonio d'arte e di storia rappresentato non solo dai riconosciuti insigni monumenti, ma anche da quegli organismi ambientali costituiti dall'architettura minore che dai grandi monumenti è cornice e riflesso — monumenti e ambienti che alle nostre città danno per ciascuna quella fisionomia che tutto il mondo ci invidia, e la cui distruzione vorrebbe dire, oltre che negare la nostra stessa cultura e le ragioni più nobili del nostro orgoglio di razza, perdere anche una fonte di ricchezza nazionale.

Da tutto questo nasce un problema veramente

nodale soprattutto per la odierna urbanistica, un problema che si cerca di risolvere o col « risanamento » del centro vecchio o colla « decentralizzazione » a fondo della vita degli affari: in ogni caso salvando a tutti i costi la compagine artistica-ambientale, affinché la vecchia città non perda le sue caratteristiche tradizionali.

L'evoluzione storica suaccennata ha dimostrato la immobilità di un centro di affari intimamente legato al porto nella zona di Banchi, per fortuna a immediato contatto con la riva e coll'arteria lungo di essa: un altro centro mondano ha sede in Campetto-Soziglia e si svolge a raggiera verso San Luca, il Municipio colla Maddalena, Fontane Marose, De Ferrari, San Lorenzo, Banchi. Un terzo centro, di affari e di vita mondana, si è creato all'esterno del quartiere medioevale aprendosi a ventaglio su piazza De Ferrari; la sua intensità ed importanza va continuamente aumentando e sarà ancora maggiore con la sistemazione di Piccapietra, coll'ingrandimento della Stazione Orientale, col popolamento verso la Foce.

Impossibile dunque pensare a una ulteriore decentralizzazione della vita degli affari — d'altra parte questa teoria eccessivamente decentralizzatrice trova anche dei critici, e mi sembra giustamente. L'obiezione principe è che isolando del tutto i vecchi quartieri da una funzione vitale di cuore sempre pulsante si vada incontro al pericolo che il vecchio centro fatalmente decada. D'altra parte un innesto violento dei traffici coi moderni mezzi di attuazione porterebbe inevitabilmente alla distruzione completa; l'esperienza ha ampiamente dimostrato in questo campo che son proprio le ragioni della viabilità e quelle economiche, quasi sempre congiunte, che alterano il carattere dell'ambiente cittadino anche nelle migliori soluzioni.

La teoria urbanistica anche attraverso i dibattiti e le conclusioni raggiunte nel XII Congresso Internazionale dell'abitazione e dei piani regolatori a Roma nel 1929 e più recentemente al Congresso Internazionale dell'abitazione a Praga nel maggio 1935 ha posto dei caposaldi alla soluzione dei problemi di questa specie che nell'ambito degli elementi che più da vicino possono interessare la Genova medioevale si possono schematizzare per sommi capi nei punti seguenti:

a) dal punto di vista economico, il vecchio centro venga trasformato nelle parti a ciò adatte in moderna city, cercando di trattenere e possibilmente richiamare nelle altre, opportunamente risanate, le abitazioni delle classi abbienti, il cui allontanamento fu fattore primo del fenomeno di decadenza materiale, igienica e morale;

b) dal punto di vista del traffico, cercare di introdurre quello motorizzato nella misura strettamente necessaria ai bisogni interni del quartiere, onde

evitare colla sua esclusione il completo decadimento economico; ma deviare per quanto è possibile il traffico di attraversamento mediante delle marginali che dovrebbero assumere su di loro il maggior peso del traffico veloce e pesante in conseguenza della vita moderna. Quando non sia assolutamente possibile fare a meno di qualche grande arteria di attraversamento, occorre finire come caposaldi inamovibili i monumenti storici, architettonici e insinuare fra essi la nuova via cercando di non alterare il carattere dell'ambiente. In quest'ultimo caso è generalmente preferibile, anziché l'allargamento di strade esistenti, addirittura la creazione di nuove arterie attraverso il corpo degli edifici, soluzione che è anche particolarmente economica quando l'interno del blocco investe i distacchi e i cortili o le costruzioni secondarie che li hanno successivamente ingombri, come è tipico per Genova nei lotti profondi compresi fra strade parallele distanti oltre la misura normale. L'allargamento delle strade esistenti può portare invece alla demolizione di edifici artistici, ed anche nel caso affatto raro che questi siano tutti su un lato, la strada a sistemazione avvenuta viene a trovarsi completamente squilibrata fra le nuove costruzioni moderne da una parte e tutti i monumenti e gli antichi palazzi dall'altra. Comunque è necessario che la nuova arteria non si opponga eccessivamente alla fibra della rete viaria attuale, evitando anche i lunghi rettili che contrastano con l'andamento sinuoso delle vecchie strade;

c) dal punto di vista igienico, dove cioè il rimaneggiamento di un quartiere si rende necessario per le deplorabili condizioni igieniche, e per le morali che quasi sempre si accompagnano, la soluzione può variare radicalmente a seconda che il quartiere abbia o no, sia nell'insieme che nei singoli edifici, valore architettonico od artistico storico. Quando non vi sia alcun impegno del genere si può arrivare fino all'abbattimento totale del quartiere per dar luogo a nuove e sane e moderne dimore. E' bene tuttavia che questi nuovi quartieri, nati sulle rovine dei vecchi conformemente alle richieste della moderna igiene, rispecchino però sempre il carattere generale etnico e storico della città e soprattutto dei quartieri limitrofi con i quali si allacciano, senza tuttavia arrivare ai falsi architettonici male intesi;

d) nell'altro caso, quando all'igiene si somma il restauro monumentale, il risanamento deve attenersi a procedimenti molto più delicati la cui teoria è dovuta al Prof. Giovannoni che vi dette il nome di « diradamento » per ben distinguerla dal tutt'affatto diverso concetto dello « sventramento ». Il diradamento edilizio, nella sua stessa precisa formulazione, « si esplica col demolire in piccoli tratti staccati, lasciando aree libere e ricostruendo poco o nulla, riducendo così al minimo l'introduzione di nuovi elementi quasi sempre inarmonici col vecchio: si esplica



Fig. 4

con lo scegliere le zone da migliorare tra le più adatte senza preconcetti geometrici di rettili e di sezione costante, demolendo i fabbricati di nessun interesse, aprendo gli isolati più folti e più luridi: si esplica nel valutare con senso prospettico le condizioni di visuale in cui risulteranno inquadrati i monumenti maggiori o i gruppi caratteristici di piccole case » (1). I monumenti, « spogliati delle superstrutture — di tutte le costruzioni sviluppatesi loro addosso, saranno ricondotti alle condizioni di prospettiva e di ambiente nelle quali nacquero o che con loro si svilupparono — condizioni anche di calma e di perfetto allontanamento dalle grandi correnti di traffico. Le costruzioni che dovranno necessariamente elevarsi in tali ambienti dovranno essere armonizzate con i monumenti esistenti ma non con grezzo metodo di ricomposizione stilistica, bensì con libero spirito d'invenzione che sappia armonizzare con i ricordi del passato le proporzioni, le subordinazioni, il colore delle nuove costruzioni » (2), venendo così a comporre un concatenamento di quadri pittoreschi e suggestivi per i quali il quartiere riformato anziché perdere acquisterà in singolarità e carattere.

Si vede subito che la prima base elementare per la ricerca di qualsiasi ragionata soluzione non può essere guadagnata in questo campo che attraverso lo studio preliminare delle attuali condizioni di stato e di fatto. Queste si riportano conseguentemente a tre gruppi di caratteristiche fondamentali — cinematiche, sociali, estetiche.

(1) S. E. Gustavo Giovannoni - Vecchie città ed edilizia nuova - Nuova Antologia, giugno 1913.

(2) S. E. Marcello Piacentini - Sistemazione delle città a carattere storico per adattarle alle esigenze della vita moderna - Atti del Congresso Internaz. dei Piani Regolatori - Roma, 1929.

MORTALITÀ PER TUBERCOLOSI DI TUTTE LE FORME

Medie nel periodo 1925-1950 per 10000 abitanti

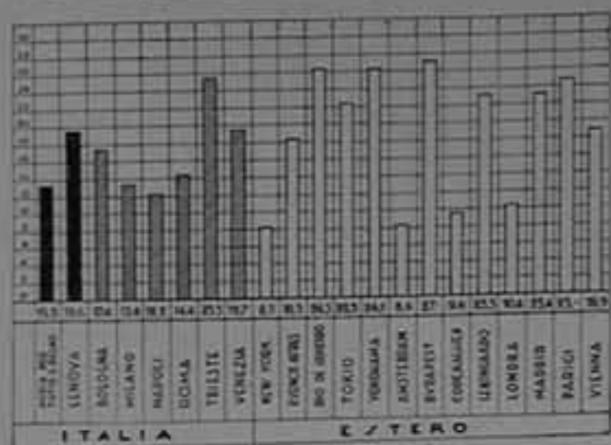


Fig. 5

A) Caratteristiche cinematiche.

Nella Planimetria d'assieme (fig. 8 - Tav. fuori testo) sono tracciate le grandi arterie di traffico.

Il problema ferroviario, per la conformazione collinosa della città, è in buona parte esente dagli inconvenienti che gli impianti ferroviari provocano per esempio nelle città di pianura, in quanto a Genova l'attraversamento del nucleo abitato si svolge quasi tutto in galleria liberando da difficoltà e intralci sia lo sviluppo viario che lo sviluppo edilizio.

Notevolissima è la risoluzione del problema camionale di enorme interesse commerciale e militare: la nuova Camionale Serravalle-Genova che unisce il porto con l'entroterra verso Torino, Milano, Piacenza, ha una felice disposizione nel Piazzale di arrivo a nord di corso Francia ottenuto collo spianamento della collina di San Benigno, da cui il raccordo a spirale dopo aver scavalcato corso Francia raggiunge direttamente con un braccio il bacino del porto più antico ad oriente, con un altro il bacino XXVIII Ottobre ad occidente, permettendo a tutto il movimento camionale, dipendente dal porto, di svolgersi senza portare il più piccolo intralcio alla restante circolazione. Questo fatto, insieme ai raccordi ferroviari in galleria, fa sì che il porto vive e si muove quasi per conto proprio — solo l'afflusso e il deflusso degli uomini ingombra la circolazione cittadina, mentre anche le merci che penetrano la barriera trovano libero trasporto lungo la marginale di via Carlo Alberto e gli allacciamenti relativi.

Altro interesse hanno le arterie provenienti dalle riviere alle quali si annodano le diramazioni verso l'interno. Al momento attuale il traffico più pesante si incanala nell'arteria che da corso Francia si snoda

per via Milano e via Carlo Alberto; attraverso la strozzatura davanti a Palazzo San Giorgio raggiunge piazza Cavour, la Circonvallazione a Mare e il corso Italia. Meglio quando si sarà costruito il raddoppio della Circonvallazione a Mare tra piazza Cavour e la regione Foce, lambendo la riva con una strada a livelletta piana parallela e inferiore all'attuale corso Oddone.

Più difficile è l'attraversamento verso terra. Di poca efficacia rispetto al movimento di transito sono la Circonvallazione a Monte attuale e la Grande Cornice in attuazione, che unendo con nuovi tronchi quelli utilizzati e riadattati da minori arterie precedenti si svolge dalla Castagna al Castellaccio al ponte Pila. Si può dire invece che quasi tutto il transito e il movimento interno si riversa lungo la spina via Balbi-Corridoni biforcandosi per piazza Corvetto-via Serra-Pila o per via Garibaldi-De Ferrari, e qui ancora o per via XX Settembre-Pila o per via Dante-Foce.

Dall'esame del tracciato di queste arterie risulta chiaramente come tutto il transito dei veicoli pesanti lambisce ma non intacca la città medioevale racchiusa dall'antica terza cinta, se si eccettua la trasversale di San Lorenzo.

Infatti attorno alla zona medioevale si sta realizzando una specie di anello stradale di grandi arterie che verranno a isolare tutto il nucleo tra esse racchiuso. Dalla Porta dei Vacca la grande arteria a mare arriva fino alla via Madre di Dio dove si allaccerà al tronco previsto dal piano regolatore congiungente il mare con la piazza Dante. La via Dante, su piazza De Ferrari, via Carlo Felice, via Garibaldi, piazza della Nunziata, via delle Fontane, va a sua volta a ricongiungersi alla Porta dei Vacca.

Un altro attraversamento, limitato a un solo senso e di non grande importanza, si svolge per le vie di Lomellini e Fossatello.

Il transito dei veicoli da S. Lorenzo a Campetto a Banchi è finora ristretto a poche vetture per la limitatissima capacità di sezione stradale agli accessi e per l'enorme attrito lungo il percorso, per quanto un fabbisogno maggiore sia manifestamente sentito dall'importanza delle aziende ivi ospitate.

Hanno coadiuvato importantemente a questo isolamento delle zone interne l'apertura delle Gallerie su piazza Portello e quella che da piazza Dante mette facilmente in comunicazione con i quartieri verso la Foce del Bisagno ed oltre Bisagno.

L'intensità del traffico su queste arterie di transito pesante è rappresentata alla Tavola delle Statistiche del Traffico (fig. 9) ove è diagrammato il numero dei veicoli ed il peso in tonnellate sia nelle 24 ore, che nell'ora di punta, come sono stati rilevati

dal Municipio di Genova nel 1931, e desunti dall'apposita relazione dell'Ing. Contini (3).

Nell'intorno della zona medioevale il traffico è dunque limitato per ora quasi esclusivamente a quello pedonale, per l'inaccessibilità ai veicoli delle strade e dei vicoli. Certo, per le necessità stesse della abitazione, per dare vita e possibilità che questa si mantenga col sufficiente conforto, è opportuna qualche limitata penetrazione interna, che non deve però avere il carattere di complemento alle grandi trasversali sudescritte, ma solo di disinquinamento interno, salvo la sussidiaria a S. Lorenzo la cui risoluzione si impone subito.

Per l'analisi del movimento dei viandanti di tutta questa zona medioevale, in mancanza di altre fonti, ho dovuto fare delle valutazioni e delle misure personali, i cui risultati sono rappresentati anch'essi nella Tavola fig. 9 delle Statistiche del Traffico. I rilievi si sono svolti col seguente procedimento: si sono prese in considerazione 31 sezioni stradali nei punti più interessanti: quindi si è proceduto a diverse misurazioni distribuite con criteri opportuni a ciascuna sezione in modo da rilevare sia il totale del traffico nelle 12 ore decorrenti dalle 8 della mattina alle 8 della sera, sia il traffico di punta. Rapportando questi dati assoluti alla larghezza della sezione stradale, espressa in metri, si è ottenuto un valore reale del carico per ogni metro lineare di sezione stradale. Il carico totale delle dodici ore è certo meno significativo del carico di punta, che per le condizioni speciali di questa zona si distribuisce con intensità e secondo orari che sono diversi da strada a strada ed anche nella stessa strada da tronco a tronco.

Per rendersi esatto conto di questo movimento dei pedoni occorre perciò aggiungere a ciascuna sezione le note illustrative che gli sono proprie e qui riassunte: i valori numerici si riferiscono a rilievi della durata di 5' ciascuno.

Via del Campo.

Il traffico si svolge con ritmo quasi uniforme nella giornata cioè dalle 8 alle 12,30 e dalle 13,30 in poi. Il traffico è più accelerato e raggiunge un massimo dalle 17 alle 19. Misurazione ottenuta allo sbocco in piazza Fossatello 165 200

Via Lomellini.

Data l'ampiezza della strada non vi è ingombro quando non si ha passaggio di veicoli - il traffico aumenta leggermente dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 19. Dati riscontrati allo sbocco in piazza Fossatello 145 175

(3) Dott. Ing. Ettore Contini - Una Statistica del traffico in alcune Strade di Genova - Rivista Municipale, marzo 1931-IX.

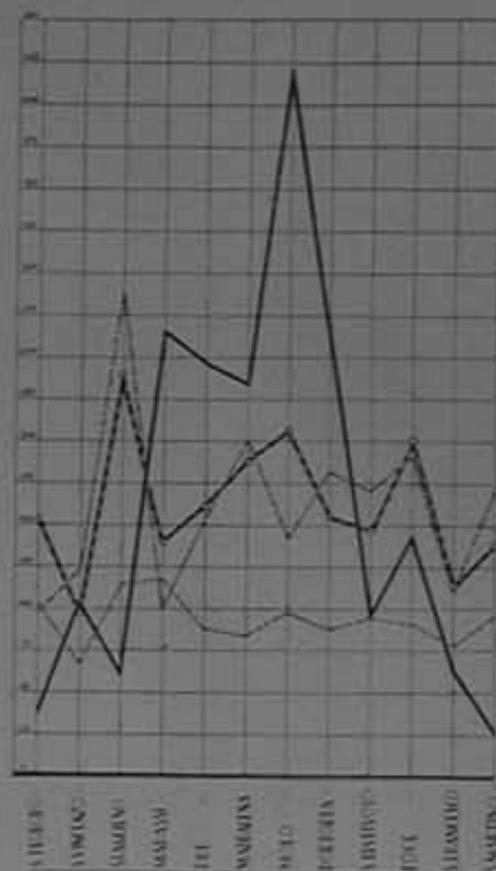


Fig. 6

Via San Luca.

Traffico congestionato particolarmente dalle 10 alle 12 e per quasi tutto il pomeriggio. A volte si raggiunge la cifra di 220 specialmente nelle ore dalle 11 alle 12 e dalle 16 alle 18,30. Il traffico è veloce ma conserva una quasi uniformità di flusso per modo che ben difficilmente si può trovare un valore inferiore a 175 durante le ore di lavoro. Dati riscontrati tra il vico di S. Sepolcro e il vico Crollalanza 175 220

Via di Fossatello.

Traffico intenso che raggiunge la cifra di 340 nelle ore di punta. Data l'ampiezza relativa della strada in confronto alle altre convergenti il traffico non risulta eccessivamente ostacolato. L'intensità diminuisce di poco nelle altre ore lavorative della giornata. Dati numerici rilevati a metà della via 280 340

QUADRO RIASSUNTIVO PER GENOVA-CENTRO

SESTIERI E FRAZIONI	SUPERFICIE IN ETTARI	POPOLAZIONE		DENSITA' ABITANTI PER ETTARO DI SUPERFICIE		AFFOLLAMENTO ABITANTE PER STANZA		MORTI PER TUBERCOLOSI POLMONARI NEL DECENNIO 1923-1932			MORTALITA' GENERALE NEL DECENNIO 1923-1932	
		1921	1931	MEDIA DEI CENSIMENTI 1921-1931	IN ORDINE CRESCENTE	MEDIA DEI CENSIMENTI 1921-1931	IN ORDINE CRESCENTE	TOTALE	MEDIA ANNUALE SV. 10.000 ABITANTI	IN ORDINE CRESCENTE	MEDIA ANNUALE SV. 10.000 ABITANTI	IN ORDINE CRESCENTE
S. TEODORO	482	33.739	37.012	72	4	1.039	10	536	15,2	6	96,2	1
S. VINCENZO	263	53.595	55.317	206	7	0.668	1	527	9,7	1	122,2	5
STAGLIENO	814	9.051	12.074	12	1	1.104	11	252	23,9	12	288,8	12
MARASSI	614	29.794	35.027	53	3	1.107	12	449	13,9	4	99,0	2
PRE	32	19.047	18.375	593	11	0.880	4	299	16,0	8	152,4	7
MADDALENA	24	11.979	10.977	469	9	0.840	3	216	18,8	9	205,3	11
MOLO	29	25.825	23.811	850	12	0.974	9	512	20,6	11	141,1	6
PORTORIA	73	39.975	36.108	522	10	0.881	5	589	15,5	7	182,1	9
S. FRUTTUOSO	151	25.568	32.119	190	6	0.951	7	424	14,7	5	117,7	4
FOCE	28	8.240	7.784	287	8	0.914	6	161	20,1	10	191,5	10
S. FRANCESCO	299	35.486	41.852	128	5	0.778	2	425	11,0	2	110,9	3
S. MARTINO	406	17.670	25.022	52	2	0.960	8	294	13,8	3	170,7	8

Fig. 7

Via della Maddalena.

Traffico più intenso nelle ore del mattino che in quelle del pomeriggio ad eccezione delle ore di punta alle 14 e alle 17. Dati rilevati tra vico Droghieri e il Cinematografo Garibaldi . . .

Carico medio 110 Carico di punta 150

Via dei Macelli di Soziglia.

Traffico più intenso nelle ore del mattino. Dati rilevati all'angolo di vico Lavagna . . .

Carico medio 85 Carico di punta 100

Via Luccoli.

Traffico medio nelle ore del pomeriggio sulla base di 230 aumentabili fino a 300 e più nell'ora sia immediatamente prima di mezzogiorno che dalle 16 alle 19, variabile in certe particolari giornate a seconda del tempo, e specialmente nella stagione invernale. Il punto dove sono stati rilevati i dati si trova allo sbocco verso piazza Soziglia cioè dove la strada è più stretta. La viabilità è intralciata e lentissima a causa dell'attrito che si forma, specialmente nelle ore di punta . . .

Carico medio 230 Carico di punta 300

Via Orefici.

Traffico che si aggira sulla cifra di 420. L'ampiezza della strada concede una certa facilità di transito che però nelle ore di punta e cioè quelle del mezzogiorno, alle 14, e dalle 17 alle 19 è alquanto ostacolato per l'aumento dovuto all'entrata e all'uscita degli impiegati e dei lavoratori del porto. Si raggiunge quindi in certe ore, se non tutti i giorni, la cifra di 500 e più. Valori ottenuti dinanzi all'Oreficeria Canepa, angolo Conservatori del Mare. Velocità di flusso moderata . . .

Carico medio 400 Carico di punta 500

Via Ponte Reale.

Traffico 220. Tale valore si può dire che perduri per tutta la durata del giorno lavorativo con leggere modificazioni e con possibilità di aumento verso il mezzogiorno, le 14, e dalle 17 alle 19. Anche nelle prime ore del mattino, dalle 7 alle 9, vi è un discreto traffico per i lavoratori del porto. Dati rilevati al centro della strada . . .

Carico medio 220 Carico di punta 280

Vico Vigne.

La via è eccessivamente angusta e rappresenta uno dei punti maggiormente affollati, paragonabile all'angolo tra la via Luccoli e la piazza Soziglia. Il traffico si svolge per quasi tutta la giornata intensissimo, aumentando nelle ore del pomeriggio; a volte si nota un addensamento che provoca un ristagno nel flusso. Dati rilevati allo sbocco in piazza Campetto . . .

Carico medio 180 Carico di punta 240

Via delle Vigne.

Traffico leggermente minore nelle ore del mattino. Via molto angusta, però viabilità discretamente rapida e nessun ingombro per soste dinanzi a negozi. Dati rilevati all'angolo di vico dei Greci . . .

Carico medio 100 Carico di punta 135

Vico della Casana.

Traffico aumentabile nel tardo pomeriggio ed inferiore alla media fino alle 11 del mattino. L'ingombro della strada oltrechè all'entità dei traffici è dovuto ed aumentato dalla lentezza dei pedoni in salita e per il movimento delle botteghe. Dati rilevati allo sbocco in piazza Carlo Felice . . .

Carico medio 300 Carico di punta 380

Piazza Campetto.

Traffico aumentabile nel pomeriggio inoltrato e a mezzogiorno; minore al mattino. L'ampiezza della strada non dà luogo ad intralci od ingombri apparenti. Dati rilevati al vico Scurreria dal lato est . . .

Carico medio 195 Carico di punta 250

Salita San Matteo.

Traffico con diminuzione nelle prime ore del mattino ed in aumento in quelle del tardo pomeriggio. All'apparenza il traffico sembra più intenso ma in realtà è perché si svolge lentamente in salita. Dati rilevati allo sbocco in piazza De Ferrari . . .

Carico medio 110 Carico di punta 150

Vico degli Indoratori.

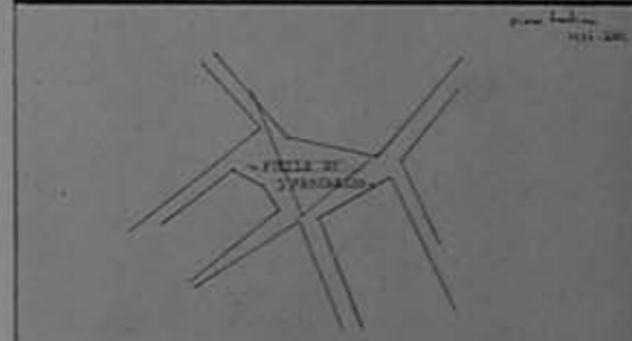
Traffico trascurabile . . .

Carico medio 10 Carico di punta 60

Piazza Cinque Lampade.

Traffico intenso che spesso dà luogo ad agglomeramenti. Nelle ore di punta e cioè dalle 10 alle 12,30, dalle 14 alle 15, e dalle 17 alle 19 il traffico è suscettibile di forte aumento. Il passaggio del pedone è discretamente veloce però intralciato dalla sosta frequente di persone. Dati rilevati all'altezza di Palazzo Penco . . .

Carico medio 165 Carico di punta 250



Canneto il Lungo.

Traffico normale nelle ore lavorative che si mantiene quasi costante per tutta la durata del giorno. L'ingombro non appare eccessivo poiché il flusso avviene velocemente. Dati rilevati allo sbocco in salita Pollaiuoli . . .

Carico medio 130 Carico di punta 160



CASA DEI GENTILE



Via Chiabrera.

Carico medio Carico di punta

Viabilità quasi costante che raggiunge la cifra di 110 per la parte inferiore e 120 per quella superiore. Tali valori sono quelli medi però possono variare fortemente sia in diminuzione che in aumento a seconda che si tratti del primo mattino (e cioè in meno) o del pomeriggio avanzato (cioè in più) . 110 140

Via Scurreria.

Carico medio Carico di punta

La via presenta sovente un' apparenza di affollamento che non ha però il valore di transito ed è dovuto alla sosta prolungata di fronte ai vari negozi. La cifra delle persone che passano, rilevata nel tronco superiore, si aggira su di una media anche inferiore a 50 persone. Il traffico aumenta leggermente verso mezzogiorno, alle ore 14, e nel tardo pomeriggio. Nelle prime ore del mattino è quasi deserta 50 100

Salita Pollaiuoli.

Via molto angusta nel secondo tronco. Il traffico si svolge velocemente ma spesso la ristrettezza della strada, particolarmente allo sbocco in piazza Pollaiuoli cagiona ingombro e intralcio alla viabilità. Il valore medio del transito si aggira sui 135 ed è quasi costante per tutta la giornata . 135 150

Canneto il Curto.

Traffico intenso ma veloce che si aggira sulla media di 115 nel tratto fra l'angolo che Canneto il Lungo fa con piazza Stampa, e sulla cifra di 150 fra Canneto il Lungo e la via San Lorenzo. Tali valori diminuiscono considerevolmente nelle primissime ore del mattino ed aumentano verso le 14, e dalle 17 alle 19.

Sezione A 110 130
Sezione B 145 180

Via Giustiniani.

Traffico normale per quasi tutta la giornata con leggero aumento nel tardo pomeriggio. Traffico di poca entità. Dati rilevati all'angolo di via Chiabrera 55 80

Via delle Grazie.

Il traffico si svolge particolarmente nelle ore del mattino ed è di carattere locale. Supera raramente la cifra di 90. Dati rilevati all'angolo di piazza Cattaneo 50 90

Via dei Servi.

Traffico normale che si aggira sui 50. Era molto più intenso per il passato prima delle demolizioni. Si svolge particolarmente nelle ore del mattino ed in quelle del pomeriggio va diminuendo. Dati rilevati all'imboccatura di via Dante 50 85

Salita Prione.

Carico medio Carico di punta

Traffico trascurabile. Raggiunge la cifra di 40 che si mantiene quasi costante per le ore lavorative. Dati rilevati allo sbocco del Piano di Sant'Andrea 40 55

Via di Ravecca.

Traffico medio del mattino 176. Nel pomeriggio può diminuire leggermente ma a certe ore del mattino può anche aumentare. Traffico strettamente locale, che crea ingombro sia apparente che reale per il fatto delle soste frequenti del pedone e per la lentezza con cui si svolge. Un tempo, prima delle demolizioni, poteva raggiungere la cifra di 250 e più. Dati rilevati a cinque metri dalla Porta Soprana 170 200

Via al Ponte Calvi.

Traffico medio 160 che può raggiungere e superare i 200 nelle ore del mezzogiorno, alle 14, e dalle 17 alle 18. Traffico dovuto essenzialmente al movimento portuale o a quello locale del mattino. Dati rilevati tra la Porta di Vacca e via Carlo Alberto. L'ampiezza della strada consente un ingombro non eccessivo 160 200

Via San Bernardo.

Traffico leggermente aumentabile nelle ore del mattino. Dati rilevati tra la piazza Ferretto e piazza San Bernardo 90 130

Via del Colle.

Nelle ore del mattino il traffico è intenso particolarmente nella parte bassa della strada e raggiunge la cifra di 95; nel pomeriggio diminuisce notevolmente. Traffico locale e di carattere popolare. Dati rilevati all'angolo con vico Gattiluso 40 95

Via di Porta Soprana.

Traffico medio 75 che si mantiene costante per tutta la giornata con qualche aumento nelle ore di punta. Dati rilevati nella parte superiore dopo la scaletta 70 100

A conclusione di questi rilievi è stato redatto un diagramma riassuntivo in calce alla stessa Tavola dal quale questa intensità del traffico pedonale risulta assai chiara. La punta massima come traffico nell'ora di punta per ogni metro di larghezza stradale



TORRE SPINOLA



si ha in vico della Casana dove anche è massima la media unitaria dei pedoni nelle 12 ore. Invece il numero assoluto dei pedoni nelle 12 ore e nell'ora di punta ha il suo vertice massimo nella via Orefici.

I diagrammi delle sezioni particolari danno poi una idea delle direzioni e delle convergenze dei traffici. I percorsi dominanti sono tra la Porta dei Vacca, Via San Luca, Banchi; tra vico Casana, via Luccoli, via Orefici; tra via delle Grazie, via Canneto il Curto,



CASA DE FRANCHI e CASA DI
LUCA e TOMMASSINA SPINOLA



piazza Cinque Lampade; tra via Ravecca, via Lomellini, via della Maddalena.

Le convergenze massime sono: su piazza Foscatello, su Piazza Soziglia, su piazza Banchi, sulla Porta Soprana.

B) Condizioni igieniche.

E' superfluo rilevare l'importanza che le condizioni sanitarie della popolazione hanno sulla conservazione e sul perfezionamento della razza.

Una delle cause più deleterie alla salute pubblica sia fisica che morale risiede nel gravissimo fenomeno della agglomerazione enorme che si ritrova nei quartieri di abitazione più poveri e centrali delle grandi città: le statistiche di molti decenni hanno dimostrato che la mortalità e la morbilità di un quartiere sono direttamente proporzionali alla densità della popolazione ed anche al numero medio di abitanti contenuto nei singoli casamenti o per stanze, cioè all'affollamento.

Il primo nemico da combattere è perciò questo soverchio addensamento della popolazione. Sotto questo riguardo le città o le loro singole zone possono dividersi in: « densissime » quando su ogni ettaro di superficie vivono da 500 a 1000 persone, nella quale condizione si trovano quasi tutti i peggiori quartieri centrali delle capitali europee: « dense » quando hanno 150 a 500 abitanti per ettaro; « poco dense » quando hanno meno di 150 abitanti per ettaro.

Gli igienisti chieggono che l'addensamento della popolazione nelle grandi città non abbia a superare il numero di 250 abitanti per ettaro, vale a dire che vi dovrebbe vivere un abitante per ogni 40 mq.

Il territorio della Genova Medioevale, nella divisione amministrativa del Comune, occupa i tre Sestieri della Maddalena, del Molo, di Portoria.

Ebbene, nei riguardi della densità, questi quartieri sono tutti più addensati di quanto consenta la media teorica di 250 abitanti per ettaro (4), il Sestiere della Maddalena ha 469 abitanti per ettaro ed è quello dei tre che si trova nelle migliori condizioni; peggio di tutti sta il Sestiere del Molo con oltre 800 abitanti per ettaro, cioè il triplo della densità igienicamente ammissibile (fig. 1).

Gli altri dati relativi all'affollamento cioè al numero di persone per stanza (fig. 2) così come sono dati nella compilazione dell'Ufficio Municipale di Statistica (4) non danno un riferimento utile a questo studio perchè non sono separati i vani di abitazione da quelli destinati agli altri scopi, soprattutto agli uffici. Stando a queste statistiche, nei riguardi dell'affollamento Genova si troverebbe tra tutte le città più popolate d'Italia nella migliore condizione, avendo una media di abitanti 0,9 per stanza (fig. 3). La media ammessa dagli igienisti essendo di 1 abitante per stanza, Genova verrebbe a trovarsi in condizioni addirittura in sopravanzo rispetto alla minima richiesta teorica.

(4) Dott. G. Chiantella - Il VII Censimento demografico a Genova, XXI aprile 1931-IX; id. id. Genova negli ultimi anni alla luce della statistica, febbraio 1933-XI.

Nella realtà le cose non si svolgono in questo modo, appunto perchè un grandissimo numero di vani vengono sottratti all'abitazione dagli scopi commerciali attinenti alle caratteristiche proprie del movimento di traffico legato al porto, con tutto un congegno particolare che fa sì che la vastità dei quartieri che a Genova alla sera vengono completamente abbandonati dai frequentatori diurni perchè privi di abitazioni sia superiore a quella delle altre città commerciali o industriali.

Il procedimento di valutazione esatto dovrebbe essere basato sulla determinazione dell'affollamento per caseggiati cioè determinando per ogni caseggiato il rapporto tra il numero delle stanze abitabili e il numero degli abitanti che effettivamente vi trovano posto.

Una delle statistiche meglio illuminatrici delle condizioni sanitarie delle popolazioni e della salubrità o meno delle abitazioni è quella della mortalità per tubercolosi polmonare (fig. 4).

Dalle statistiche compilate dall'Ufficio di Igiene del Comune specie a cura del suo Direttore Prof. Mario Ragazzi e del Dott. Pujatti (5) emerge chiaramente come Genova sia ancora una delle città d'Italia dove i morti per tubercolosi raggiungono una media più alta, solo seconda a quella di Trieste e pari a quella di Venezia (fig. 5).

A proposito dei tre sestieri della Genova Medioevale il Dott. Pujatti nota:

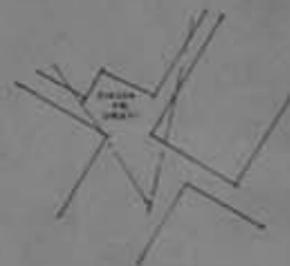
Maddalena - Ha una densità di popolazione elevata ed un imponente addensamento di abitazioni; territorialmente è il più piccolo; in modo cospicuo offre la caratteristica genovese delle vie strette, delle case altissime, delle abitazioni povere di luce e di sole. La mortalità per tubercolosi polmonare è stata nella media annuale di 18,8 o/000, superiore cioè alla media generale del centro che è di 16 o/000. Il più notevole numero di decessi si è verificato in via della Maddalena, via San Luca, via Macelli di Soziglia, piazza dei Greci, vico Denegri, vico del Duca, ecc.

Molo - Chiuso tra i Sestieri di Maddalena e Portoria, aperto sul mare, ha una densità di popolazione enorme, 816 abitanti per ettaro quadrato; questo, insieme alle condizioni igieniche delle abitazioni spesso deficienti di luce di sole e di aria, ed alla condizione sociale della popolazione operaia e marittima, può spiegare in parte l'alta mortalità per tubercolosi

(5) Dott. Domenico Pujatti - La mortalità per tubercolosi in Genova durante il decennio 1923-1932; id. id. Confronti fra la mortalità per tubercolosi in Genova e nel Regno, 1934; id. id. Sulla mortalità per tubercolosi polmonare in Genova-Centro con speciale riguardo alle abitazioni, 1935.

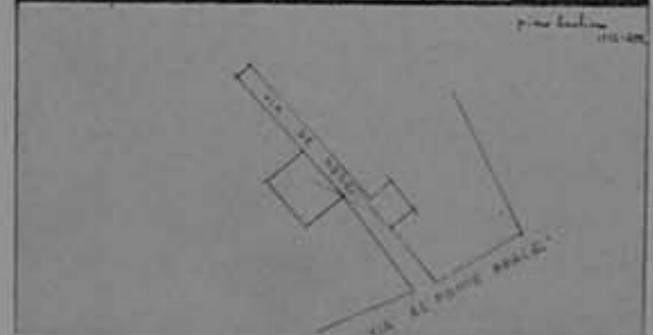


CASA DEGLI AVVOCATO



polmonare 20,6 o/000. Le morti si sono avute in maggior parte nei vicoli peggiori per le loro condizioni igienico-edilizie, come vico Amandorla, vico Biscotti, vico del Fico, vico del Fieno, vico Malatti, vico Mezzagalera, vico delle Fate, salita Prione.

Portoria - Questo Sestiere comprende la parte più vetusta della città ed anche qui troviamo gli stessi inconvenienti edilizi già lamentati e che sono una delle



o/000 quasi eguale alla media: scarsa mortalità si è avuta nei settori più ricchi del Sestiere, mentre il massimo contributo è stato dato dalla zona vecchia in via di demolizione, via Madre di Dio, via dei Servi, via Borgo Lanaiuoli, via del Colle, via Ponte di Carignano, via Fosse del Colle, via Ravecca, vico Pomogranato, vico Dritto Ponticello, salita Favagrega, Boccafò, vico Celso, vico del Colle, ecc.

I tre Sestieri in questione hanno i seguenti numeri d'ordine crescente dell'indice di densità: Maddalena 9, Portoria 10, ed il massimo al Molo con l'indice 12 - di affollamento: Maddalena 3, Portoria 5, Molo 9 rispetto al massimo che si ha a Marzam coll'indice 12 - di mortalità generale: Molo 6, Portoria 9, Maddalena 11, rispetto al massimo che si ha a Staglieno coll'indice 12 - della mortalità per tubercolosi polmonare: Portoria 7, Maddalena 9, Molo 11, rispetto al massimo che si ha sempre a Staglieno coll'indice 12.

Infine, utilizzando i rilievi finora manoscritti dal Dott. Pujatti, ho potuto individuare edificio per edificio il numero esatto dei casi di mortalità avvenuti per le singole abitazioni nel decennio 1923-1932, e raffigurarli nella Tavola apposta, fig. 10. Onde si viene alla conclusione che proprio dove i casi di tubercolosi sono più fitti, la densità, l'affollamento e l'insalubrità delle abitazioni sono più particolarmente accentuate. Ciò risulta nel modo più evidente dal diagramma illustrato dalla fig. 6 dove sono riportati graficamente i dati della mortalità, della densità e dell'affollamento, che in espressione numerica sono radunati nel Quadro riassuntivo della fig. 7.

Così che nel complesso delle considerazioni igieniche si deduce che la più immediata risoluzione edilizia necessita: nel quartiere attorno a vico della Croce Bianca e vico Untoria; nella zona attorno alla Chiesa della Maddalena verso Macelli di Soziglia e verso gli isolati attorno a vico Salvaghi; in tutto il triangolo compreso tra la Porta di Sant'Andrea, salita Priori, la Chiesa di Sant'Agostino e il Passo delle Murette. Naturalmente va aggiunta tutta la via del Colle, la via Madre di Dio e la via dei Servi, la cui sistemazione però è già prevista dal piano regolatore in corso di esecuzione per la piazza Dante.

A risultati del massimo significato si arriva anche sommando tutte le aree coperte dagli edifici e rapportandole all'area totale e a quella riservata a strade, piazze e stacchi.

L'operazione è rappresentata nella stessa Tavola n. 10. La linea a tratto e due punti dimezza i lotti periferici — la metà interna insiste sull'area totale presa in considerazione. Ogni isolato è misurato a sé e il numero all'interno esprime l'area coperta.

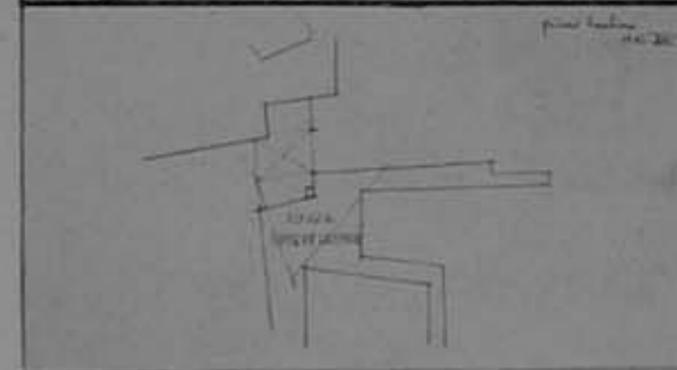
Si deduce lo specchio seguente:

Area strade e piazze	mq. 113.000
» giardini pubblici	» —
Area coperta da costruzioni mq. 258.000	
» giardini interni	» 22.000
» giardini privati	» 3.000
Totale area lotti	» 283.000
Area Totale	mq. 396.000

Sempre stando alle regole teoriche, per raggiungere l'equilibrio desiderabile dal punto di vista igienico si dovrebbe; demolire tante case per un'area complessiva di 130.000 mq. sui 258.000 attualmente coperti: portare l'area libera per cortili, interni, giardini privati e giardini pubblici dagli attuali 25.000 mq. a ben 128.000 mq.; modificare lievemente nel senso numerico la rete viaria, innalzandola da 113.000 mq. a 140.000 mq., ma soprattutto riformarne l'ossatura e la distribuzione ora frantumata in una quantità di vicoli e vicoletti ciechi inadatti a qualunque punto di vista si vogliono raffrontare.

Si può qui obiettare che l'area coperta ha un valore relativo rispetto alla cubatura totale — è manifesto che in un complesso di lotti influisce nella stessa proporzione sulle condizioni di insolazione e quindi igieniche un volume doppio su un'area coperta pari a una metà, che un volume semplice su un'area coperta eguale all'unità. Per cui a precisare anche questo importantissimo dato alla fig. 11 ho aggiunto una Tavola dei Volumi che completa i dati sulla edilizia, anche ai fini di una valutazione economica. Si è creduto cioè opportuno in questa Tavola segnare le altezze, da cui quindi si deduce i volumi dei singoli edifici. Il procedimento adottato per il rilevamento, non potendo per l'entità del lavoro procedere ad una misurazione esatta per ogni discontinuità, venne basato su una valutazione a stima così svolta: per ogni strada si è rilevato l'altezza di uno almeno degli edifici in condizioni più adatte per il confronto poi ad occhio con gli edifici laterali, quindi si è proceduto a questo confronto per differenze positive e negative. Pur non potendo assicurare con tal metodo una precisione al centimetro, l'approssimazione è tuttavia grandissima: essendosi per verifica proceduto a questa valutazione e poi controllato con la misurazione esatta qualcuna di queste misurazioni ad occhio, si sono trovati risultati vicinissimi: ad ogni modo nella somma degli errori di segno opposto si elimina una buona parte dell'errore stesso.

Per la rappresentazione di questi volumi non ho creduto di ricorrere ad una assonometria per due inconvenienti che questa presenta nel caso specifico: di nascondere la viabilità; di richiedere per ogni rilievo sul disegno la rimessa a posto del perimetro basamentale che per ogni edificio viene nascosto da quello



che gli sta davanti, a meno che non si fosse disegnato per ogni cubo anche i lati nascosti magari punteggiati, con grande ingombro allora di linee. Si è sostituito così alla rappresentazione assonometrica dei volumi un sistema di freccette graduate: ogni millimetro di altezza delle freccette corrisponde ad un metro di altezza dell'edificio e la graduazione della freccetta di cinque in cinque metri alternamente pieni e frazionati permette un rilevamento immediato della misura.

espressioni tipiche della Superba. E' un Sestiere eminentemente popolare ad eccezione di una parte di Portoria alta, via Corsica ed adiacenze, via XX Settembre e via Roma, dove risiede una parte della cittadinanza eletta per censo e condizione sociale.

Molte opere di risanamento sono state compiute in questa zona, ultima delle quali l'ampio sventramento per l'apertura della Galleria Cristoforo Colombo. La mortalità del decennio è stata del 15,5



CASA DI GIACOMO FIESCHI



frettato. Il primo assunto è la compilazione di un censimento planimetrico esatto degli edifici di carattere e di valore storico e artistico.

Frutto di queste ricerche è la Tavola dei Monumenti (fig. 12) nella quale sono distinti per classi gli edifici interessanti dai punti di vista predetti o che abbiano una grande importanza economica, la qual cosa va anche tenuta debitamente in considerazione. Ma una più concreta visuale è anch'essa necessaria nell'importanza delle masse, dell'ambiente, delle proporzioni, del particolare decorativo. Così ad ogni macchia planimetrica dovrebbe corrispondere una completa raffigurazione geometrica, o meglio prospettica. Tanto per segnalare il metodo, nelle impressioni intercalate e direttamente eseguite dal vero, ho rappresentato elementi architettonici o d'ambiente finora poco illustrati; e poi che la serie potrebbe essere estesa a decine e decine di esemplari, non v'è chi non veda la straordinaria ricchezza di tesori che si nasconde nei deserti e mal noti vicoli della Genova antica, e l'urgenza e l'utilità, se non altro dal punto di vista turistico, di affrettarne il restauro e la messa in luce e in onore.

Per la compilazione della Tavola dei Monumenti è stato seguito questo procedimento: sono state rilevate su una prima planimetria tutte le indicazioni fornite dall'elenco della Sovrintendenza ai Monumenti, pubblicato nel 1924. Questo elenco dà una semplice segnalazione e non una classifica per importanza dei monumenti; si è sovrapposto a tal scopo a questa prima scheda gli studi della Direzione delle Belle Arti del Comune specialmente raccolti nelle pubblicazioni del suo Direttore Dott. Orlando Grosso, e gli apprezzamenti già svolti da altri studiosi, e quindi per gli elementi dubbi o sospesi la mia diretta verifica.

Piano Regolatore e di Diradamento (fig. 13):

Ha influenza capitale nello studio della Genova Medioevale la brillante concezione di piazza Dante ora già in corso di attuazione.

Sorge con essa un centro sussidiario di piazza De Ferrari nel quale convergerà un enorme traffico: da oriente la Galleria Cristoforo Colombo che è la comunicazione più rapida con le nuove sistemazioni di piazza della Vittoria, di piazza della Foce, con il Lido e con Albaro; da nord le trasversali di via XX Settembre tra cui principalissima quella di Portoria ampliata ad accogliere il movimento dalla via Assarotti e dalle zone alte della città; da sud la via Fieschi; da occidente la via Dante e la via San Lorenzo.

Verso il corso Oddone, in sostituzione della via dei Servi e via Madre di Dio e dei quartieri che le fiancheggiano, è legata alla soluzione di piazza Dante l'apertura di un'arteria di venti metri di larghezza

che sottopassa al Ponte di Carignano. A questa via e alla piazza Dante saranno cornice palazzi e grattacieli del maggior interesse economico.

Si oppone al regolamento della poderosa circolazione di piazza De Ferrari e di piazza Dante la insufficiente sezione della via Carlo Felice e della via San Lorenzo ai due tronchi meridionali. È notorio, infatti, che la piazza De Ferrari non può essere sovraccaricata appunto per la deficiente capacità delle arterie divergenti, la via Carlo Felice e la via Roma: molto del movimento che da piazza Dante vorrà avviarsi verso occidente insieme a quello diretto a S. Giorgio e al Porto avrà bisogno di uno sfogo cui non può sopperire da sola la via San Lorenzo, già insufficiente nelle attuali condizioni.

S'impone pertanto l'immediato raddoppio di questa arteria di San Lorenzo: la nuova arteria che io qui progetto, parte da piazza Dante sul lato meridionale della zona monumentale costituita dal Chiostro di S. Andrea e dalla Porta Soprana, sottopassa in galleria le mura di cinta del Barbarossa e quindi si svolge con andamento pressoché parallelo alla attuale via S. Lorenzo con una larghezza minima di metri dodici, attraverso piazzette e riposi che se in pianta danno un tracciato apparentemente irregolare, in realtà si pensa che metteranno in valore una serie di ambienti architettonici ed artistici, quale vale affatto la pena in questa zona fra le più ricche di monumenti medioevali e del rinascimento. L'arteria stessa è studiata naturalmente in modo da non intaccare alcuno di questi monumenti, ma da ricostruire per i più notevoli la cornice più adatta. È questo uno degli elementi più caratteristici del piano: il tracciato risponde infatti a tutte le opportunità e considerazioni dettate dai Maestri.

Abbandonato per questa arteria qualunque concetto di taglio regolare e non ragionato, essa mi sembra un esempio felice di compromesso fra la scuola che apre la nuova via nel corpo degli edifici frammezzo alle vie antiche, e quella che appoggia la via nuova su un lato della via antica allargandone l'altro. Compresa tra la via Canneto il Lungo e quella di San Bernardo, essa si accosta o taglia, affatto secondo la convenienza, risolvendosi in una realizzazione continua, nulla distruggendo, ma anzi creando con il minimo della spesa.

Ed anche gli angoli apparentemente morti, senza nulla opporre al regolare traffico dei veicoli, formeranno ricercato punto di sosta ai pedoni, stiano essi in scambio di affari o godendo il valore dell'arte antica, ripristinando ambientalmente il perduto concetto della piazza per il popolo.

Chiarito così lo spirito che mi ha qui guidato, esso va da se anche per gli altri elementi della soluzione.



CASA CAMILLA (SEC. XIII^o)



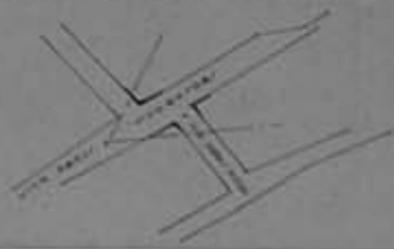
All'estremo opposto del Piano, l'altro problema che s'impone è lo sfollamento della via Balbi nella quale si dovrà trovare il sistema di ridurre il traffico ad un senso unico come si svolge attualmente per la via Garibaldi e la via Cairoli; per questo occorre anzitutto risolvere il ricongiungimento dei due sensi nella zona di piazza della Nunziata per riportare all'imbocco della Galleria Vittorio Emanuele il movimento che deve attraversare la città tra Principe e Brignole.

C) Esigenze estetiche.

Questo capitolo appare forse al primo fermarsi dell'attenzione come il più allettante, il più accessibile. È quello invece che più di ogni altro sfugge a qualunque regola neppure approssimativa — qui è il caso per caso che deve essere studiato, soprattutto con buon gusto e sentimento d'arte, ma anche col rispetto che il sapiente acquista dalla conoscenza delle difficoltà in contrapposto al facile soluzionismo dell'af-



LOGGE DE CAMILLA E LERCARI



Allo stato attuale una prima regolazione potrebbe avvenire coll' allargamento della via Fontane e utilizzando la via Carlo Alberto come parallela alla via Balbi; le due arterie risultano però troppo lontane, il raccordo troppo a squadra. Non si potrà quindi certamente più per tanto differire l'altra soluzione che importa lo sbocco di un'arteria nuova proveniente da Principe immediatamente a nord o a sud dell' Oratorio delle Cinque Piaghe.

D'altra parte tutta la zona racchiusa tra via del

Campo e gli edifici alle spalle di piazza Nunziata e via Lomellini va radicalmente risanata.

A questa necessità si ispira il piano regolatore di questo nucleo — e lo integrano: l'isolamento della Porta dei Vacca identica e contemporanea alla Porta di S. Andrea; l'isolamento delle absidi della ex Chiesa di S. Sabina e l'isolamento della parte absidale della Chiesa di S. Filippo; lo sventramento di tutto il nucleo interno a croce su vico Untoria e vico Croce Bianca e la sostituzione con tre edifici che anche modernamente dimensionati ed orientati possono benissimo e con facilità adattarsi ambientalmente al perimetro che li va a contenere: l'allargamento di via del Campo; la creazione di una piazzetta interna alla Porta dei Vacca verso Palazzo Serra, di una a oriente della ex Chiesa di S. Sabina, di una alle spalle di S. Filippo sistemata a giardinetto, di uno slargo all'imbocco da piazza Nunziata.

Scaturisce da questa sistemazione un sistema di arterie che con una facile entrata da piazza Nunziata può disimpegnare le esigenze del traffico indifferentemente verso l'Oratorio delle Cinque Piaghe, lungo il fianco della ex Chiesa di S. Sabina, o verso la via Carlo Alberto davanti alla Porta dei Vacca, o ripiegare, infine, verso l'attuale piazzetta del Campo che viene anch'essa allargata di quel tanto che occorre per scoprire la Torre dei Piccamiglio.

Dallo studio riportato nella Tavola del Traffico appare ancora evidente l'importanza e la difficoltà del movimento nelle vie della Maddalena e di S. Luca. In corrispondenza sono state aperte due arterie: una si imbecca a piazza Fossatello, costeggia San Siro, corre quasi parallela a via Garibaldi uscendo alla testata in angolo con via Carlo Felice e anche su piazza Fontane Marose, si arricchisce di una trasversale importante che mette in comunicazione il Municipio con la zona di Soziglia: l'altra s'inizia egualmente a piazza Fossatello, corre parallela a via San Luca, e porta a piazza Banchi.

Queste due arterie non devono prestarsi a un traffico di transito, ma permettere soltanto una comoda penetrazione per chi deve andare a fermarsi all'interno, che oggi manca del tutto: esse sono anche elementi importanti del piano di risanamento.

Per la prima va notato che essa corre fra la via Garibaldi e la via della Maddalena — la quale non viene sventrata ma ha da essere oggetto di un diradamento nell'altezza delle sue case, sfaldando le aggiunte posticce, e conservandole il caratteristico movimento attuale che è importante anche economicamente. Allo stesso modo rimane conservata la via San Luca, per la quale l'opera di diradamento può soprattutto tendere all'apertura e restauro dei por-

ticci, allo slargo della piazzetta inferiore di Pellicceria con la messa in valore del Palazzo Spinola, e a quello della piazzetta di S. Luca dando vita a una delle vie più ricche di avanzi, il vico degli Spinola.

Il tracciato accidentato di queste due arterie viene dall'aver utilizzato al massimo gli spazi interni a cortile o giardino o quelli coperti da costruzioni di minor altezza e importanza, salvaguardando invece tutti gli edifici di valore artistico od economico che sono lasciati e perfezionati nella loro integrità, suscitando nuove risorse economiche senza nulla togliere delle già esistenti.

La piazza Fossatello assume ad una importanza maggiore di quella attuale, quale nodo di smistamento alle molte arterie che così vi convergono; la sua nuova conformazione la ingrandisce proporzionalmente: per la facilità di accesso e di sgombero, poi che la via Lomellini va mantenuta nelle sue attuali condizioni, è resa più ampia la via di Fossatello verso la via Carlo Alberto dove si presenta assai facile l'allargamento di raccordo.

Dal punto di vista artistico è specialmente notevole la messa a giorno dei porticati e il restauro dell'ambiente di San Pancrazio.

Si è già fatta risaltare l'importanza in questa Genova medioevale della regione di Banchi che è il centro commerciale principe della città con la sua Borsa Merci — e della zona Campetto-Soziglia che è il centro mondano ora più frequentato della città, e che tale dovrebbe essere conservato per la vita stessa dei quartieri che vi sono economicamente collegati. Tanto l'uno che l'altro si presentano insufficienti o deturpati dall'irregolare e imperfetta edilizia dei tempi di decadenza, e più che mai degni di una sistemazione adeguata.

Centro mondano a piazza Soziglia — Vi convergono le frequentatissime vie di Macelli di Soziglia, Luccoli, Casana, Campetto, Orefici e delle Vigne, che a loro volta raccolgono come tanti affluenti tutte le altre vene della regione, nelle quali si riversa il movimento da e per i nodi di piazza De Ferrari, piazza San Lorenzo, piazza Banchi, le vie San Luca, Maddalena, fino a piazza Fontane Marose e la via Carlo Felice.

Soziglia è contornata da edifici d'importanza storico-artistica soltanto sui lati a nord e ad est. Il restauro di questi è completato dalla riduzione degli edifici sul lato occidentale fino a scoprire la Chiesa delle Vigne, creando un comodo allacciamento con la piazza delle Vigne e tutta la zona dipendente di grandissimo valore artistico e ambientale.

Gli edifici che prospettano su via Orefici attorno a vico delle Vigne vanno sostituiti da un edificio unico rettangolare che dovrebbe essere costruito a no-



CASA LERCARI

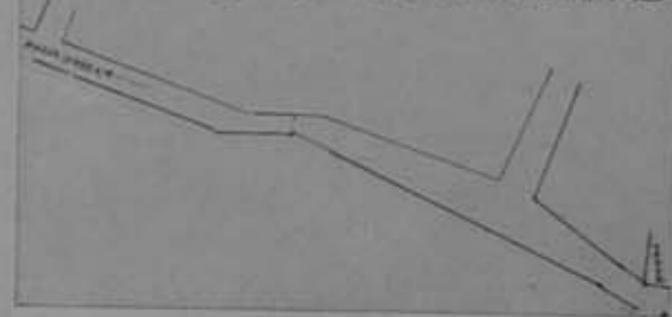


tevole altezza, edificio per uffici ed Enti commerciali che per la sua posizione avrebbe un valore grandissimo. Ne risulta allargata non solo la via Orefici ma anche risanate le immediate adiacenze con la messa in valore dei Palazzi più importanti: quello prospiciente su piazza Senarega, e quelli su piazza del Santo Sepolcro.

Nella zona fra Soziglia e la Maddalena una seconda piazza è congiunta ad L. con la piazza Sozi-



TORRE DEL COMUNE VISTA DA PIAZZA INVREA



glia in maniera da raddoppiare questo centro mondano di grandissima importanza economica. La disposizione di questo braccio occidentale della piazza sembra quanto mai opportuno. In essa vengono a sfociare la via della Maddalena e tutti i vicoli compresi fra questa e la piazza Soziglia che si aprono a ventaglio da Fossatello fino a Banchi verso il lato a mare. In direzione di piazza Fontane Marose la piazza, a mezzo dei due bracci convergenti a trian-

golo verso la Chiesa della Maddalena, diventa il nodo di tutte le arterie che si diramano verso piazza Poetello, piazza Fontane Marose, via Carlo Felice, piazza De Ferrari. In più col braccio trasversale è in diretta comunicazione con la via Garibaldi e col Municipio.

Con tale sistemazione viene più che quadruplicato lo sviluppo dei negozi e dei prospetti degli edifici del più grande valore commerciale che ora invece sono accentrati sui due soli lati lunghi della piazza Soziglia attuale.

Piazza Banchi — Già al tempo dei Romani è qui l'agorà dei mercanti di tutte le nazioni. L'area della piazza in origine molto più ampia si è venuta sempre più riducendo sopraffatta dall'ottima speculazione dell'edilizia che vi prospetta.

Verso la via Orefici è la Loggia Nuova per un terzo del suo fronte occultata dal primo edificio sul lato occidentale; questo edificio risulta eliminato per dare l'accesso alla nuova arteria parallela a via San Luca; si ha la messa in valore non solo della Loggia Nuova ma anche della casatorre e delle logge trecentesche sul lato meridionale di vico De Negri. Un altro sventramento è effettuato verso il lato a mare, liberando l'edificio principale che ha il prospetto verso Palazzo San Giorgio dalle aggiunte che vi sono state in appresso apportate.

Negli edifici a monte della via Frate Oliverio si presenta un chiaro esempio dell'incuneamento edilizio che è la caratteristica generale per queste zone antiche della città; gli edifici principali sono i due di angolo e le due casatorre centrali; originariamente erano tutti distaccati gli uni dagli altri, ma poi lo stacco fra di loro venne riempito con edifici d'importanza affatto secondaria per lo sfruttamento al limite dell'area. Liberando da queste costruzioni posticce la zona risulta notevolmente perfezionata e risanata e si vengono ad aprire prospettive verso il Palazzo San Giorgio con visuali dalla piazza Banchi e dalla piazza De Marini.

Un altro miglioramento si può apportare a monte della Chiesa di Banchi demolendo il palazzetto compreso tra la Chiesa e la via Conservatori del Mare, mettendo in prospettiva il fianco della Chiesa di Banchi e gli avanzi medioevali lungo la via Conservatori del Mare, ricchi di porticati ora tramezzati verso la strada ma che riaperti e restaurati potranno mettere in valore questa zona, insieme al prolungamento su vico Indoratori e vico del Carlone, ecc., fino alla piazzetta Invrea, per poi congiungersi e prolungarsi lungo la via dell'Arcivescovado, costituendo così una preziosa passeggiata archeologica che dai portici di Ripa porta fino alla Torre del Comune tutta fra portici ed edifici medioevali.

A completamento di questo piano regolatore sono prospettate alcune soluzioni particolari che rientrando propriamente in uno schema di diradamento contribuiscono tuttavia si può dire con pari efficacia al perfezionamento artistico igienico ed economico di questa meravigliosa Genova medioevale.

Iniziando dalla zona del Molo vediamo:

S. Cosma — la preziosa chiesetta è ora quasi invisibile tanto è soffocata dalle case vicine. Si apre una piazzetta sulla sua fronte e si libera il fianco destro.

Piazzetta Embriaci — Sventramento della casa fra vico S. Biagio e vico dei Giustiniani e del palazzo che copre la Torre Embriaci portando all'isolamento di questa, appoggiando al piede una piazzetta in rilevato con accesso laterale quale era la conformazione urbanistica tipica per le antiche piazze genovesi fino all'avvento nella rinascenza del regolarismo spianante e squadrante.

Sistemazione attorno a S. Donato — Allargamento della via Pollaiuoli e sistemazione della piazza davanti a S. Donato con l'ingrandimento dello stradone di Sant'Agostino in modo da costituire una reale allacciamento tra Palazzo Ducale e la piazza di Sarzano; demolizione del tratto di muro su via San Donato che chiude il cortile interno della congrega della Misericordia in modo da scoprire il campanile di S. Donato ed il fianco affrescato della Chiesa.

Piazza di Sarzano — Arretramento dello spigolo nord per consentire una visuale pittorica sulle absidi di Sant'Agostino e le case di via Tre Re Magi; liberamento delle absidi di S. Salvatore;

ampliamento dello sbocco dello stradone di Sant'Agostino colla messa a giorno del cortile del Convento con visuale sulla Torre di San Donato e sulla parte più bassa della città fino alla Torre del Comune; ampliamento del lato a mare della piazza ed abbassamento delle costruzioni fra questo lato ed il mare in maniera da riaprire la vista sul Porto e sul Golfo e sul sottostante Campo Pisano ripristinando cioè la magnifica veduta panoramica già protetta dai Decreti dei Consoli fin dal XII secolo;

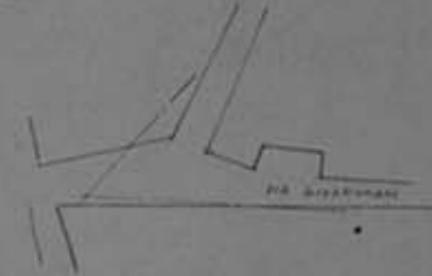
apertura della piazzetta dei Tessitori raccordando con la strada dei Tre Re Magi a mezzo di gradinata.

S. Maria di Castello — Allargamento della piazza e messa in vista della Torre Embriaci.

Isolamento della Chiesa delle Grazie e sistemazioni attorno a vico delle Camelie.



LOGGIA E CASA SEC XII

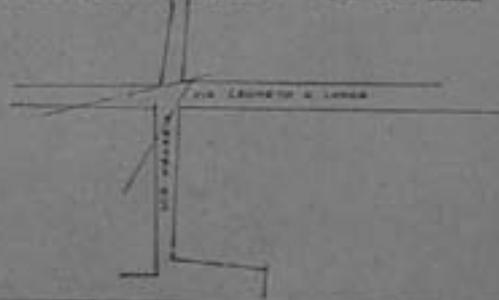


S. Lorenzo — Liberamento delle absidi e messa in vista del lato medioevale del Palazzo del Comune attualmente in corso di restauro, aprendo degno affaccio verso il palazzetto Criminale e il Chiostro di S. Lorenzo.

Sistemazione della piazza S. Lorenzo con messa in vista della piazzetta Invrea e della via dell'Arcivescovado.



TORRE CON CASA SEC. XIII



La piazzetta Invrea si ricollega a vico Indoratori con il restauro delle logge e degli edifici da vico Squarciafico a vico Carlone a via Conservatori del Mare.

Via Davide Chiostone — Creazione di un largo all'angolo di via Davide Chiostone con vico Fieno e con vico Neve e allacciamento a questo alargo dei porticati Doria sul prolungamento della facciata della Chiesa di S. Matteo.

Via dei Macelli di Soziglia — Risanamento del quartiere con lo sventramento degli edifici fra via dei Macelli di Soziglia e vico Usodimare in maniera da creare un largo adatto anche per il mercato movimentatissimo in questa regione.

Zona di San Luca — Diradamento e restauro dell'ambiente ai lati del vico Spinola, del Pomino, ecc.; ingrandimento della piazzetta inferiore di Pellicceria fino alla via San Luca e messa in vista del Palazzo Spinola di S. Luca; ingrandimento della piazza dell'Agnello fino alla via San Luca con la messa in vista del Palazzo dei Cibo.

Piazza Annunziata — Sventramento sul lato nord della piazza Bandiera con apertura della visuale dell'Albergo dei Poveri in asse sulla via Brignole De Ferrari, dalla piazza Bandiera e dalla piazza della Nunziata.

Ed altre varie.

Per la comodità di un confronto della ossatura viaria, unita alla distribuzione e conformazione delle piazze, tra lo stato attuale e il progetto, ho redatto le due fig. 14 e 15 dove la massa nera del suolo stradale acquista immediata evidenza comparativa.

Nella Tavola finale, alla fig. 16, questo piano regolatore e di diradamento è riepilogato in scala maggiore e arredato con la raffigurazione assonometrica dei principali monumenti esistenti, da restaurare, da ambientare. Gli alzati di questi edifici sono nella stessa scala della pianta.

E' questo un metodo di illustrazione per tali piani urbanistici, se non del tutto nuovo, certo assai raro e che credo sostituisca con la sua figura d'insieme assai opportunamente le non sempre esatte prospettive dei singoli particolari, che potranno se mai in appresso avvenire. Specialmente per una zona di restauro, dove entrano l'ambiente e la prospettiva in stretto collegamento, il poter disporre della massa precisa del monumento in rapporto alla forma ed alla dimensione dei suoi contorni definisce al competente un vero mondo di elementi, che stimoleranno a far convergere sulla compilazione esposta — almeno lo spero — l'attenzione e la fiducia.