



GENOVA E IL MARE

MARCO BUCCI

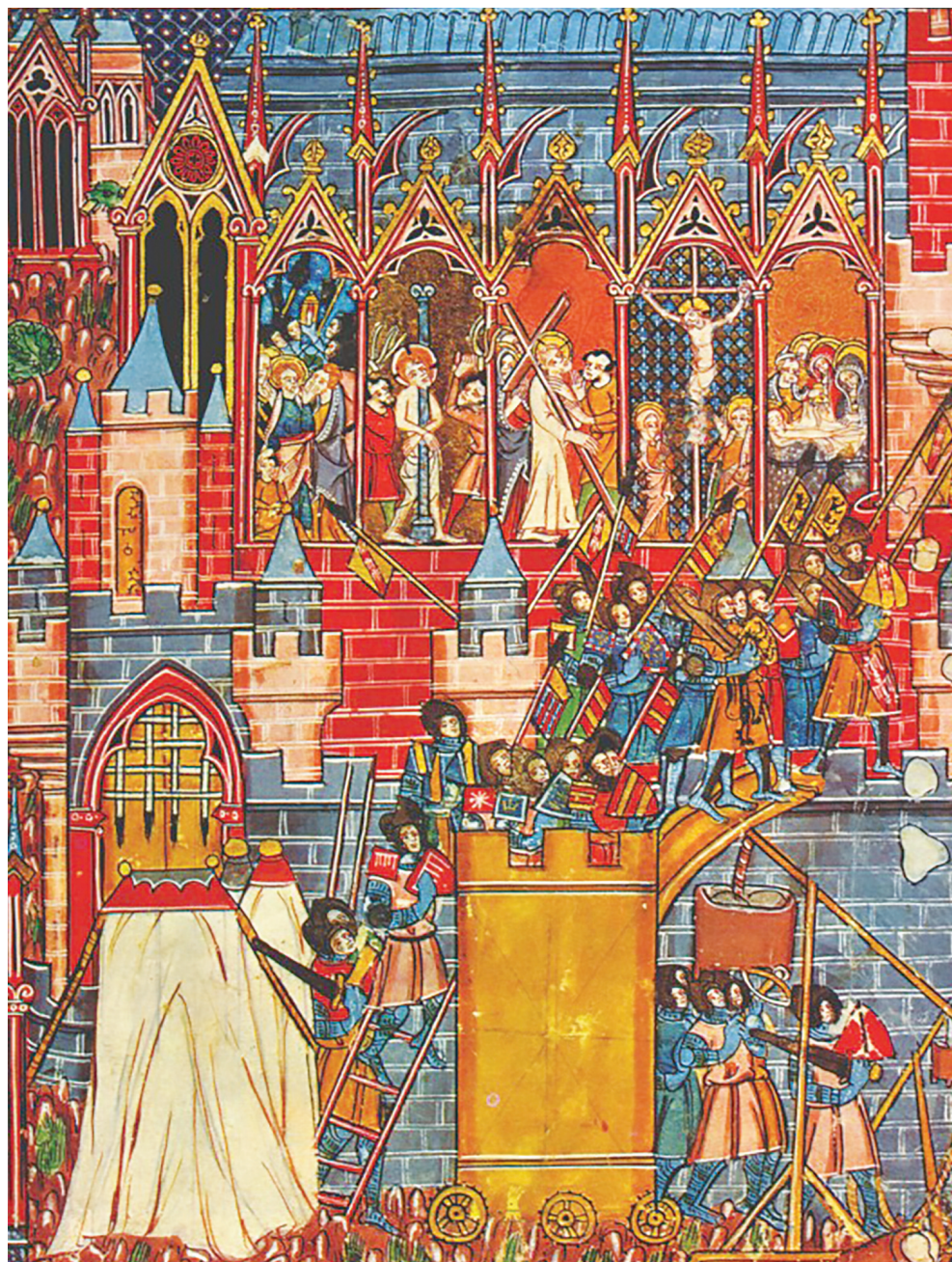
Storicamente, Genova e il mare vivono in un rapporto di simbiosi, di reciproco scambio di energie, risorse, sentimenti. Senza di esso, Genova non esisterebbe. È un suo elemento caratteristico, un valore aggiunto

che ha consentito alla città di nascere, crescere e svilupparsi attraverso le attività e le professioni legate al mare: commercio, cantieristica navale, pesca.

Nei secoli Genova, da piccolo insediamento urbano, diventa via via potenza militare, commerciale, finanziaria e portuale, sfruttando in maniera ottimale la sua posizione geografica privilegiata di porta verso l'Europa e il Mar Mediterraneo. Lo dice anche il suo nome, Genova, che deriva, forse, dal latino *ianua*, porta.

Genova, insomma, è il mare. E vista dal mare, come disse una volta il grande scrittore francese Henri-René-Albert-Guy de Maupassant, «Genova è una delle cose più belle che si possano vedere al mondo», con il suo ergersi dal golfo verso la cintura di montagne nell'immediato entroterra che, malgrado il vantaggio di proteggerla dalle incursioni nemiche provenienti dalla terraferma, le hanno sottratto spazio vitale per lo sviluppo di attività agricole.

È possibile immaginare Genova senza il suo mare? E, almeno nel Mediterraneo, il mare senza Genova? Certamente no, ed è la storia a ricordarcelo. Non solo per il contributo reciproco che risale a tempi antichi, ma anche per la capacità d'innovazione in ogni settore della marittimità. *Ianua* è la porta sul Mediterraneo e ha sempre saputo trarre vantaggio da questa centralità, perché da lì ha diffuso la sua influenza e proprio lì si sono sedimentate le tante culture del Mare Nostrum che hanno concorso nei secoli a forgiare l'identità di una città unica. Ma oltre a una ricca storia, Genova vanta pure la capacità di misurarsi con la modernità: con i suoi tempi certo, quelli dettati dalla prudenza, virtù fondamentale e cara a chi andando per mare ne conosce i pericoli.



Proprio la sua particolare conformazione orografica, stretta tra la costa e i monti, l'ha spinta, insieme ai suoi abitanti, a guardare al di là dell'orizzonte e sognare di allargare i propri confini culturali ed economici, non solo nel Mediterraneo.

Un processo di espansione territoriale e commerciale iniziato a partire dall'anno Mille, benché Genova fosse particolarmente attiva già in epoca romana grazie al fatto di trovarsi alla confluenza delle vie Postumia e Aurelia.

La dominazione longobarda e le scorribande dei saraceni ne limitano lo sviluppo per alcuni secoli fino a quando, grazie al potenziamento dell'esercito e della flotta e alle alleanze con le città vicine, quali la non ancora nemica Pisa, compie numerose incursioni contro le basi dei pirati, dalla Sardegna alla Corsica, dalla Spagna alla Tunisia, gettando le fondamenta dell'impero commerciale che costruirà negli anni a venire. Proiettata naturalmente sul Mediterraneo – ambiente dove intessere relazioni economiche, stipulare alleanze e partecipare a conflitti armati – Genova inizia nell'XI secolo un percorso di crescita febbrile che deve tantissimo al mare e al perenne clima di tensione che si respira in città per il controllo e l'esercizio del potere politico e militare. Protagonista della prima Crociata, accresce il suo prestigio facendo conoscere a tutta l'Europa il coraggio dei suoi soldati e, ancor più, l'intuito e la vocazione imprenditoriale dei suoi abitanti, che forniscono gratuitamente navi ai crociati in cambio di basi commerciali in Terrasanta. Un business che permette di ricavare un'ottima reputazione a livello internazionale, oltre che insediamenti nel Vicino Oriente: un'area geografica non tutta ricca, ma fondamentale per il controllo delle vie di comunicazione che rappresentano i principali snodi dei traffici commerciali navali dell'epoca. Tra il XII e il XIII secolo, nello scenario istituzionale ed economico della città s'impongono famiglie che dagli scambi marittimi traggono ricchezza e potere, plasmando una e più generazioni di mercanti che ramificano gli interessi di Genova in un autentico "network commerciale" che comprende la Penisola iberica, il Mar Tirreno fino a Salerno, la Romania bizantina, la costa siro-palestinese, l'Africa del Nord, il Mar Egeo e il Mar Nero. Un "piccolo mondo antico", con il mare protagonista, imperniato sul ruolo del mercante, mestiere che richiede voglia di rimboccarsi le maniche, coraggio, preparazione. L'occupazione, però, non s'improvvisa e infatti l'acquisizione delle sue tecniche avviene attraverso un lungo apprendistato basato sulla trasmissione di tre capacità: leggere, scrivere e far di conto. Abilità nelle quali i mercanti della città primeggiano, da cui la celebre massima *lanuensis ergo mercator*: genovese, quindi mercante. Parallelamente a questo importante processo di espansione commerciale, Genova vede cambiare fisionomia a un'altra sua propaggine sul mare, il porto, che nella Superba è da sempre il fulcro della vita cittadina, sede di botteghe, magazzini, pontili, cantieri. È nell'arsenale che si costruiscono le navi della flotta militare – che nel 1284, nella celebre battaglia della Meloria, sconfigge le armate pisane conquistando il controllo del Mar Tirreno – ed è sui moli che attraccano le imbarcazioni commerciali provenienti da ogni parte del mondo allora conosciuto che a Genova caricano e scaricano merci, trovando un ricovero per la notte.



Quinto Cenni (1845-1917), mappa del campo della *Battaglia della Meloria*, con le uniformi e i costumi militari delle truppe genovesi che vi parteciparono, 1900 circa.

Il porto, come detto, è il cuore pulsante del centro abitato, ed è qui che arriva la generosità dei genovesi i quali, in epoca medievale, cominciano a portare viveri e bevande ai marinai che ne hanno bisogno, dando vita a una tradizione di accoglienza e solidarietà che prosegue ancora oggi, smentendo la vulgata del genovese inospitale, introverso e chiuso in sé stesso, capace al contrario di eccezionali slanci di altruismo e munificenza. Pensiamo ad esempio alle donazioni delle famiglie patrizie a favore dei poveri e degli indigenti, ma anche agli istituti di ricovero e assistenza ai mendicanti e ai senza fissa dimora, tra i quali si ricordano la Fondazione del Divino Amore, l'Ospedale degli Incurabili, l'Albergo dei Poveri e l'Asilo Massoero. Nel Trecento il mare continua a essere un ponte tra la Superba e il mondo, con i genovesi abili a rafforzare ed estendere il proprio impero commerciale e marittimo, affiancando all'uso della forza militare l'impiego della propria intelligenza e la capacità di rispettare tradizioni e culture altrui, ricercando una convivenza pacifica con le popolazioni straniere che culmina spesso e volentieri nella realizzazione di autentici "quartieri" genovesi dove i coloni vanno ad abitare.

Quartieri che non sono esclusivamente presidi commerciali ma che riflettono – dal punto di vista urbanistico, architettonico e dell'organizzazione sociale – tradizioni, usi e costumi della madrepatria, in linea con le parole dell'Anonimo Genovese che scriveva, a cavallo tra XIII e XIV secolo: «E tanti sun li Zenoexi / e per lo mondo si destexi / che und'eli van o stan / un'atra Zenoa ge fan». Versi che non hanno bisogno di traduzione e che racchiudono la vera essenza del popolo genovese, aperto al mondo e consapevole anche dell'enorme potenziale economico legato alla commistione tra culture differenti. Il Quattrocento è un secolo di luci e ombre per Genova, segnata dall'instabilità politica e dall'attivismo militare nel Medio Oriente dell'Impero ottomano che, nel 1453, pone fine all'esperienza plurisecolare dell'Impero romano d'oriente conquistando Costantinopoli, l'attuale Istanbul, dove rimane traccia dell'antico quartiere genovese di Galata: un "ghetto" che grazie alle attitudini diplomatiche dei genovesi viene risparmiato dalla distruzione, trasformandosi in un "porto franco" in cui s'insediano le ambasciate dei Paesi cristiani e dove brulicano attività finanziarie e commerciali.

Mentre si accende lo scontro con Venezia, diminuisce l'importanza dei traffici sul Mar Nero a favore di nuove rotte e direttrici che conducono all'Atlantico: un processo che vede i genovesi mettersi al soldo delle grandi potenze europee (Inghilterra, Spagna e Portogallo), come testimonia la straordinaria vicenda di Cristoforo Colombo. Sempre in questo periodo si perfeziona la loro trasformazione da mercanti a banchieri, simboleggiata, nel 1407, dalla fondazione del Banco di San Giorgio, primo esempio italiano di moderno istituto bancario e inventore del cosiddetto "biglietto di cartolario", embrione del biglietto di banca e precursore dell'assegno bancario. A cavallo tra Quattrocento e Cinquecento, anche Genova viene coinvolta nel Grande Gioco che vede Spagna e Francia contendersi il dominio della nostra Penisola, ma l'abilità dell'ammiraglio genovese Andrea D'Oria le consente, attraverso l'alleanza con Carlo V, non solo di mantenere l'indipendenza politica (rafforzandola con il passaggio da Signoria a Repubblica aristocratica) ma di fornire all'impero *su cui non tramonta mai il sole* navi e capitali, dotando la superpotenza iberica di un'infrastruttura finanziaria che permette alla città di vivere, fino a circa metà del Seicento, un'epoca d'oro: il *Siglo de los Genoveses*. Tra il 1528 e il 1627, Genova e le sue famiglie – D'Oria, Spinola, Grimaldi, Giustiniani, Lomellini, e molte altre ancora – assumono la leadership economico-commerciale dell'Impero. I banchieri e mercanti, prestando ingenti quantità di denaro alle casate regnanti di tutta Europa e controllando i traffici con le Americhe, trasformano la Superba nella città più ricca d'Europa, dove secondo il celebre



Sebastiano del Piombo (1485-1547). **A sinistra:** *Ritratto di Cristoforo Colombo*, 1519, Metropolitan Museum of Art, New York, particolare; **a destra:** *Ritratto di Andrea Doria*, 1526, Villa del Principe, Genova, particolare. **Nella p. successiva:** Antonio de Brugada (1804-1863), *La batalla de Lepanto*, Museu Maritim de Barcelona.

poeta spagnolo Francisco de Quevedo y Villegas viene «seppellito» l'oro proveniente dalle Indie. Una stagione irripetibile – segnata anche dal contributo delle galee di Gianandrea Doria alla vittoria della battaglia di Lepanto, il 7 ottobre 1571, decisiva per contrastare l'espansione degli ottomani in Europa – di cui rimangono fulgide testimonianze come i Rolli, i palazzi delle famiglie patrizie riconosciuti dall'Unesco nel 2006 come Patrimonio dell'Umanità. Il declino della città inizia dalla seconda metà del Seicento, quando l'impovertimento della Spagna e la conseguente progressiva perdita d'influenza nello scacchiere internazionale e sulle principali rotte commerciali e marittime mondiali ne segnano il tramonto come grande potenza finanziaria. Non è un caso che ciò avvenga quando Genova comincia a perdere il controllo del mare, attorno al quale, storicamente, si giocano le sue fortune e sfortune. Dal mare arriva la grande peste che nel 1630 e nel 1656-1657 ne decima la popolazione, causando la morte di oltre 100mila persone. E sempre dal mare arrivano i bombardamenti della flotta di Luigi XIV, che nel 1684 acuiscono una crisi che è insieme politica ed economica.



Seguono anni difficili, segnati dal controllo francese e dall'occupazione austriaca a cui Genova risponde con la rivolta del 1746, iniziata come da tradizione con il «Che l'inse?» (chi inizia?), gridato dal "Balilla" Giovan Battista Perasso e incubatore del pensiero risorgimentale che culminerà nella fondazione del Regno d'Italia, al termine di un lungo processo del quale avrebbero fatto parte alcune figure illustri della storia di Genova come Giuseppe Mazzini, Goffredo Mameli e Michele Novaro. Gli ultimi 150 anni di storia parlano di una città che si è trasformata prima in una potenza industriale e poi in una *smart city* che sta tornando a confrontarsi con i grandi snodi mondiali del commercio e della comunicazione, puntando in particolare sui pilastri del turismo, dell'industria hi-tech e delle attività portuali e logistiche. Il mare non rimane banalmente sullo sfondo, ma è il filo conduttore del grande racconto di Genova che ho provato a compendiare e che costituisce il principale *driver* di sviluppo del sistema economico e di progresso del tessuto sociale.

La *blue economy*, l'insieme delle attività economiche legate al mare, è per Genova una straordinaria opportunità di ribadire e rilanciare il suo ruolo naturale di porta sul Mediterraneo nord-occidentale e l'Europa centrale, ricercando il giusto punto di equilibrio tra le necessità di sviluppo e la tutela del patrimonio ambientale.

Il mare è un bene naturale fondamentale la cui preservazione costituisce un dovere morale che abbiamo nei confronti delle future generazioni, a cui vogliamo consegnarlo più pulito rispetto a quello che abbiamo ricevuto in eredità. Genova, tra le più grandi e importanti città del Mediterraneo, è consapevole di questa missione. E per questo ha ospitato il *Genova Process*, il percorso di definizione dei principi per la Dichiarazione dei diritti degli oceani che nel 2023 saranno presentati all'Assemblea Generale dell'Onu. Negli ultimi decenni Genova ha già fatto tantissimo per migliorare la qualità dell'acqua, ma occorre raddoppiare gli sforzi per rendere l'inquinamento un lontano ricordo e assicurare la sopravvivenza dell'ecosistema marino minacciato dalla plastica. Ogni anno, a livello globale, ne finiscono in mare otto milioni di tonnellate e di questo passo, nel 2050, negli oceani di tutto il mondo ce ne sarà una quantità superiore a quella dei pesci. Un pericolo che vogliamo scongiurare attraverso una campagna di sensibilizzazione sulla tutela del mare e degli oceani legata a *The Ocean Race*, la più importante regata mondiale che nel 2023 sbarcherà a Genova per *The Grand Finale*: 10 giorni di vela ad altissimo livello che serviranno a lanciare un messaggio, dimostrando all'Europa e al mondo che Genova è in prima linea per le politiche di decarbonizzazione e contrasto ai cambiamenti climatici, dalla conversione *green* delle attività del porto all'elettrificazione del sistema di trasporto pubblico, due assi fondamentali del percorso di efficientamento ambientale della città. Per quanto riguarda il nostro impegno a livello locale, voglio ricordare innanzitutto il servizio di raccolta dei rifiuti galleggianti. Attività che si ripete ogni anno all'inizio dell'estate e viene svolta in collaborazione con il Comune di Genova dai volontari dell'associazione Guardia Costiera Ausiliaria. La raccolta viene effettuata negli specchi acquei di tutta la fascia costiera, da Capolungo a Vesima. Un'altra importante iniziativa mirata alla riduzione dei rifiuti è rappresentata dai cosiddetti *Seabin*, i cestini mangia-plastica che consentono di raccogliere dalla superficie dell'acqua circa 1,5 chilogrammi di detriti ogni giorno. Ma oggi la tutela dell'ambiente e del mare passa anche dalla digitalizzazione, e Genova è al centro di questo processo che ha visto la sistemazione sul fondale di 2Africa, il cavo sottomarino di collegamento tra Europa, Africa e Asia destinato a trasformare Genova nel più importante "porto digitale" del Sud Europa, offrendo sviluppo e possibilità di attrazione di aziende digitali.

Il mare è una preziosa via di comunicazione, ma può diventare un pericolo. Come accaduto davanti al porto il 9 aprile 1970, giorno del naufragio della *London Valour* che provocò la morte di 20 marinai: un bilancio che avrebbe potuto essere ancora più tragico senza il soccorso portato in tempo record dai marittimi e dai Vigili del Fuoco genovesi, che diedero al mondo una prova magnifica di coraggio e solidarietà. All'inizio scrivevo che Genova è il mare, ma paradossalmente, come ha scritto una volta l'architetto Renzo Piano, «il mare non l'ha avuto mai». Perché Genova, storicamente, è stata separata dal suo porto da un muro invalicabile aperto da pochi varchi. Proprio Piano, nel 1992, con lo straordinario restyling del Porto Antico, ha restituito il mare alla città, facendo scoprire a genovesi e turisti la bellezza del fronte mare, trasformandolo da area degradata in luogo di svago e attrazione. La medesima idea è alla base del progetto del Waterfront di Levante, di cui è artefice lo stesso Piano, che riqualificherà le aree portuali della Foce nel quadro di un intervento di "rammendo urbano" mirato a riconnettere Levante e Ponente, corso Italia e Porto Antico, risolvendo così la cesura tra mare e città causata dallo sviluppo portuale del secondo dopoguerra: un ambizioso intervento di rigenerazione urbana che interesserà complessivamente un'area di 115mila metri quadrati, di cui oltre 30mila tra nuovo parco urbano e nuova darsena.

In conclusione, dal trasporto via nave di prodotti alimentari e spezie, all'installazione di cavi digitali di ultima generazione fino alla riqualificazione delle aree portuali abbandonate, il mare è stato il filo conduttore della storia millenaria di Genova. Una grande storia destinata a perpetuarsi nel tempo, sempre con il mare nel cuore.

