

# Porto. Industria. Città.

Una proposta di riqualificazione per il  
fronte mare e l'ex-area industriale di  
Vado Ligure (SV)





**POLITECNICO DI TORINO**

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio  
A.A. 2020 - 2021

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

**Porto. Industria. Città.**

Una proposta di riqualificazione per il fronte mare e l'ex-area industriale di Vado Ligure (SV)

**Relatrice**  
Prof. ssa Silvia Gron  
**Candidata**  
Maria Isabella Gallo



Vado Ligure, 1950.

*A mio nonno Renato, che su questa storia avrebbe avuto molto da dire.*

## ABSTRACT

Vado Ligure si presenta oggi come una realtà urbana in via di sviluppo, sia sul versante economico che urbano.

Il recente potenziamento del porto ha infatti incentivato il rilancio dell'economia locale, a seguito di un periodo di crisi alla fine del secolo scorso, a seguito del quale numerose aree produttive cessarono la loro attività.

Ampie zone all'interno del centro urbano andarono incontro a un lento ma inesorabile processo di abbandono, rappresentando oggi spazi incapaci di dialogare con il resto del tessuto insediato, in continua trasformazione. L'analisi condotta scaturisce proprio da un interesse nei confronti di questi luoghi, così vicini alla quotidianità e dalle potenzialità così poco sfruttate.

La centralità del ruolo dell'industria risulta determinante nell'organizzazione del tessuto urbano, e tale aspetto risulta ancora oggi evidente, segno di un processo tutt'ora in atto.

L'attualità del fenomeno fa sì che la realtà industriale venga tenuta in considerazione come un fattore di rilievo nelle scelte urbanistiche da adottare, in quanto una proposta di rinnovamento efficace non può non tener conto delle esigenze di questo settore, se ancora così rilevante.

Conoscere il passato, investigare il presente per scegliere il futuro. Decidere verso quale orizzonte rivolgersi, dove indirizzare tempo e risorse, al fine di colmare i vuoti e dare significato al luogo.

Una ricerca per comprendere nel profondo il sistema urbano, per definire una proposta progettuale che tenga conto della attuali dinamiche di sviluppo, dei rapporti fra il sito, il resto del tessuto urbano e il paesaggio circostante, con l'obiettivo di proporre una soluzione concreta che possa rispondere alle reali esigenze della collettività.

Il confronto con le Amministrazioni locali, enti specializzati ed esperti del settore ha guidato fin dal principio le scelte compositive, al fine di individuare le ipotesi più consone a raggiungere i risultati attesi.

## INTRODUZIONE

# I

### INDUSTRIA E SOCIETA'

- 1.1 Da un'economia rurale alle prime industrie
- 1.2 Sviluppo industriale e crescita urbana
- 1.3 Economia di guerra
- 1.4 Assistenzialismo e solidarietà: il ruolo del sociale

# II

### VERSO IL NUOVO MILLENNIO

- 2.1 Nuove politiche economiche
- 2.2 Il porto di Vado
- 2.3 La questione ambientale  
Il caso della Provincia di Savona
- 2.4 L'importanza dello spazio pubblico

# III

### L'AREA D'INTERVENTO

- 3.1 Inquadramento normativo e territoriale
  - Territorio e confini
  - Un complesso quadro organizzativo
  - I distretti di trasformazione
  - Spazi filtro
- 3.2 Il sistema della acque
- 3.3 Analisi tipologica
  - Edifici residenziali
  - Attività insediate
  - Il sistema del verde
- 3.4 I fronti di trasformazione
  - Il centro urbano
  - Il fronte mare
  - La città industriale

## REPORTAGE FOTOGRAFICO

# IV

### UN MARE IRRAGGIUNGIBILE

- 4.1 L'identità del luogo
- 4.2 Limiti e barriere
- 4.3 Memoria
- 4.4 Integrazione
  - Spaziale
  - Funzionale

# V

### IL PROGETTO

- 5.1 Premessa
- 5.2 Il parco in città
- 5.3 La piazza sul mare
  - I modelli di riferimento
  - Dieci principi per uno sviluppo sostenibile
- 5.4 Uno sguardo all'esistente
- 5.5 Attività e funzioni
  - L'auditorium e le sale studio
  - L'ostello
  - La piscina

### CONCLUSIONI

- Riflessioni finali
- Fonti consultate
- Allegati grafici

### RINGRAZIAMENTI

## INTRODUZIONE

Colline e montagne a picco sul mare, ripidi pendii sui quali si abbattono forti correnti e strade strette che superano i dislivelli nel tentativo di connettere una moltitudine di piccoli borghi che appaiono come scavi nella roccia chiara. Così il territorio ligure appare agli occhi del visitatore, manifesto della resilienza dei suoi abitanti che da secoli plasmano un paesaggio aspro, accidentato, talora impervio<sup>1</sup>.

In un contesto così difficile da domare, le pianure costiere rappresentano una condizione favorevole allo sviluppo di insediamenti, grazie alla presenza di un clima mite e alla vicinanza con i corsi d'acqua, un tempo i principali canali di comunicazione per effettuare scambi commerciali. Un ambiente costituito da caratteri definiti, con i quali l'uomo ha dovuto imparare a relazionarsi al fine di concretizzare insediamenti complessi, capaci di rispondere alle esigenze di vita delle comunità. A partire dal primo approccio fra individui e territorio, lo studio del rapporto fra l'uomo e l'ambiente rappresenta una questione complessa, articolata, ma indispensabile nella definizione di un progetto integrato nel tempo e nel luogo.

È da queste considerazioni che si sviluppa l'analisi condotta, nel tentativo di ricostruire lo sviluppo economico, territoriale e sociale che ha influenzato l'attuale configurazione della città di Vado Ligure, con l'obiettivo di definire un quadro di unione degli eventi e delle trasformazioni che hanno influenzato il suo sviluppo. Partendo da uno studio delle condizioni originarie del sito, dai primi insediamenti e attività direttamente legate al territorio, il progressivo sviluppo industriale si è dimostrato influenzato da diversi fattori non sempre riconducibili a un fenomeno unitario. Frammenti di storia che vengono riletti dopo oltre un secolo, con l'obiettivo di comprendere il presente e immaginare un futuro per questo territorio, in un'epoca dove i processi di riconversione industriale si dimostrano più efficaci dell'abbandono, e l'agire con consapevolezza sul territorio più della negazione del suo carattere ambientale. In un'epoca di cambiamenti come la nostra, dove utilità immediata e obsolescenza sembrano prevalere su tutto, gli spazi progettati devono essere pensati come elementi di definizione dell'aspetto urbano, punti strategici di pianificazione del territorio.

È sulla base di tali considerazioni che si è sviluppata questa indagine, con l'obiettivo di giungere a una proposta di intervento analizzando nel dettaglio le caratteristiche del sito, i suoi punti di forza e di debolezza, attuando un metodo che giunga

<sup>1</sup> G. Ferro, G. M. Ugolini, *Vado Ligure verso il 2000. Ruolo, storia e futuro dell'economia vadese fra rivoluzione tecnologica e cultura ecologica*, Marco Sabatelli Editore, Savona 1990, p. 21.

al particolare dal generale.

I volumi e gli spazi abbandonati vengono interpretati nella loro relazione con il costruito, accanto a preesistenze che manifestano lo spirito del luogo, la sua vocazione industriale. A Vado Ligure essa riemerge fra volumi svuotati della loro funzione, tracciati ferroviari interrotti e pontili abbandonati, permettendoci di immaginare questi luoghi oggi silenziosi come nodi di scambi, commercio e attività.

Il confronto con le Amministrazioni locali, enti specializzati ed esperti del settore ha guidato fin dal principio le scelte compositive, al fine di individuare le ipotesi più consone a raggiungere i risultati attesi.

Fra i principali obiettivi a cui l'ipotesi progettuale ambisce si sottolineano:

- la completa accessibilità all'area, fino a oggi negata, attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche presenti;
- l'integrazione con il comparto residenziale esistente, mediante la predisposizione di accessi e varchi che consentano di godere ai proprietari delle abitazioni in affaccio dei nuovi servizi, nel rispetto della proprietà privata;
- la riqualificazione del piazzale San Lorenzo da spazio privo di una vera caratterizzazione a nuovo volto della costa vadesa, in continuità con il sistema dei giardini pubblici e della passeggiata a mare;
- la definizione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili in continuità con i tracciati esistenti, con l'obiettivo di sviluppare un sistema che completi l'attuale schema della mobilità lenta;
- l'attuazione di interventi puntuali di miglioramento, fra cui la sistemazione delle aree verdi lungo il torrente Segno e l'allineamento di via alla Costa, con la relativa predisposizione di nuovi posti auto e moto.

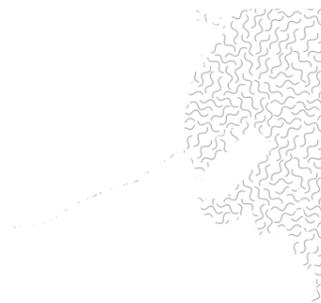
La centralità del ruolo dell'industria risulta determinante nell'organizzazione del tessuto urbano, e tale aspetto risulta ancora oggi evidente, segno di un processo tutt'ora in atto.

L'attualità del fenomeno fa sì che la realtà industriale venga tenuta in considerazione come un fattore di rilievo nelle scelte urbanistiche da adottare, in quanto una proposta di rinnovamento efficace non può non tener conto delle esigenze di questo settore, se ancora così rilevante.

Conoscere il passato, investigare il presente per scegliere il futuro. Decidere verso quale orizzonte rivolgersi, dove indirizzare tempo e risorse, al fine di colmare i vuoti e dare significato al luogo.



Img. 1  
Uso del suolo



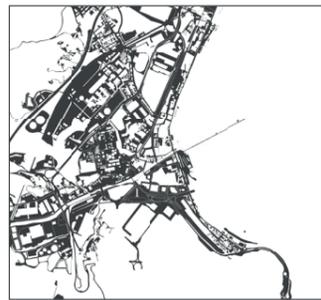
1.0 Acqua



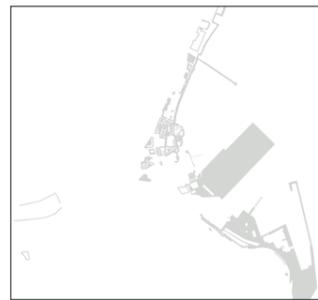
1.2 Verde



1.3 Suolo non pavimentato



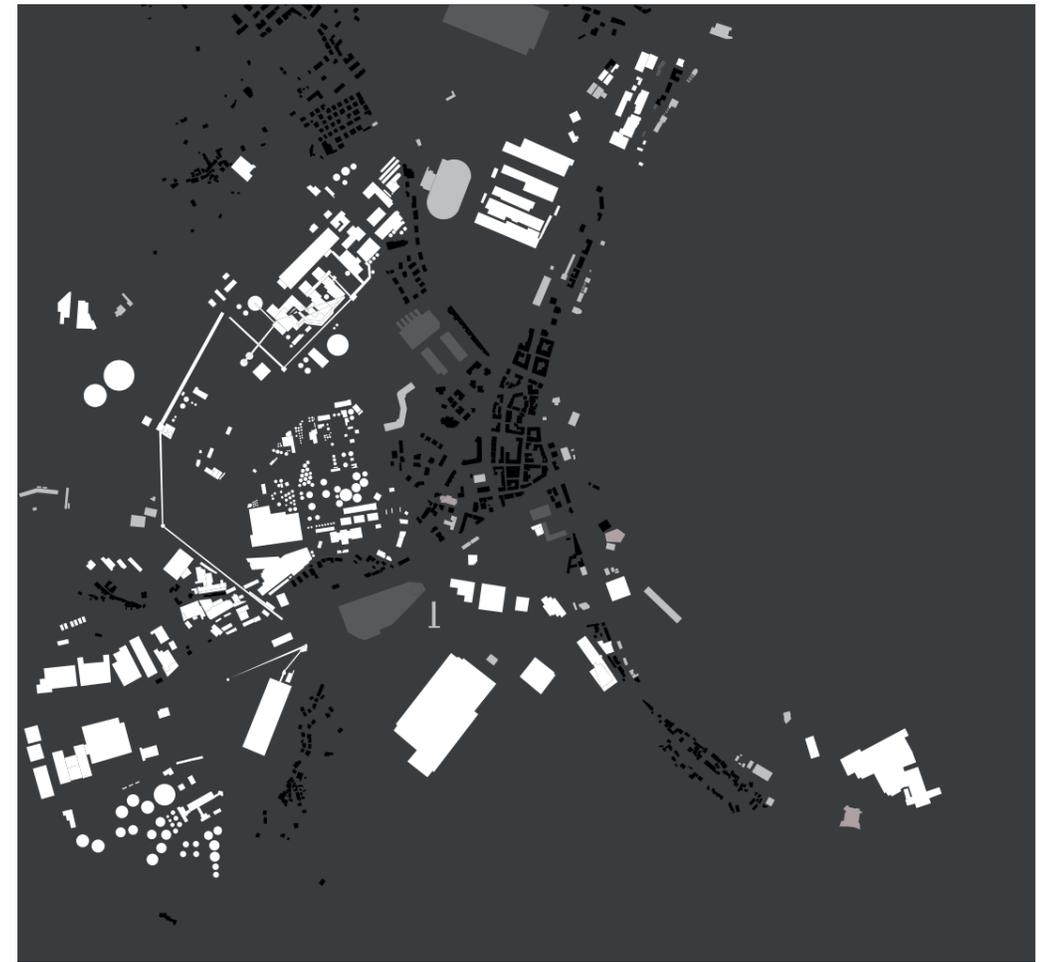
1.4 Asfalto



1.5 Suolo pavimentato



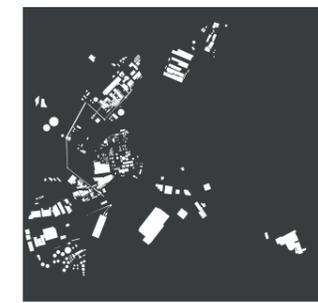
1.6 Barriere



Img. 2  
Mixità funzionale



2.0 Residenza



2.2 Industria



2.3 Servizi



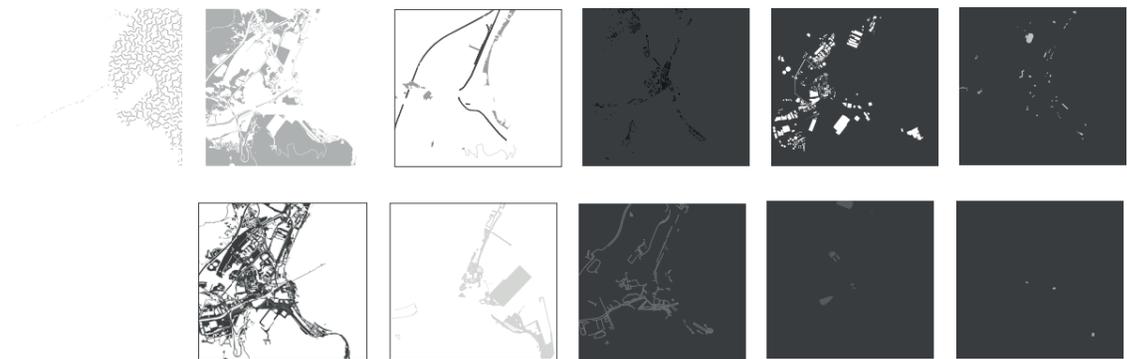
2.4 Commerciale



2.5 Monumenti



Img. 3  
Quadro d'unione



CAPITOLO I  
INDUSTRIA E SOCIETÀ

---



### Da un'economia rurale alle prime industrie

Protetto dai venti di Libeccio e caratterizzato da fondali poco profondi, il bacino di Vado Ligure risultava idoneo a uno spostamento agevole delle imbarcazioni, un tempo movimentate a remi o a vela, agevolando così gli scambi commerciali lungo la costa. "La rada di Vado" scriveva Chabrol de Volvic, prefetto dell'amministrazione napoleonica nel dipartimento di Montenotte con capoluogo a Savona "è riconosciuta generalmente in Liguria per essere la migliore e la più sicura in tutti i paraggi dal limite dell'antica Francia fino al golfo rinomato de La Spezia. Essa non è esposta ai venti di Sud o di Scirocco, ma questi soffiano appena dieci giorni all'anno con violenza ed è constatato che anche durante le tempeste più forti provenienti da queste parti dell'orizzonte non si sono mai visti vascelli, anche i più piccoli, incagliarsi alla costa. Noi possiamo assicurare che la Rada di Vado è un asilo che non presenta pericolo: la sicurezza di questa rada è data soprattutto dalla natura del fondo che si compone di un'argilla tenace"<sup>2</sup>.

Tale descrizione ci permette di comprendere la favorevole condizione ambientale del territorio vadese, aspetto rilevante per uno sviluppo economico esteso dalla costa fino alle zone collinari.

La configurazione della baia non era infatti l'unico fattore qualificante, ma si affiancava all'abbondanza del manto forestale sui versanti collinari che circoscrivevano il confine comunale a Nord, grazie ai quali vennero avviate attività legate al trattamento del legno, come le fucine e i primi cantieri navali posti alla foce del Segno<sup>3</sup>.

Sempre nell'entroterra il trattamento delle rocce cristalline che compongono il manto roccioso ha fatto sì che si sviluppassero numerose cave di calce, alle quali si annessero le fornaci, strutture in parte ancora presenti nel territorio. Oltre che come combustibile, il legname rappresentava anche il materiale di costruzione di botti e barili per il commercio del vino prodotto dalla fiorente attività vinicola sostenuta in collina<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> C. de Volvic, *Statistique des Provinces de Savone, D'Onelle, D'Acqui et de partie de la Province de Mondovì formant l'ancien Département de Montenotte*, cap. I, Editore Forni, Bologna 1888, pp. 440-441.

<sup>3</sup> Torrente che nasce dal versante orientale della Rocca dei Corvi, a circa 600 metri di quota, e si dirige inizialmente verso Sud-Est ricevendo l'apporto di alcuni rii minori. Attraversando il comune, rappresenta il principale corso d'acqua locale, che sfocia nel porto di Vado.

<sup>4</sup> Cfr: A. Lunardon, P. Cava, *Dalla "Michallet" al "Vada Sabatia center". Evoluzione di una fabbrica in una città in profonda trasformazione urbana*, Marco Sabatelli editore, Savona 2008, p. 18.

Agli inizi dell'Ottocento il territorio Vadese era infatti caratterizzato da una vocazione in prevalenza agricola, che privilegiava le colture di oliveti su fasce terrazzate, di viti disposte su lunghi filari alternati ad agrumi ciliegi. Le abitazioni si concentravano accanto ai poderi, erano costruite prevalentemente in calce e con in tetti a spiovente. Alla realtà agreste della vallata a Nord, si affiancavano le attività esercitate lungo la costa, in prevalenza legate alla pesca<sup>5</sup>.

La struttura urbana e costiera di Vado Ligure rimase inalterata fino alla prima metà dell'Ottocento. Un censimento datato 1878 testimonia la distribuzione degli impieghi sul territorio: su una popolazione di 1504 abitanti erano 1102 a svolgere attività agricole, fra braccianti e proprietari terrieri. Il 70% della popolazione si dedicava dunque ad attività legate al settore primario (agricolo e della pesca), i cui prodotti erano per la maggior parte riservati alla sussistenza delle famiglie, con un commercio ancora limitato<sup>6</sup>. Sarà solo alla fine del XIX secolo che l'economia vadese inizierà a convertirsi alla produzione industriale, in un primo momento con la costruzione di piccoli volumi lungo i principali corsi d'acqua, idonei ad alimentare i sistemi meccanici degli opifici. Grazie all'istallazione dei primi stabilimenti di fonderia moderni verranno costruiti lungo la costa i primi cantieri di demolizione navale, attività che caratterizzerà l'economia portuale della zona per oltre un secolo.

L'avvio risale al 1840, anno in cui l'imprenditore Bourniquez impiantò a Savona la prima fonderia di ghisa, a cui seguì nel 1861 lo stabilimento Tardy e Benech per la lavorazione del ferro di recupero<sup>7</sup>.

Con la rapidità che ha reso celebre l'era dell'industrializzazione, il paesaggio mutò in poco tempo il suo aspetto: ai campi coltivati si sostituirono capannoni industriali, ai pescherecci posati sulla riva lunghi pontili in ferro. La cultura della macchina si stava imponendo, veloce e invasiva, in un territorio che era stato per secoli plasmato in una relazione uomo-natura fatta di contrasti, fatica e lunghe attese. Una svolta drastica quindi, che ebbe grandi ripercussioni non solamente a livello economico, ma anche (e soprattutto) sul versante ambientale e sociale.

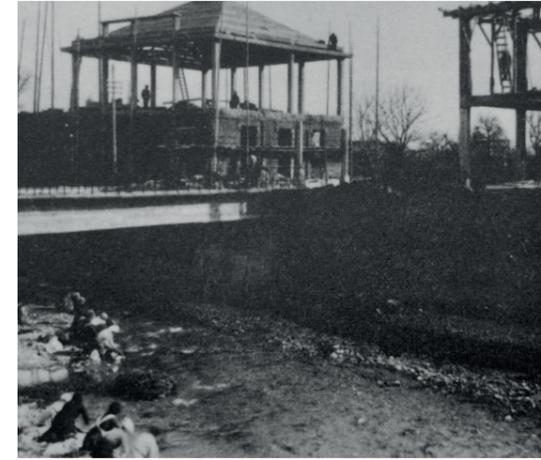
<sup>5</sup> A. Lunardon, *Vado Ligure: il Novecento. Cento anni di storia con immagini del territorio sabazio*, Coop Tipografia, Savona 2012, pp. 17-19.

<sup>6</sup> A. Lunardon, *op. cit.*

<sup>7</sup> G. Spazzapan, *L'ultimo porto. Storia ed immagini di navi famose demolite a Savona e a Vado*, Marco Sabatelli editore, Savona 2003, p. 11.



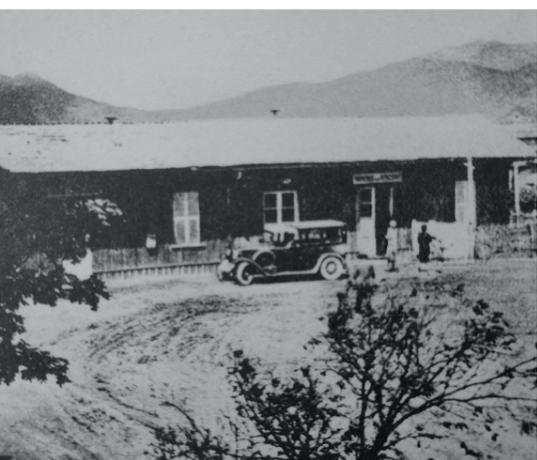
**Foto 1**  
Veduta d'insieme del centro urbano ad inizio Novecento



**Foto 2**  
Stabilimento Monteponi in costruzioni (1916 ca.)



**Foto 3**  
Stazione ferroviaria agli inizi del secolo



**Foto 4**  
Stazione ferroviaria a seguito degli ampliamenti (1940 ca.)

### Sviluppo industriale e crescita urbana

L'evoluzione del settore industriale prescinde tuttavia da un altro aspetto legato all'era della modernizzazione: il potenziamento della rete dei trasporti. Le vie di comunicazione impiegate fino alla fine del XIX secolo non risultavano più sufficienti a gestire i traffici che dal mare si dirigevano verso il basso Piemonte, e in generale verso la pianura padana. Nel 1860 Savona venne connessa a Genova e alla riviera di Ponente mediante la realizzazione della linea ferroviaria, che rappresentò un'importante occasione anche per il comune di Vado Ligure di instaurare rapporti commerciali con queste località, oltre che con il territorio piemontese. Gli interessi rivolti ai progetti di sistemazione della rada di Vado era dunque locali, con l'obiettivo di promuovere uno sviluppo del settore industriale oltre che agricolo, ma anche esterni al contesto comunale, con un particolare coinvolgimento da parte degli esponenti della camera di Commercio torinese<sup>8</sup>.

Il potenziamento delle strutture portuali lungo la costa vadese rappresentò il principio di un processo di crescita economica che vide nell'organizzazione del litorale la sua origine, dalla quale si diffuse con continuità verso l'interno. Il progetto di collegamenti efficienti creava ed esaltava questa funzione di "porto miniera", di scalo marittimo, ovvero destinato a rifornire di materie prime le nascenti industrie che si stavano stabilendo nell'entroterra<sup>9</sup>.

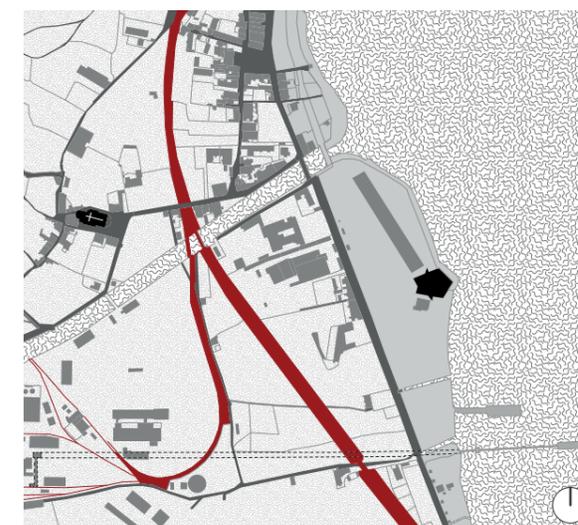
La configurazione del territorio comunale in ampie aree pianeggianti di natura semi-paludosa fu un altro aspetto favorevole all'insediamento di grandi stabilimenti, in quanto il costo dei terreni risultava concorrenziale. Spinti dall'occasione di acquisire grandi aree libere per pochi centesimi al metro quadro, i dirigenti di numerose aziende del territorio (in particolare del savonese) optarono per delocalizzare la produzione proprio a Vado Ligure, vista la recente predisposizione di una rete di efficienti collegamenti ferroviari. L'interesse degli imprenditori era anche motivato dalla vicinanza di numerosi corsi d'acqua dove scaricare scorie e detriti, senza doversi preoccupare del loro smaltimento. Sulla base di questi presupposti si affermò l'idea di una possibile conversione del litorale da spazio di arrivo e deposito delle merci a luogo di lavorazione *in situ* dei materiali, area di produzione oltre che di stoccaggio.

Nei primi anni settanta dell'Ottocento era stato definito al riguardo un programma di sviluppo per le zone portuali, il "Progetto Noceti", dal nome del suo ideatore, il geometra Andrea Noceti. Mai realizzato, il piano prevedeva la costruzione di 19 km di banchine, con un milione di metri quadri di spazi subacquei, formati dalla darsena e dai bacini limitrofi, ai quali si sommavano 170 ettari di avamposto e 1.300.000 di aree terrestri, destinate a magazzini,

<sup>8</sup> A. Celotto, A. Garbarino, M. Zinola, *Novecento Vadese. Economia, popolazione, ambiente*, Elio Ferraris editore, Savona 1999, p. 47.

<sup>9</sup> G. Ferro, G. M. Ugolini, *op. cit.*

-  Ferrovia Genova - Ventimiglia
-  Pontile
-  Volumi costruiti
-  Strade
-  Forte di San Lorenzo - Chiesa San Giovanni Battista
-  Confini di proprietà
-  Linee ferroviarie secondarie
-  Condotti in superficie



**Img. 4**  
Crescita urbana del tessuto industriale di Vado Ligure. Dall'alto: anno 1886, 1918, 1940. Fonte: Archivio di Stato di Savona

depositi e aree industriali<sup>10</sup>.

Le dimensioni dell'intervento risultano ancor più impressionanti se confrontate all'estensione degli approdi di Genova (10 km) e di Savona (meno di 2 km).

In questo clima di ferventi cambiamenti, di assetti e confini ridefiniti, anche la comunità stessa risulta in trasformazione, e con essa gli spazi residenziali e commerciali del centro storico.

In concomitanza al grande sviluppo industriale del primo Novecento, attorno alla piazza del mercato (poi rinominata piazza Cavour) e lungo le due direttrici che conducevano alla Chiesa Parrocchiale di San Giovanni Battista (le attuali vie Gramsci e Caduti per la Libertà) vennero realizzati numerosi nuovi edifici e gli spazi pubblici vennero ridisegnati sulla base delle nuove disposizioni. L'esigenza principale era quella di dare alloggio ai lavoratori e alle loro famiglie, come ne furono testimonianza le due case operaie gemelle costruite nel 1927 in via Manzoni, a ridosso dello stabilimento SIAP.

Le nuove costruzioni rispondevano alle esigenze di una popolazione non più legata al terreno da coltivare, agli allevamenti, ma bensì alla ricerca del maggior comfort possibile, alla disponibilità di servizi accessibili e non lontani dal luogo di lavoro. I ritmi e gli orari nelle fabbriche non consentivano più di dedicare molte ore alla cura degli orti, che vennero sostituiti dai giardini privati di pertinenza dell'abitazione, nel caso in cui i proprietari avessero una disponibilità economica sufficiente. L'immobile diveniva dunque espressione della stessa capacità di acquisto dei soggetti, manifesto del loro ruolo sociale. Sorsero dunque case popolari che rispondevano alle esigenze degli operai, villette autonome volute dai dirigenti d'impresa, ville o palazzi per i più benestanti padroni di Società o capitani d'industria<sup>11</sup>.

La volontà di far dialogare in un contesto ormai marcatamente industriale elementi di pregio architettonico, come potevano essere le nuove abitazioni dell'alta borghesia, con gli spazi della produzione rappresentava uno degli obiettivi nei piani urbanistici del tempo. Si affermava dunque la necessità di garantire spazi pubblici e aree verdi di qualità, accessibili dai cittadini e ben distinte dalle zone industriali. Sfruttando la vicinanza al mare della principale piazza del centro storico, l'attuale piazza Cavour, il progetto di sistemazione dei Giardini Pubblici si sviluppò sull'idea di connettere la maggiore via commerciale (via

Gramsci) al lungomare, attraverso la pianificazione di un percorso pedonale di cerniera fra la via Aurelia e le spiagge.

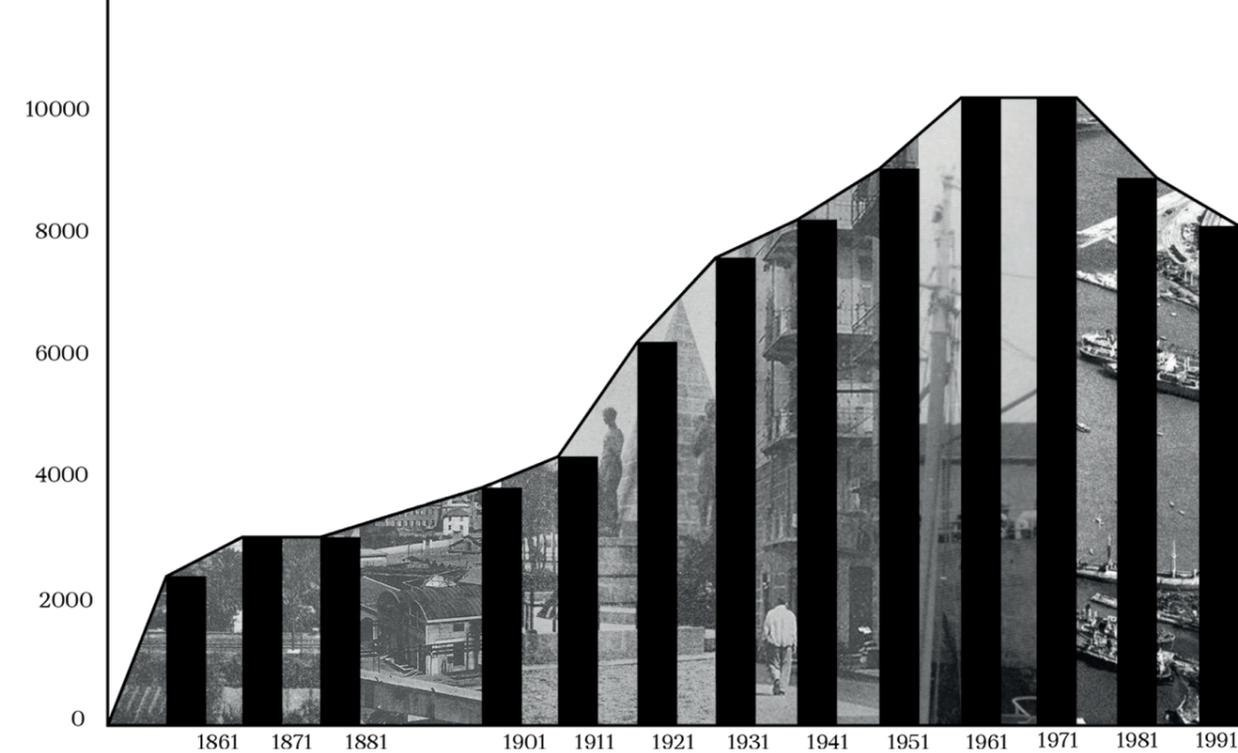
Il programma si realizzò in tre tempi: espropriando l'area, abbattendo l'antica fornace di calce e mattoni che impediva la vista del mare e inserendo alcuni elementi di arredo urbano, come la grande fontana circolare, opera di Giuseppe Bonfiglio. Gli anni venti del Novecento furono anche caratterizzati da una tendenza all'esaltazione dell'italianità, aspetto caratteristico della nascente ideologia fascista. Attraverso la collocazione nelle piazze e nei luoghi pubblici di opere che ricordassero le gesta dei caduti in guerra, come lapidi e monumenti, il nuovo governo promuoveva se stesso attraverso la celebrazione di eventi passati, di particolare rilievo nella storia del Paese.

Il monumento ai caduti di Vado Ligure, opera dello scultore trevigiano Arturo Martini, venne inaugurato il 22 giugno del 1924 proprio sul lungomare, di fronte a un vasto pubblico e al suono delle Bande Musicali vadesi in grande uniforme<sup>12</sup>. Lo spazio pubblico diventò il mezzo per promuovere un pensiero, una *forma mentis* che da lì a breve si sarebbe imposta, decisa e assoluta, nella vita degli italiani. Non solo monumenti simbolo di una memoria collettiva, ma allusioni concrete a un imminente e irrefrenabile cambio di direzione.

<sup>12</sup> Cfr: A. Lunardon, *op.cit.*, pp. 81-83.

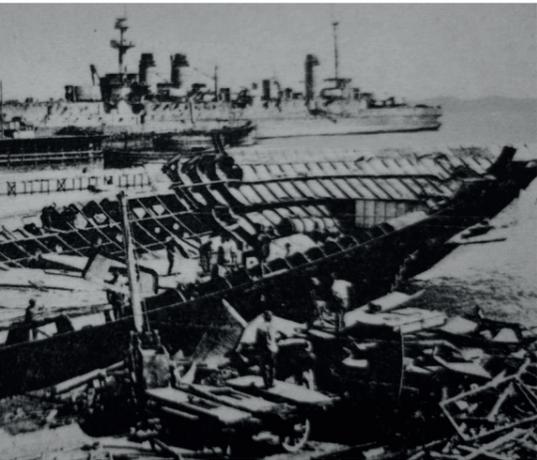
<sup>10</sup> G. Ferro, G. M. Ugolini, *op.cit.*, p. 39.

<sup>11</sup> Cfr: A. Lunardon, *op.cit.*, p. 75.



Img. 5

Vado Ligure. Dinamica demografica  
fonte: ISTAT



**Foto 5**  
Cantiere demolizioni navali (1924 ca.)

### Economia di guerra

Se dal punto di vista sociale l'affermarsi di nuove ideologie significava un cambiamento nelle consuetudini, nei modi di vivere la quotidianità e lo spazio urbano, sul versante dell'economia tali avvenimenti hanno determinato variazioni di non trascurabile rilievo.

Gli anni immediatamente precedenti e successivi ai due conflitti mondiali rappresentarono infatti per alcuni stabilimenti di Vado Ligure uno dei momenti di maggiore attività, in risposta alla domanda di materiale per la lavorazione delle dotazioni militari. Le grandi aziende siderurgiche e metallurgiche videro un rapido incremento della produzione, così come avvenne per le operazioni di demolizione navale che nei contesti di Vado Ligure-Savona si erano affermate a partire dall'ultimo quarantennio dell'Ottocento, quando divennero attivi i primi stabilimenti di fonderia moderni.

Nello specifico caso di Vado Ligure, lo sviluppo della demolizione navale non avvenne solo in relazione alla vicinanza con le fonderie (prime fra tutte la Fornicoke, insediatasi nel 1897), ma anche grazie alla presenza di un arenile molto ampio e non destinabile a scopi turistici in quanto a diretto contatto con l'apparato industriale e pertanto caratterizzato da elevati livelli di inquinamento delle acque. Qui gli scafi potevano essere alati a terra con facilità, e la vicinanza con la linea ferroviaria permetteva un agevole smistamento dei diversi componenti sulla base dei materiali che li costituivano (legno, metalli, vetro), diminuendo così i tempi di completamento dell'opera<sup>13</sup>. L'attività subirà un rallentamento all'alba del secondo conflitto mondiale, in conseguenza a un regime di autarchia nei confronti dell'Italia e delle relative sanzioni economiche, che le impedivano l'importazione dei mezzi e delle materie prime dai paesi esteri.

Ad aggravare l'instabile condizione socio-economica del Comune furono anche i bombardamenti che nel 1940 colpirono la regione. Il 14 giugno di quell'anno una squadra navale francese bombardò anche la costa savonese, oltre che quella fra Genova e Sestri Ponente recando alcuni danni allo stabilimento dell'ILVA di Savona, a diversi complessi industriali di Vado Ligure e ad alcuni depositi di carburante lungo la costa. I bombardamenti, sia aerei che navali, distrussero quasi la metà dell'abitato, senza considerare i danni apportati a strade, fognature, linee elettriche e telefoniche. Il 9 settembre 1943 il porto venne occupato dalle truppe tedesche, e l'attività commerciale si arrestò.

La fine a questo periodo di stasi sarà dovuta alla necessità di recupero di materiale per la ricostruzione, che determinò la riapertura dei cantieri nel dopoguerra.

<sup>13</sup> Giorgio Spazzapan, *op.cit.*, p. 13.

### Assistenzialismo e solidarietà: il ruolo del sociale

“La guerra ha senz'altro rappresentato un'occasione di facile arricchimento per gli industriali foraggiati dalla finanza pubblica, e ha dato una ventata di effimera euforia per i più accesi nazionalisti, ma è servita anche per formare le coscienze di molti italiani”<sup>14</sup>.

Con le sue parole, Antonio Gramsci introduce al tema della percezione umana del conflitto, alle sue ricadute sulla vita quotidiana delle comunità, aspetto che si rifletterà nelle vicende sociali e politiche del dopoguerra. Il 25 Aprile 1945 non condusse a un immediato ritorno alla normalità, ma rappresentò l'inizio di un lento processo di rinascita, all'interno delle case e all'esterno, in strada. Mai come allora le famiglie si unirono per sostenersi, attraverso un impegno reciproco di mutuo soccorso rivolto ai più bisognosi. La ricostruzione doveva essere un riscatto collettivo, l'affermazione della resilienza di un popolo che avrebbe saputo rialzarsi dopo un periodo di distruzioni e soprusi. L'obiettivo condiviso era quello di ristabilire l'equilibrio fra dinamiche economiche e sociali, al fine di definire programmi e strategie per il futuro di Vado Ligure e della sua comunità. Fu proprio questo radicato senso civico a fare da guida al processo di rinascita post-bellica, manifestazione dell'impegno di un popolo coeso, consapevole della forza dell'unione nel fronteggiare le difficoltà.

Le prime associazioni di cittadini non si svilupparono tuttavia con la fine della guerra, ma le loro origini si devono ricercare altrove, agli inizi del Novecento, in concomitanza con lo sviluppo industriale.

Sprovvisi di qualsiasi tipo di tutela e garanzia sulla salute, gli operai erano costretti a lavorare in condizioni difficili e con orari estenuanti.

In un'epoca in cui il solo accumulo di capitale pareva essere un bene da salvaguardare, la disattenzione nei confronti dei bisogni e delle esigenze dei lavoratori alimentò forme di mutualità e associazionismo anche all'esterno dei luoghi di lavoro, distinte da un'organizzazione che durerà nel secolo e una diretta partecipazione alla vita della città<sup>15</sup>.

Alla pianificazione delle grandi aree industriali si affiancò un disegno degli spazi e attività per il tempo libero, nati dall'esigenza di garantire ai soci e ai rispettivi familiari ambienti decorosi di ritrovo per “giuochi, letture e altri intrattenimenti”, come sancisce lo statuto del Club Indipendenza fondato nel 1906.

<sup>14</sup> Cfr. A. Gramsci, *Quaderni dal carcere*, Editore Einaudi, Torino 1951, vol. II, p. 1310.

<sup>15</sup> A. Celotto, A. Garbarino, M. Zinola, *op.cit.*, p. 75.



**Foto 6**  
Premiazione dei militi della Croce Verde in Piazza Cavour (1921)

CAPITOLO II  
VERSO IL NUOVO MILLENNIO

---



## Nuove politiche economiche

L'Italia alla fine del secondo conflitto mondiale si presentava in gravi condizioni economiche e sociali, esito di distruzioni e lunghi periodi di ristrettezze, vincoli normativi e divieti imposti dal governo. Un paese distrutto materialmente e moralmente, lacerato da vuoti urbani e di potere, dove le istituzioni erano da riformare e le città da ricostruire.

Diversi furono i fattori a sostegno del Paese, tra cui gli aiuti internazionali dell'ONU e il piano Marshall. Il programma di sviluppo economico e finanziario messo in atto dagli Stati Uniti per sostenere la ripresa europea fu affiancato da una vasta opera di propaganda a favore del sistema capitalistico americano.

Prima del cosiddetto "boom economico" che si realizzò tra il 1958 e il 1963, l'Italia era un paese prevalentemente agricolo e furono proprio le condizioni di partenza decisamente arretrate che resero ancora più evidenti gli effetti della ripresa<sup>16</sup>.

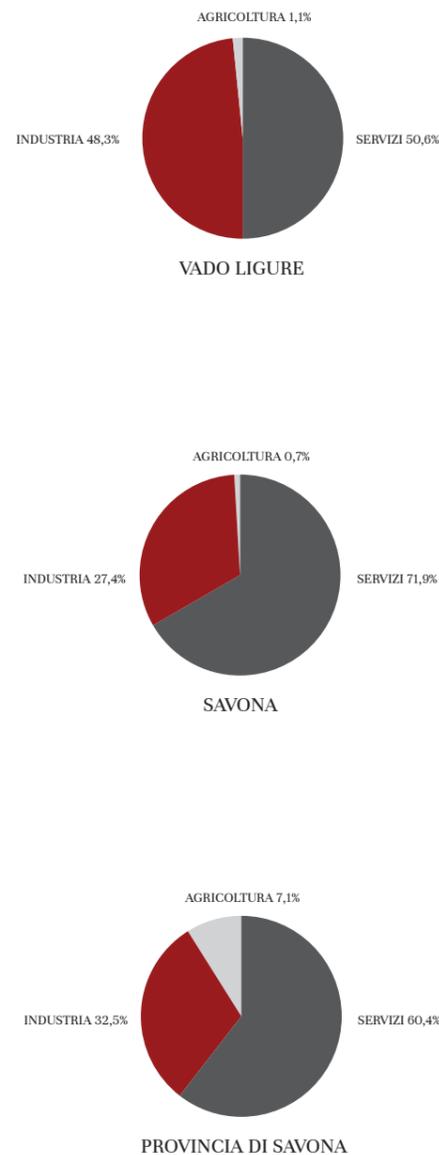
Ai difficili anni della ricostruzione, il ventennio compreso fra gli anni cinquanta e settanta del Novecento rappresentò per l'intero occidente, e quindi anche per l'Italia, un periodo di significativa crescita economica.

Tale fase di sviluppo permise di raggiungere un benessere inimmaginabile solo pochi anni prima, testimoniato dalla diffusione di beni di consumo di massa, quali automobili, elettrodomestici e dalla nascita dell'industria del tempo libero.

Anche nello specifico caso di Vado Ligure, la produzione industriale vide un rapido incremento, con la conseguente diminuzione di soggetti impiegati nel settore agricolo. L'introduzione di sistemi meccanizzati aveva infatti determinato una riduzione della manodopera necessaria per il trattamento delle colture, e a parità di tempo impiegato la produttività risultava nettamente superiore.

La dimensione e l'importanza del settore secondario viene però sottolineata se si analizzano i dati relativi alle imprese, e ai relativi occupanti, localizzate all'interno del territorio comunale. Da un confronto del 1981 fra il numero degli impiegati residenti a Vado Ligure e coloro che vi si recavano per motivi di lavoro emerge che i primi ammontavano a 1524 mentre i secondi erano 4316. Ciò significava che, in quegli anni, il Comune non era in grado solo di soddisfare la domanda di occupazione dei suoi cittadini, ma garantiva un impiego anche a circa 2500 operai provenienti da altri Comuni<sup>17</sup>.

Seppur il 71% delle imprese attive era composta da aziende artigiane, spesso a conduzione diretta dell'im-



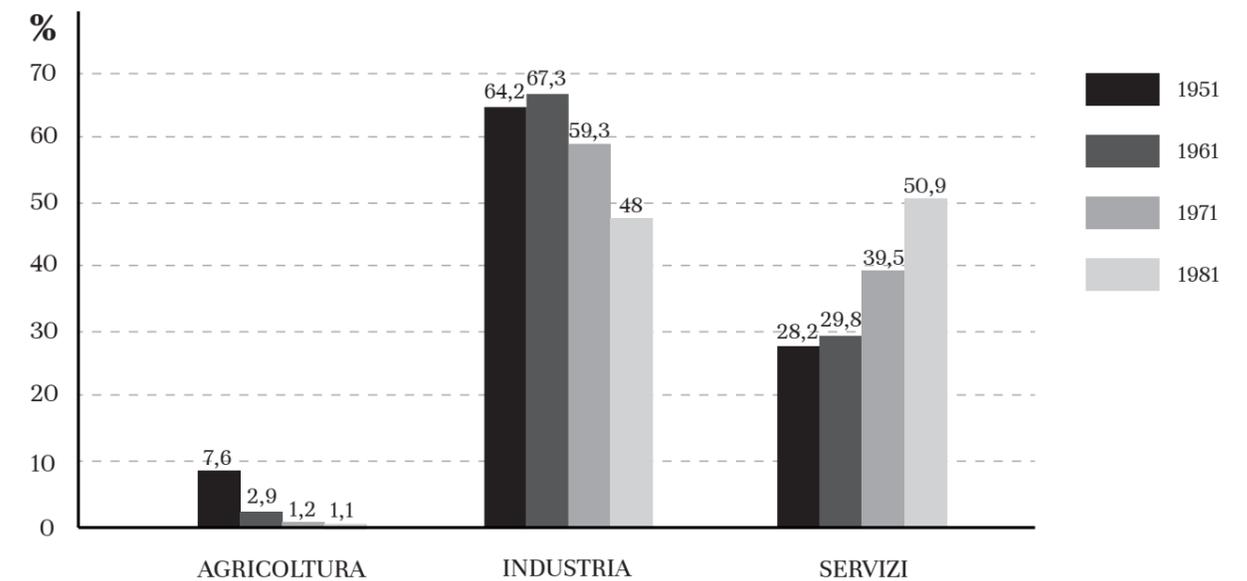
**Img. 6**  
Popolazione residente per ramo di attività  
Valori percentuali relativi all'anno 1981

prenditore, era la presenza sul territorio di alcuni complessi di grandi dimensioni ad assicurare un così vasto numero di posti di lavoro, sia nel campo industriale che dei servizi. Sarà infatti il settore terziario a subire un incremento verso la fine degli anni settanta del Novecento, fenomeno che caratterizzerà l'assetto economico contemporaneo, esito della diffusione delle telecomunicazioni e dello sviluppo dei servizi alle imprese, oltre che della ricerca tecnologica e informatica.

Con la fine degli anni settanta la crescita economica nel mondo occidentale subì un decisivo rallentamento, legato a cause diverse fra cui il brusco aumento del prezzo del petrolio, il disordine monetario internazionale, il malessere sociale che investì i paesi industrializzati e i nuovi scenari competitivi sul mercato mondiale che si stavano affermando. La Liguria fu investita in pieno da

questo processo, che colpì in modo particolare proprio la struttura industriale della regione. Il risultato di ciò è evidenziato dai dati relativi all'occupazione industriale: se nel 1961 erano occupati nel settore secondario nell'intera regione 220.000 persone, il loro numero scende a 183.000 nel 1981 per ridursi ulteriormente a 131.000 nel 1991. Nell'ultimo decennio del Novecento gli addetti all'industria sono meno del 25% della forza lavoro complessivamente occupata in Liguria, una percentuale più bassa rispetto a quella che si registra nelle altre regioni del Nord Ovest. Secondo i dati del censimento industriale del 2001 gli addetti all'industria in Liguria ammontano a 126.000 (il 23,4% della forza lavoro della regione)<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> M. Doria, *Storia. Liguria*, testo edito per storiaindustria.it, 2005.  
Fonte: [http://www.storiaindustria.it/repository/fonti\\_documenti/](http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/)



**Img. 7**  
Popolazione residente per ramo di attività  
Fonte: ISTAT

## Il porto di Vado

All'interno del panorama socio-economico che si manteneva pressoché inalterato fino alla fine degli anni settanta, le attività portuali rappresentavano senza dubbio un fattore determinante nello sviluppo dell'economia locale. La realizzazione di strutture per la raccolta e lo stoccaggio delle materie prime lungo la costa avvenne in concomitanza con la crescita delle grandi industrie nell'entroterra, che ebbero l'occasione di sfruttare le potenzialità di un territorio dove i costi di acquisto dei terreni si mantenevano contenuti, le connessioni ferroviarie efficienti e gli approdi agevoli alle navi estere.

Con questi presupposti, a partire dai primi anni settanta il fronte mare di Vado Ligure divenne motivo di interesse da parte delle grandi aziende, le quali riconobbero nella morfologia della rada e nella vocazione industriale del comune le condizioni ottimali per insediarsi.

Con l'avvento della globalizzazione, il processo di riconversione industriale che interessò numerosi siti in Italia e all'estero influenzò anche l'economia locale, costringendo alla chiusura numerosi stabilimenti che hanno segnato la storia industriale di Vado Ligure. Oltre alle fabbriche metallurgiche e siderurgiche lungo il Torrente Segno (fra cui si ricordano la Foricoke, la Monteponi), si sottolinea anche la scomparsa dei cantieri di demolizione navale, che un tempo animavano le rive di fronte alla frazione di Porto Vado.

Le condizioni di lavoro nei cantieri non consentirono infatti un adeguamento totale alle nuove norme, in quanto i materiali trattati erano spesso pericolosi e le operazioni di demolizione comportavano per i lavoratori rischi ritenuti non accettabili. L'approvazione di leggi sempre più rigide in materia di sicurezza sul lavoro condusse a un lento ma irrefrenabile declino di queste attività, le quali ad oggi risultano mantenute solo per svolgere mansioni legate alla nautica da diporto e ad opere di manutenzione ordinaria.

L'attuale configurazione del porto di Vado è esito di una serie di processi che hanno coinvolto tanto il settore industriale/produttivo che quello sociale, nella definizione di una strategia d'intervento integrata fra la realtà portuale e quella residenziale del centro abitato.

Il costante confronto fra le Amministrazioni locali nella veste di portavoce dei cittadini e gli interessi delle aziende è stato alla base delle scelte strategiche adottate, in particolare negli ultimi anni del secolo scorso, in vista

dell'inserimento del bacino di Vado Ligure nella rete dei commerci marittimi internazionali.

"Il porto rappresenta oggi l'elemento trainante dell'economia del comprensorio" commenta al riguardo l'Ing. Canavese, presidente dell'Autorità Portuale di Savona "il lavoro di programmazione economica, svolto in una situazione di buona unità d'intenti tra Provincia, Comuni del Comprensorio (Albissola Marina, Savona, Vado e Bergeggi) e Autorità Portuale, si è concretizzato, oltre che con le intese sul Piano Regolatore Portuale, con il PRUSST, presentato da Comune di Savona ed Autorità Portuale (risultato vincitore tra i progetti Liguri) e con i Patti Territoriali, i quali hanno posto alla base delle scelte programmatiche le relazioni tra sistemi urbani e sistema portuale"<sup>19</sup>.

La compresenza di enti, specialisti e amministratori ha consentito di confrontare il grado di priorità delle opere da attuare, al fine di stabilire una gerarchia d'intervento efficace per la prioritaria risoluzione di problemi logistici e organizzativi.

Fra i principali vincoli incontrati si evidenziano "la conformazione del territorio, la posizione degli scali rispetto ai centri abitati e alle arterie di comunicazione e, in primo piano, il rispetto dell'ambiente e del paesaggio. Aspetti da considerare soprattutto perché in contrapposizione alle esigenze dei traffici portuali, che, seguendo logiche vicine a quelle della logistica industriale, necessitano di spazi sempre più ampi per massimizzare le economie di scala, rispondere alle nuove esigenze della distribuzione e fornire alla merce tutti i servizi necessari"<sup>20</sup>.

Sulla base di queste premesse, il Piano Regolatore vigente per i bacini di Savona e Vado, approvato nel 2005, sancisce fra gli obiettivi principali<sup>21</sup>:

- la crescita della funzione commerciale, attraverso soluzioni volte al miglioramento dell'operatività dei due scali, per consentire il rafforzamento delle attività logistico-portuali già presenti e l'individuazione di spazi per nuovi settori;
- lo sviluppo della funzione turistica, e in particolare di crociere e diporto nautico e cantieristica leggera;
- la ricerca di sinergie tra il porto e la città, per il miglioramento della compatibilità tra le attività portuali e quelle urbane e valorizzare gli spazi di maggior pregio;
- il miglioramento dell'integrazione logistica del porto attraverso il riassetto del sistema di collegamento ai nodi della rete di trasporto.

<sup>19</sup> Autorità Portuale di Savona, *Piano Regolatore Portuale. Relazione generale*, Novembre 2001, p. 4.

<sup>20</sup> Autorità portuale di Savona, *op. cit.*, p. 6.

<sup>21</sup> Fonte: <https://www.portsofgenoa.com/it/strategia-sviluppo/pianificazione-strategia/piano-regolatore-sist-port/piano-regolatore-sv-vl.html>

Lo sviluppo di una rete infrastrutturale efficiente, capace di convergere il traffico legato alle attività del porto lontano dalle arterie urbane principali ha rappresentato uno dei maggiori interventi guidati dalle recenti Amministrazioni comunali, e attualmente quasi ultimato. La vasta portata dell'intervento ha reso necessaria una realizzazione per settori, attribuendo a ciascun comparto urbano un ruolo nella riqualificazione del Comune, con l'inserimento di nuovi servizi e strutture al fine di riqualificare le ex-aree industriali oggi dismesse e in stato di abbandono. Il tratto di viabilità reputato di fondamentale importanza per facilitare l'operatività delle nuove realtà produttive e commerciali, senza andare ad aggravare la viabilità cittadina, è rappresentato dalla direttrice di accesso al porto e all'Autostrada lungo la linea via Verdi - via Piave (e via Montegrappa) - via Trieste, il cui nodo più problematico è stato individuato nell'intersezione antistante la galleria Carrara, considerati gli spazi esistenti e la presente costruzione del centro commerciale "Molo 8.44"<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Estratto dal documento di *Analisi della situazione della viabilità in ambito comunale e portuale in relazione alla situazione attuale e previsionale* a cura della società IGEAG Srl.

### Foto 7

Sviluppo del Reefer Terminal di Vado Ligure.  
Dall'alto: anno 1968, 1970, 1987, 1991, 1996, 2000



## La questione ambientale

Fu quindi la mutata situazione economica, insieme a cause intrinseche al sistema industriale, a determinare l'inesorabile declino di quel settore che fino ad allora aveva rappresentato il maggior fattore di crescita economica del paese. Dopo un secolo di incessante produzione, l'era industriale era giunta al tramonto, o almeno alla fine della sua egemonia sul territorio. I motivi furono diversi, dalla volontà di promuovere forme occupazionali più in linea con le nuove politiche internazionali, legate a un sistema di mercato molto differente da quello che aveva caratterizzato i decenni precedenti, allo sviluppo del settore dei servizi e delle comunicazioni come elemento trainante della crescita economica contemporanea. Gli anni ottanta del Novecento rappresentarono dunque per Vado Ligure un'importante fase di transizione, che si rivelò determinante per evitare il crollo di un'economia locale dalla vocazione prettamente industriale come quella vadesa. Il processo di de-industrializzazione andò incontro a non poche difficoltà, avendo a disposizione ampie aree dismesse spesso inutilizzabili previa bonifica del terreno. Le politiche permissive adottate a favore dello sviluppo industriale avevano concesso infatti alle aziende lo scarico diretto di detriti, spesso tossici, nei corsi d'acqua o in ampie aree circostanti gli stabilimenti.

La totale assenza di un interesse nei confronti delle condizioni ambientali ha significato di certo un fattore di accelerazione nei processi di sviluppo economico, ma si ripercuote oggi come allora nelle condizioni idrogeologiche del suolo. Intervenire sui danni apportati in quasi un secolo di sfruttamento incondizionato delle risorse, di disattenzione nei confronti dell'ecosistema urbano e delle sue ripercussioni sulla salute dei residenti ha rappresentato pertanto una delle più grandi sfide nel processo di riqualificazione del Comune, che si manifestava ormai come necessaria e urgente.

Dal 1990 fino al 2004 presero dunque forma numerosi progetti, volti sia a un miglioramento della qualità degli ambienti urbani, con l'accurato disegno degli spazi pubblici e dei servizi alla comunità, che sotto il profilo economico/produttivo.

Fu in quest'ultimo che Vado Ligure investì la maggior parte delle risorse, in previsione di una riconversione industriale che rappresenterà uno dei temi rilevanti nei successivi piani di sviluppo per l'industria, e che ancora oggi accende i dibattiti sulle questioni ambientali. La compresenza di molteplici attori sul territorio ha sempre rappresentato senza dubbio un fattore di complessità nella determinazione delle strategie da adottare, ma ha anche evitato di incorrere in scelte unilaterali che avrebbero avvantaggiato in maniera ineguale le diverse parti.

Sulla base di questi presupposti, nel 2002 il comune di Vado Ligure si rese partecipe del progetto Agenda XXI<sup>23</sup>, regolamentando così i rapporti fra tutti i soggetti operanti sul territorio, in ambito culturale, sociale, commerciale e industriale sulla base della certificazione UNI EN ISO 14001.

“Caratterizzato da numerosi insediamenti industriali e dalla volontà politica di promuovere un miglioramento complessivo della vita residenziale” evidenzia al proposito un documento sull'Azione 21 in Liguria “Vado Ligure ha sviluppato, parallelamente al processo di Ag21L, un SGA certificato ISO 14001, primo Comune industriale, quale strumento per la *governance* dei processi di trasformazione in atto<sup>24</sup>. Un'avanguardia che ancora una volta sottolinea la capacità di comprendere quali aspetti del territorio sono da ripensare, progettare e valorizzare nel rispetto della sua vocazione, mantenendo l'equilibrio fra i diversi interessi e proponendo uno strumento di gestione flessibile nel tempo e nello spazio. Luoghi e circostanze diverse esigono soluzioni differenti, al fine di portare a compimento un progetto di città innovativa, rispettosa della tradizione e delle sue radici, ma capace di cambiare e di adattarsi alle esigenze della modernità.

<sup>23</sup> “L'Agenda 21 Locale è un processo mirato a definire, in modo partecipato, un piano strategico di medio lungo periodo, che soddisfi le aspettative di sviluppo socioeconomico di una comunità, ad esempio un ente locale, salvaguardando nello stesso tempo la qualità dell'ambiente, la salute dei cittadini, la vivibilità e la disponibilità delle risorse per le presenti e future generazioni”. Fonte: [http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS\\_GENERALE/20070917/azione21\\_inliguria.pdf](http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20070917/azione21_inliguria.pdf)

<sup>24</sup> Fonte: [http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS\\_GENERALE/20070917/azione21\\_inliguria.pdf](http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20070917/azione21_inliguria.pdf)

## Il caso della Provincia di Savona

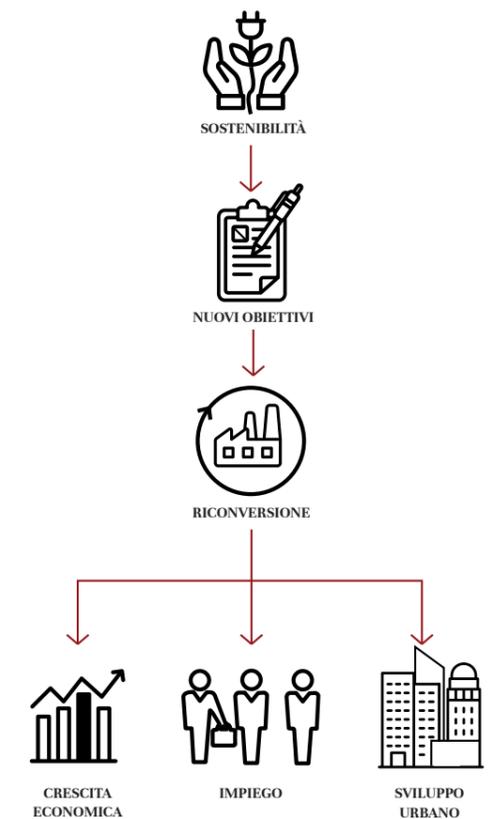
Proprio sulla base di tali principi, il 30 marzo 2018 è stato sottoscritto, tra Ministero dello sviluppo economico, Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro (ANPAL), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Liguria, Provincia di Savona, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale porti di Savona e Vado Ligure e Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia), un accordo di programma per l'attuazione del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Savona.

Il programma è finalizzato alla promozione di iniziative imprenditoriali per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente, l'aggregazione delle piccole e medie imprese (PMI) e la loro collaborazione con le grandi imprese, la realizzazione di nuovi investimenti di diversificazione produttiva, il potenziamento della logistica connessa alle attività portuali e il reimpiego dei lavoratori.

Nel Progetto di riconversione e riqualificazione industriale sono previsti, da parte dei soggetti sottoscrittori dell'accordo di programma, i seguenti interventi:

- promozione di iniziative imprenditoriali in grado di sostenere l'economia locale e tracciare traiettorie di sviluppo sostenibile, incentivando gli investimenti volti a migliorare l'efficienza dei processi e l'innovazione dei prodotti;
- promozione e attuazione di servizi e misure di politica attiva, con particolare riferimento ai percorsi di riqualificazione e aggiornamento delle competenze, mirati al reimpiego di lavoratori appartenenti a uno specifico bacino, attraverso la cooperazione di tutti i soggetti competenti e l'integrazione delle risorse disponibili<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Senato della Repubblica, XVIII Legislatura, *Risoluzione della decima commissione permanente (Industria, commercio, turismo)*, Tipografia del Senato, giugno 2019, pp. 2-3.



**Img. 8**  
Processi di riconversione industriale nella Provincia di Savona



**Foto 8**  
La nuova passeggiata a mare



**Foto 9**  
I Giardini pubblici

### L'importanza del pubblico

La riconversione industriale a Vado Ligure venne intesa dunque come un'occasione per promuovere lo sviluppo di spazi e servizi da dedicare alla comunità, oltre che come una necessità di adeguamento alle prestazioni richieste dal mercato globale. Lo spazio pubblico ha assunto a partire dagli anni novanta un ruolo centrale nelle politiche urbanistiche comunali, andando a insediarsi nei vuoti urbani lasciati dalle fabbriche. Ricucire la città, legare le diverse parti in un *continuum* organico, così potrebbe essere definita la volontà delle Amministrazioni locali che, spinte dalle richieste dei cittadini, hanno portato avanti numerosi progetti dal 1990 al 2004 circa.

“Se per anni qualsiasi ipotesi di pianificazione aveva quale primario obiettivo il potenziamento prevaricante del concetto di Industria-città, con i conseguenti condizionamenti di crescita urbana” dichiara Nicolò Campora, ai tempi coordinatore dell'elaborazione del nuovo Piano urbanistico comunale “gli indirizzi delle Amministrazioni Comunali che si sono succedute dopo gli anni settanta hanno consentito la modifica di tale tendenza, operando in funzione di un equilibrato utilizzo di tutte le risorse con particolare attenzione alla difesa della qualità urbana”<sup>26</sup>.

Benessere e integrazione come termini chiave del rinnovamento, atto a accostare l'intenso sviluppo infrastrutturale che ancora oggi interessa la zona del porto a interventi capillari di valorizzazione dello spazio pubblico, sostenibili proprio grazie ad un equilibrato bilancio delle risorse.

Nel tentativo di raggiungere e mantenere un livello medio-alto dei servizi comunali, l'Amministrazione comunale ha “sempre cercato di non ricorrere a mutui e finanziamenti privati per non aggravare l'indebitamento” aggiunge al riguardo Monica Giuliano, Assessore alle Finanze e al Commercio e dal Sindaco di Vado “e di conseguenza, ogni anno, si ricorre agli avanzi di bilancio dell'esercizio precedente per avviare progetti di riqualificazione urbanistica e per i grandi lavori pubblici”<sup>27</sup>.

In un territorio caratterizzato dalla presenza di vaste porzioni di suolo dismesse, da un'insita vocazione industriale e pertanto idonee a ospitare nuove attività produttive, commerciali e amministrative, l'insediamento di aziende e gruppi internazionali avvenne in maniera quasi spontanea.

<sup>26</sup> Assessorato ai Lavori pubblici e Assessorato all'urbanistica di Vado Ligure, 1990-2004. *Vado Ligure nelle opere urbanistiche e di riqualificazione urbana*, Effegibi, Vado Ligure 2004, p. 39.

<sup>27</sup> Assessorato ai Lavori pubblici e Assessorato all'urbanistica di Vado Ligure, *op. cit.*, p. 13.

I capannoni vennero in parte demoliti e riconvertiti a nuove funzioni, a servizio del Comune, come nel caso della palazzina degli Uffici della ditta Monteponi-Montecchio, ristrutturata negli anni novanta e oggi in parte occupata dagli ambulatori dell'ASL2 (Azienda sanitaria locale del savonese).

L'intervento fu seguito da altre realizzazioni, fra cui l'istituzione del Vada Sabatia Center nel 2002, nato sulle macerie di una delle prime industrie di Vado Ligure, la Michael-Chaumienne (1887).

L'insediamento di nuove funzioni è stato spesso esito di agevolazioni ottenute dal Comune al fine di promuovere lo sviluppo di determinati servizi a favore della comunità: un esempio è la costruzione della nuova casa di riposo, il Centro Vada Sabatia, prima di proprietà della Fondazione Ferrero e oggi gestita dal gruppo Segesta SpA.

Il complesso è ubicato su un terreno periferico al confine con lo stabilimento Sirma, su un rifugio antiaereo dell'ultima Guerra Mondiale che il Comune vendette a un prezzo agevolato per la realizzazione di diverse aree di assistenza e di cura.

Risale invece al settembre del 2010 l'inaugurazione del centro commerciale Molo 8.44, oltre 25 mila mq di spazio vendita su due livelli collocati sulle macerie dello stabilimento Fornicoke, nato nel 1910 per la lavorazione del carbon fossile e dei suoi derivati.



**Foto 10**  
Molo 8.44  
Vista dalla terrazza

CAPITOLO III  
L'AREA D'INTERVENTO

---





## Inquadramento normativo e territoriale

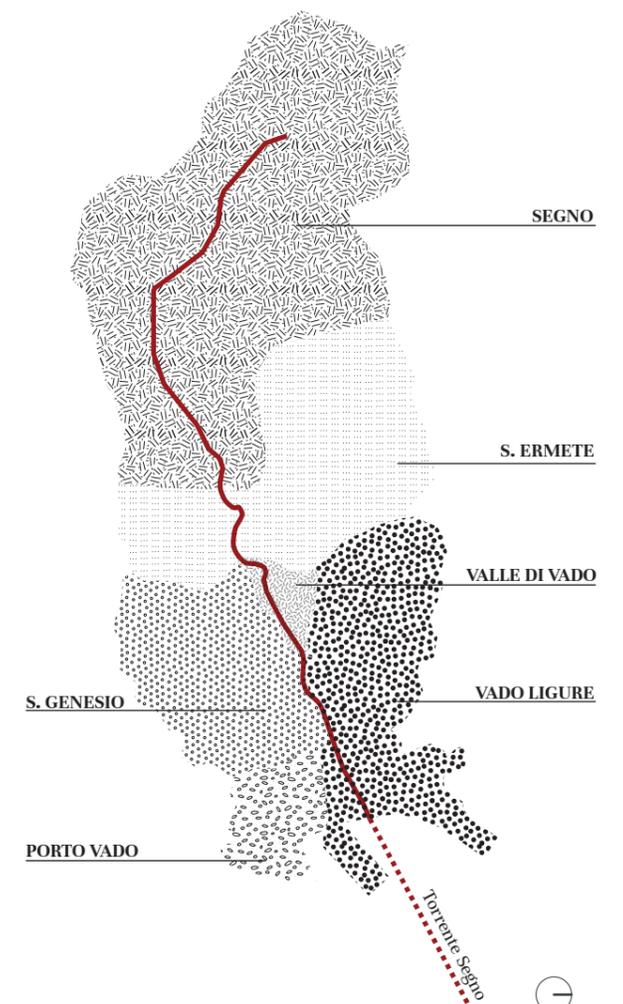
### Territorio e confini

Circoscrivendo un'area di 23,38 Km<sup>2</sup>, i confini amministrativi del Comune di Vado Ligure racchiudono al loro interno il sistema della Rocca dei Corvi, il bacino idrografico del torrente Segno e la piana formata dai sedimenti alluvionali del Segno e del Quiliano.

L'evoluzione idrogeologico/antropica che ha segnato, nel tempo, le fasi della trasformazione, ha dato forma all'attuale *status* del territorio che va suddiviso in distinte aree geografiche:

- la piana costiera, e cioè la piana alluvionale del torrente Segno, che, con vertice alla confluenza del Rio Giuè a S. Ermete, si apre verso il mare fino a confondersi con quella del Quiliano e la lingua di terra che si estende verso ponente fino al Rio di San Nicolò, caratterizzata dalla presenza di un tessuto urbano continuo e da grandi aree industriali in cui si inseriscono anche alcune infrastrutture principali, quali le opere portuali e le opere viarie e ferroviarie ad esse collegate. Nella porzione intermedia della piana alluvionale e in corrispondenza della fascia inferiore degli adiacenti versanti le aree edificate si spingono quasi senza soluzione di continuità fino al viadotto autostradale rappresentate da aree destinate a insediamenti artigianali e a aree con insediamenti civili a bassa densità;
- i versanti circostanti la piana che, trasformati, mantengono ancora l'impronta data dagli originari caratteri rurali legati allo sfruttamento dell'olivicoltura con edifici di limitate dimensioni e nuclei rurali concentrati nelle aree più favorevoli quali quelle rappresentate dalle frazioni di San Genesio e Bossarino;
- La stretta piana di fondovalle del Segno a monte dell'autostrada fino a località Ponte dell'Isola caratterizzata da una serie di meandri, spesso interessati da nuclei abitati a pochi metri dall'alveo, come la frazione di Sant' Ermete e di Ponte dell'Isola. In questo tratto sono diffusi gli insediamenti a carattere abitativo di recente realizzazione inseriti in un contesto agricolo.
- l'insieme delle aree antropizzate che a partire da Ponte dell'Isola in sponda sinistra orografica del Segno risalgono attorno al Castellaro, in funzione sia dell'esposizione favorevole sia dell'articolazione morfologica e sono caratterizzate dalla presenza del nucleo rurale di frazione Segno e dai nuclei di case Marrone, Cunio, Piana, Bricco, San Bernardo di Segno, Costa;
- il restante vasto territorio non antropizzato dei versanti Sud, Ovest e Nord fino ai rispettivi crinali che danno unità geografica al territorio comunale<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Cfr. Comune di Vado Ligure, *L'inquadramento dell'ambito territoriale*, descrizione fondativa, Capo I, pp. 4-5



**Img. 9**  
Confini comunali

**Img. 10**  
Schema delle frazioni

### Un complesso quadro organizzativo

Va sottolineato che, mentre ad oggi la Provincia ha percorso l'intero iter tecnico/procedurale necessario alla adozione e approvazione della pianificazione territoriale di competenza, a cui tutti i Comuni devono fare riferimento, il quadro pianificatorio sovraordinato regionale, per il Comune di Vado Ligure in particolare e per il savonese in generale, è oggi costituito dall'insieme della pianificazione di settore:

- Paesistico-ambientale;
- Insediamenti produttivi dell'area centrale ligure;
- Attività di cava;
- Pianificazione Territoriale della Costa;
- Pianificazione per la Gestione dei Rifiuti.

Ad oggi l'attenzione alle problematiche che coinvolgono il territorio comunale di Vado Ligure, va coniugata con le indicazioni che scaturiscono dalla vigente pianificazione sovraordinata e di settore:

- il Piano Territoriale Regionale;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico;
- il Piano Territoriale di Coordinamento degli insediamenti produttivi - Area Centrale Ligure Ambito Savonese Bormide;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- il Piano di Coordinamento Territoriale delle attività di cava;
- il Piano di Coordinamento territoriale della costa;
- il Piano Regionale per la gestione dei rifiuti<sup>29</sup>.

La vocazione industriale del Comune ha pertanto reso necessaria l'adozione di un quadro normativo complesso, dove i vincoli imposti si relazionano in maniera diretta alle questioni ambientali e di salvaguardia del paesaggio. Nel caso di Vado Ligure, il processo di riqualificazione delle ex-aree industriali si affianca a opere di bonifica del suolo e messa in sicurezza delle strutture, con l'obiettivo di adeguare le vaste zone abbandonate a nuove funzioni, conformi ai piani di sviluppo comunale in atto.

Al riguardo, il Piano Urbanistico Comunale (PUC) si afferma come riferimento normativo per la definizione delle strategie da adottare sul territorio, con il fine di stabilire un dialogo fra la città residenziale e una realtà industriale ancora attiva e di vitale importanza per l'economia comunale.

<sup>29</sup> Cfr. Comune di Vado Ligure, *L'inquadramento dell'ambito territoriale*, descrizione fondativa, Capo I, pp. 4-5

### I distretti di trasformazione

Il Piano Urbanistico Comunale, ai sensi dell'art. 27 della LUR 36/97, individua all'interno del territorio comunale, Ambiti di conservazione e riqualificazione, caratterizzati da un assetto fisico-morfologico e funzionale definito, contrassegnati in cartografia dalla sigla *Amb* seguita da un numero d'ordine come di seguito specificato<sup>30</sup>.

Come indicato all'Art. 54, ogni Ambito è suddiviso in uno o più Sub Ambiti determinati dalla suscettività d'uso, dai caratteri tipologici e dalle prevalenti destinazioni esistenti o assegnate dal PUC. Le norme di conformità definiscono per ogni Sub Ambito: obiettivi, regime di PTCP, categorie di Aree che lo compongono e rimando ai relativi parametri urbanistico edilizi e destinazioni d'uso.

Fra gli obiettivi definiti da PUC per l'Ambito di Vado centro emerge necessario un "rafforzamento del ruolo di riferimento urbano da attuarsi con azioni in sintonia con il riassetto sovracomunale in atto (Progetto Integrato del PTC provinciale) e rivolte alla formazione di un più ampio disegno che si configura quale *unicum* urbano esteso a tutte le aree da trasformare (Dtr1, Dtr2, Dtr3), all'intero fronte mare da Capo Bergeggi al torrente Quiliano al fine di garantire una rete di servizi più estesa e più qualificata in termini di offerta e di accessibilità, una integrazione dell'edificato con il mare e un aumento della qualità dell'abitare e degli spazi aperti"<sup>31</sup>.

Al fine di attuare tali premesse si ritengono necessari determinati interventi strutturali di sostegno, anch'essi definiti all'interno dell'Art.73 del PUC:

- mobilità pedonale: inserimento del sistema urbano ciclo pedonale nella rete ciclabile intercomunale, prevista tra il ponente e il levante di Savona;
- collegamento del sistema con le direttrici via Piave e la via Ferraris attraverso la diffusa pedonalizzazione della fascia più antica;
- nuovo palazzetto dello sport in località Griffi;
- potenziamento diffuso delle aree per servizi, con particolare riferimento al parco vagoni ex stazione da trasformarsi in area urbana (verde e parcheggi).
- potenziamento dei Sub ambiti di servizio e loro collegamento funzionale con la rete di mobilità d'ambito;
- rafforzamento delle interconnessioni urbane tra i Distretti di Trasformazione Dtr1 e Dtr2.

<sup>30</sup> Comune di Vado Ligure, *Piano Urbanistico comunale. Progetto preliminare: Norme di conformità per gli ambiti di conservazione e riqualificazione*, Savona 2008.

<sup>31</sup> Cfr. *Piano Urbanistico Comunale*, Art. 73, Amb.1 - Vado Centro



**Img. 11**  
Distretti di trasformazione.  
Comune di Vado Ligure

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  Dtr. 1 |  Dtr. 3 |  Dtr. 5 |  Dtr. 7 |
|  Dtr. 2 |  Dtr. 4 |  Dtr. 6 |  Dtr. 8 |

### Spazi filtro

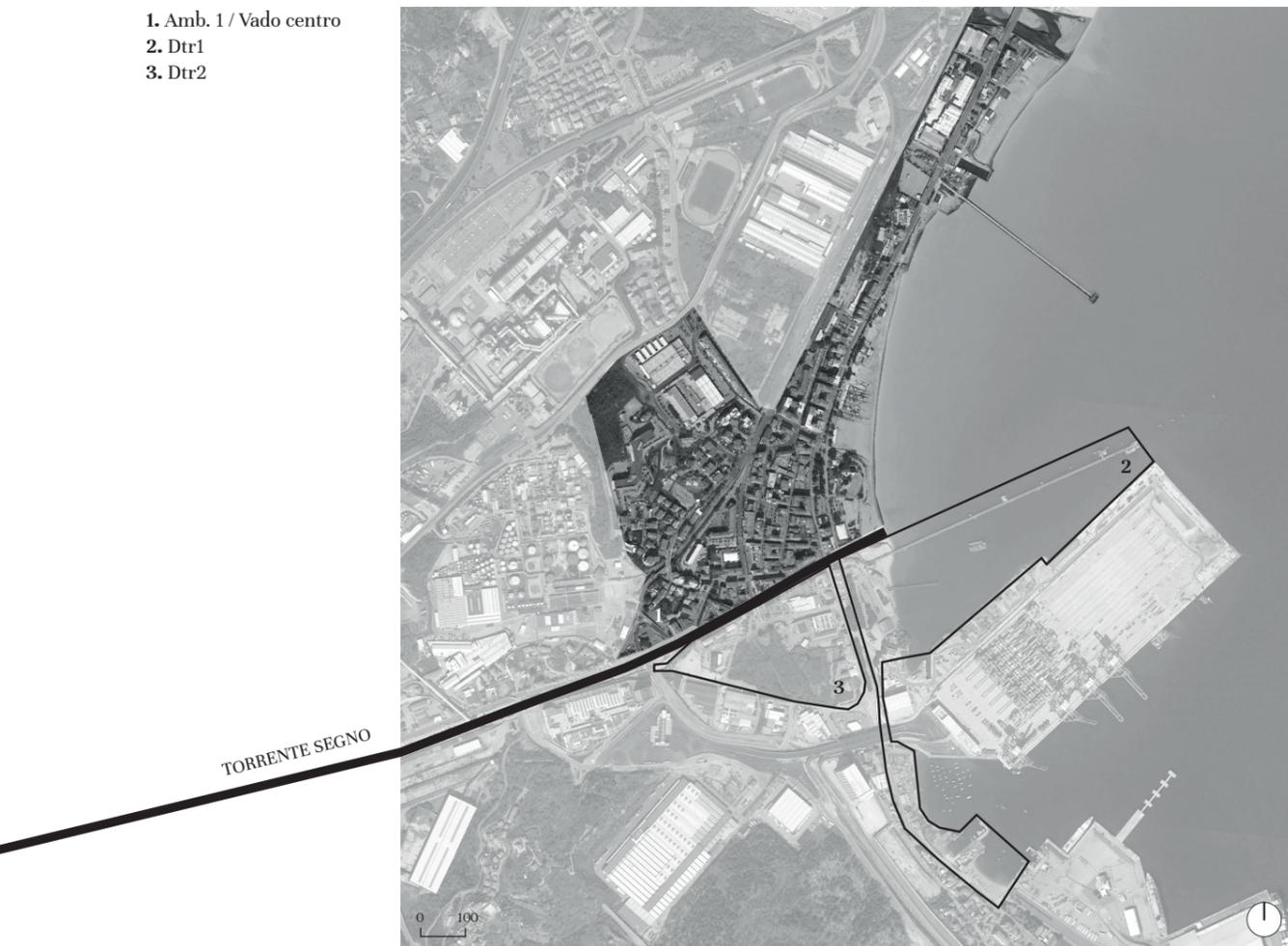
Dalla lettura degli obiettivi emerge come la predisposizione di un piano di intervento per le aree comprese fra il centro abitato e il comparto industriale e commerciale di Vado Ligure rappresenti una necessità al fine dello sviluppo economico del Comune, un presupposto imprescindibile alla definizione di un sistema coerente fra le due diverse parti di città.

I distretti di trasformazione adiacenti alla sponda destra del torrente Segno rappresentano infatti un vuoto urbano ad oggi marginalmente interessato dai recenti progetti di valorizzazione del lungomare e dei giardini pubblici, risultando pertanto sconnesso anche dalla rete dei collegamenti ciclabili e pedonali che affiancano la via Aurelia.

Con l'obiettivo di promuovere un'integrazione funzionale e spaziale di due aree attualmente in stato di abbandono, l'opera di riqualificazione tratta i due differenti distretti come un sistema unitario, spazi filtro che rappresentano il passaggio dalla realtà urbana a quella industriale.

Il torrente Segno appare come un confine marcato, limite di due sponde che per decenni sono state connotate da funzioni marcatamente distinte: a destra l'area industriale, con grandi stabilimenti, fumi e traffico, mentre a sinistra si sviluppava il tessuto residenziale, denso di attività commerciali e di servizi alla comunità.

- 1. Amb. 1 / Vado centro
- 2. Dtr1
- 3. Dtr2



Img. 12  
Rapporti di confine



Img. 13  
Dall'alto: Dtr.1, Dtr.2

## Il sistema delle acque

La piana costiera, in cui ricade sia la porzione terminale del bacino del Torrente Segno, sia quella dei bacini minori, è caratterizzata dalla presenza di un tessuto urbano continuo e da grandi aree industriali in cui si inseriscono anche alcune infrastrutture principali, quali le opere portuali e le opere viarie e ferroviarie ad esse collegate.

Nonostante i soli 9 km di lunghezza dell'asta principale, si realizza un brusco passaggio da zone a alta naturalità a zone periurbane a caratteristiche ancora rurali fino a giungere ad una zona a spinta urbanizzazione, che si estende sulla piana alluvionale e ingloba la fascia costiera, interagendo così con entrambi i distretti di trasformazione studiati.

L'area interessata dalle analisi si sviluppa infatti a partire dalla sponda destra del torrente, con la quale confina il parcheggio auto a servizio del supermercato. L'abitato di Vado Ligure interessa dunque il solo tratto terminale del torrente Segno, che percorre circa 1 Km, drenando una superficie di 18-20 Km<sup>2</sup>.

Siccome i terrazzi fluviali rappresentano una fra le poche aree pianeggianti in un ambiente generalmente acclive, sono stati occupati dall'espansione urbana e, nella fascia collinare, da attività agricole; conseguenza dell'intenso sfruttamento è stata la modificazione e il mascheramento delle originarie caratteristiche morfologiche<sup>32</sup>.

Questa zona presenta a oggi la necessità di opere di ampliamento e consolidamento delle sponde, come indicato nella Valutazione del rischio idraulico e geomorfologico allegata al Piano.

In tratto terminale del torrente risulta infatti densamente urbanizzato, caratterizzato dalla presenza di diversi attraversamenti e da una copertura terminale, presentando gravi problemi per il deflusso delle portate di piena<sup>33</sup>.

Il riferimento per gli interventi nel tratto terminale del corso d'acqua è costituito dal progetto preliminare, nella revisione di luglio 2014, relativo alla "Sistemazione del tratto terminale dell'asta del Torrente Segno finalizzata alla mitigazione del rischio idraulico", predisposto dal Comune di Vado in collaborazione con l'Autorità Portuale di Savona. Il progetto complessivo, sviluppato a livello preliminare, interessa il tratto terminale del torrente Segno per una lunghezza di circa 800 metri e consente il deflusso della portata duecentennale nel tratto terminale

del torrente con adeguato franco<sup>34</sup>.

In sintesi, gli interventi previsti sono:

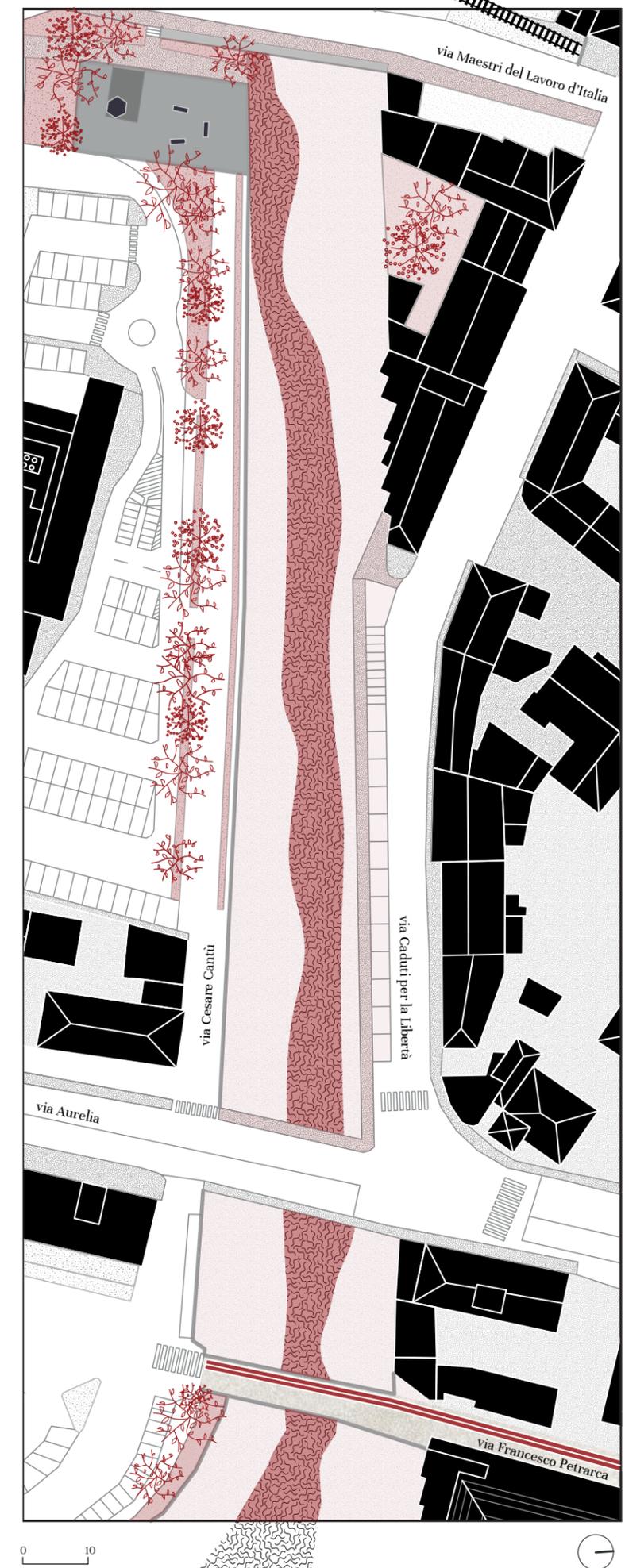
- l'eliminazione di una passerella porta impianti;
- la demolizione del vecchio ponte ferroviario a valle dell'Aurelia che viene sostituito con una passerella ciclo-pedonale;
- il rifacimento, senza pile in alveo, di tutti gli attraversamenti viari presenti nel tratto a valle del passante ferroviario (via Aurelia, via Palestro, Via alla Costa) e la demolizione del vecchio ponte ferroviario presente a monte del ponte di via Palestro ;
- l'allargamento dell'alveo lungo tutto il tratto dal previsto imbocco dello scolmatore alla foce in sponda destra:
- la chiusura delle aperture interferenti con il deflusso della piena duecentennale degli edifici-argine presenti in sponda sinistra e dei varchi presenti tra gli stessi edifici;
- la demolizione degli sbalzi presenti in sponda sinistra nel tratto a monte del passante ferroviario lungo via Piave e lungo via Caduti della Libertà;
- la realizzazione di una vasca di sedimentazione a valle del passante ferroviario;
- la realizzazione di una briglia a monte del passante ferroviario;
- la realizzazione di una soglia a quota 0,00 s.l.m.m. immediatamente a monte del nuovo ponte dell'Aurelia;
- la regolarizzazione delle sezioni con forma rettangolare e del fondo alveo con pendenza dello 0,8%, con asportazione del materiale in eccesso dalla sezione immediatamente a valle della vasca allo sbocco a mare;
- la realizzazione di un pennello in massi naturali, radicato all'estremità meridionale della spiaggia a nord dello sbocco a mare (aggiornamento da Progetto Definitivo 2016).

<sup>34</sup> Cfr, Autorità di bacino regionale, *op. cit.*, p.6.

<sup>32</sup> Cfr. Autorità di bacino regionale, *Piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico (ai sensi dell'art.1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998). Caratteristiche idrauliche e geologiche del territorio; Valutazione del rischio idraulico e geomorfologico. Relazione*, Savona 2003, pp. 23-28.

<sup>33</sup> Cfr. Autorità di bacino regionale, *Piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico (ai sensi dell'art.1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998). Caratteristiche idrauliche e geologiche del territorio; Valutazione del rischio idraulico e geomorfologico. Piani di intervento*, Savona 2003, p. 5.

**Img. 14**  
Le sponde



## Analisi tipologica

### Gli edifici residenziali

Gli edifici che caratterizzano l'area di progetto si sviluppano prevalentemente lungo la via Aurelia, l'asse principale che connette il Comune alle altre località lungo la costa. Essi manifestano caratteristiche anche molto diverse gli uni dagli altri, aspetto legato al diverso periodo di costruzione delle strutture. Accanto a edifici del secondo Novecento, sono ancora evidenti opere che risalgono a epoche precedenti, come il civico 230 e la villa indipendente al 220b.

Quest'ultima si colloca di fronte a un grande edificio multipiano realizzato intorno alla fine del secolo scorso, il cui retro si affaccia sul piazzale San Lorenzo verso la foce del torrente Segno.

I complessi nobiliari si ipotizzano infatti costruiti in relazione alla miglior visuale possibile del mare, ragione per cui la realizzazione delle abitazioni lungo via Francesco Petrarca avvenne successivamente, a posteriori di una riorganizzazione delle attività sul lungomare (fra cui il disegno dei Giardini Cristoforo Colombo e della passeggiata a mare).

Le abitazioni realizzate nella prima metà del Novecento sono inoltre da associare allo sviluppo dell'industria che investì il Comune in quel periodo. Numerose furono le ville e i palazzi nobiliari di proprietà di dirigenti e amministratori che sorsero accanto al centro urbano, spesso nelle vicinanze degli stessi stabilimenti, come dimostra l'analisi della cartografia sull'area d'intervento.

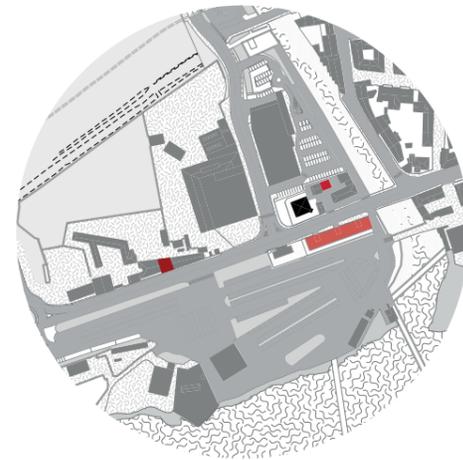
### Le attività commerciali

Lungo la sponda destra del torrente Segno sono stati di recente ultimati i lavori per la costruzione del nuovo supermercato inCoop, la cui struttura ospita inoltre un negozio di articoli per la casa e abbigliamento (Aumai shopping). Il complesso dispone di un ampio parcheggio esterno e di circa trenta posti auto in copertura, garantendo una sosta gratuita sette giorni su sette.

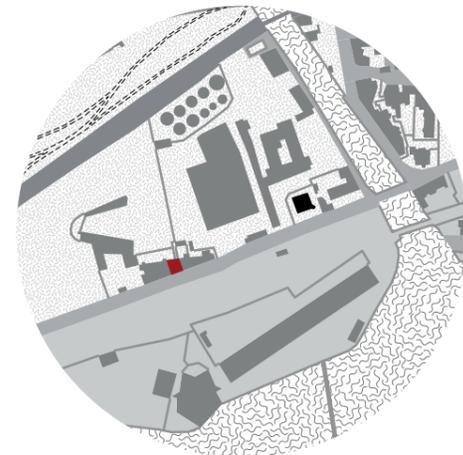
La concessionaria auto Galvagno posta all'altro lato della strada occupa il sito dell'ex-area industriale, i cui stabilimenti risultano oggi in parte abbandonati.

**Img. 14**  
Rielaborazione grafica della cartografia storica.  
Collocazione degli edifici residenziali.  
Fonte: Archivio di Stato di Savona

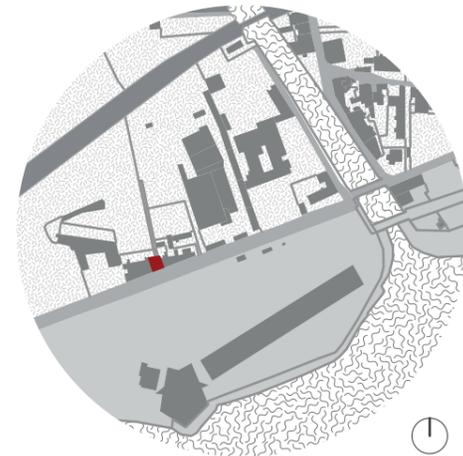
■ via Aurelia 220b    ■ via Aurelia 210  
■ via Aurelia 230    ■ via Aurelia 67



2021



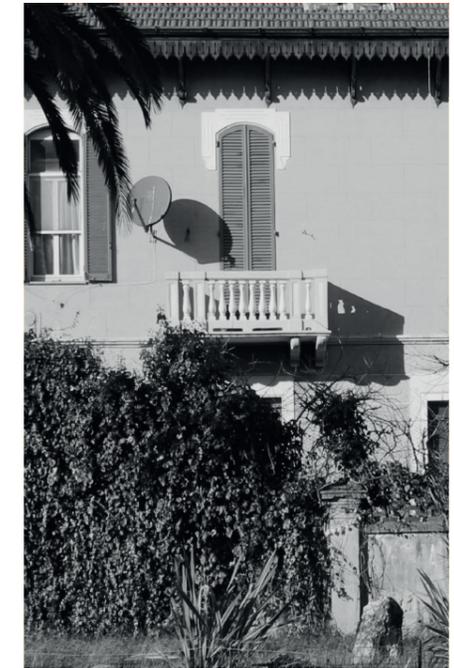
1942



1918



**Foto 11**  
via Aurelia 230  
Palazzo nobiliare, 1850 ca.



**Foto 12**  
via Aurelia 220b  
Villa, 1935 ca.



**Foto 13**  
via Aurelia 210  
Edificio residenziale a tre piani, 1960 ca.



**Foto 14**  
via Aurelia 67  
Edificio residenziale a cinque piani, 1970 ca.



**Foto 15**  
via alla Costa 7  
Supermercato inCoop - Aumai shopping



**Foto 16**  
via Aurelia 220  
Rivierauto Galvagno S.p.A.

### Il sistema del verde

Dalle analisi effettuate la presenza di ampi spazi verdi si afferma come una costante anche se spesso poco coerente con il disegno complessivo degli spazi aperti.

L'area del Dtr. 2 in particolare rappresenta la più grande superficie a verde presente nel centro urbano, di oltre 50.000 mq.

All'interno di essa convivono differenti specie vegetali, in prevalenza di bassa altezza, come arbusti e piante sempreverdi, ma sono presenti anche alberi di dimensioni considerevoli, in particolare lungo l'asse di via alla Costa. In seguito si riportano le principali specie vegetali arboree impiegate nella sistemazione del verde comunale<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Comune di Vado Ligure, *Regolamento del verde pubblico e privato*, Allegato A alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 87 del 19.12.2007, p. 54.

#### SPECIE ARBOREE DI PRIMA GRANDEZZA (h > 18m)

Pinus spp. (**pino**), Cedrus spp. (**cedro**), Cupressus sempervirens (**cipresso**), Ginkgo biloba (**ginkgo**), Tuja plicata (**tuia gigante**), Platanus spp. (**platano**), Quercus Ilex (**leccio**), Quercus petraea (**rovere**), Quercus pubescens (**roverella**), Quercus robur (**farnia**), Tilia cordata (**tiglio**), Aesculus hippocastanum (**ippocastano**), Eucalyptus spp. (**eucalipto**), Populus spp. (**pioppo**), Celtis australis (**bagolaro**), Castanea sativa (**castagno**), Fagus sylvatica (**faggio**), Fraxinus excelsior (**frassino maggiore**), Liriodendron tulipifera (**albero dei tulipani**), Ulmus spp. (**olmo**), Magnolia grandiflora (**magnolia sempreverde**), Cinnamomum canfora (**canfora**), Phoenix spp. (**palma da datteri o delle Canarie**), Washingtonia spp.

#### SPECIE ARBOREE DI SECONDA GRANDEZZA (12m < h < 18m)

Taxus baccata (**tasso**), Carpinus betulus (**carpino bianco**), Ostrya carpinifolia (**carpino nero**), Quercus suber (**sughera**), Acer spp. (**acero**), Fraxinus ornus (**orniello**), Juglans spp. (**noce**), Ceratonia siliqua (**carrubo**), Spinus mollis (**falso pepe**).

#### SPECIE ARBOREE DI TERZA GRANDEZZA (h < 12m)

Prunus spp., Malus spp., Pyrus spp. (**Ciliegi, peri e meli ornamentali**), Ficus carica (**fico**), Lagerstroemia indica, Hibiscus spp. (**ibisco**), Olea europea (**olivo**), Laurus nobilis (**alloro**), Cercis siliquastrum (**albero di giuda**), Tamarix spp. (**tamerice**), Ilex aquifolium (**agrifoglio**), Sorbus spp. (**sorbo**), Citrus spp. (**arancio, limone, chinotto ecc.**), Nerium oleander (**oleandro**), Pittosporum tobira (**pittosforo**), Chamaerops spp.



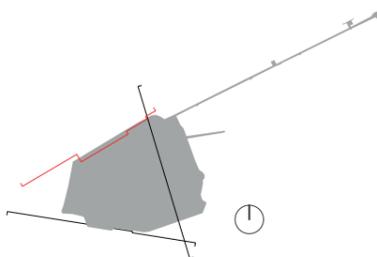
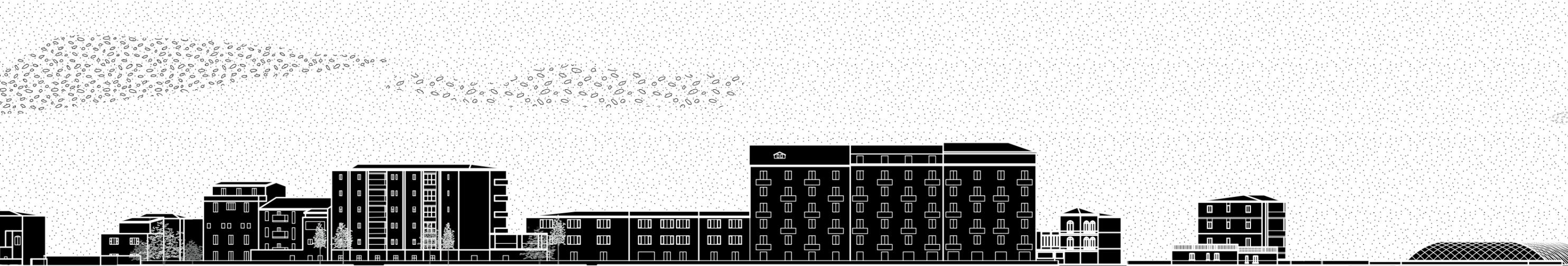
**Foto 17**  
via Cesare Cantù  
Il viale alberato



**Foto 18**  
via Trieste  
La radura



**Foto 19**  
via Aurelia  
Il verde su dislivelli



### Il centro urbano

Lungo la sponda destra del Torrente Segno, l'area di intervento si affaccia sul centro storico di Vado Ligure, dalla prevalente funzione residenziale.

Le principali connessioni fra l'area oggetto dell'analisi ed il centro urbano sono rappresentate dai tre ponti che superano il corso d'acqua:

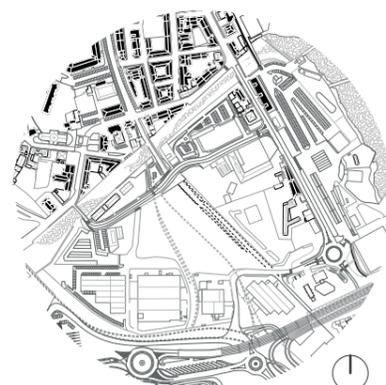
- Il ponte carrabile che unisce via alla Costa con via Piave;
- L'ex ponte ferroviario, da poco riqualificato, che costituisce il prolungamento di via Maestri del Lavoro;
- Il tratto di Via Aurelia a ridosso della foce del Segno;
- La passerella ciclo-pedonale che connette i Giardini Cristoforo Colombo al Piazzale San Lorenzo.



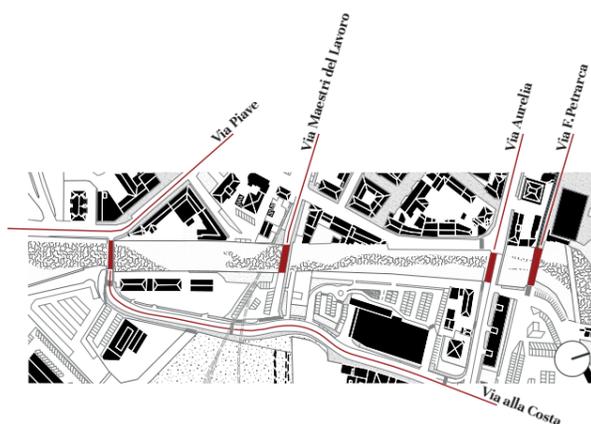
Edifici residenziali - n.2 piani



Edifici residenziali - n.3 piani



Edifici residenziali - n.4 + piani

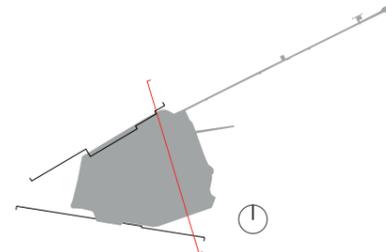
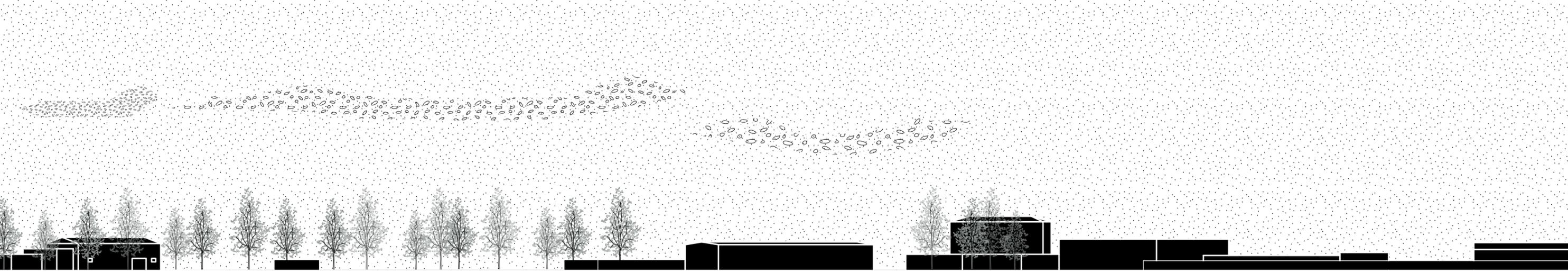


Img. 15  
Ponti e passerelle

Img. 16  
Analisi del tessuto residenziale insediato



Img. 17  
Collage fotografico



**Il fronte mare**

Il programma di riqualificazione intrapreso dal Comune di Vado Ligure si è concentrato negli ultimi anni nel valorizzare circa 1,5 km di costa, dai Giardini Cristoforo Colombo fino al confine con Zinola.

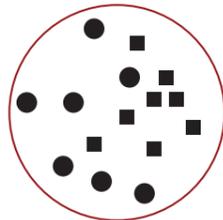
Oltre al percorso pedonale, la nuova passeggiata a mare dispone di un tratto di pista ciclabile a doppia corsia che consente di raggiungere il centro urbano evitando il traffico della via Aurelia.

La presenza di stabilimenti balneari e strutture ricettive lungo quest'asse si affianca ai capannoni industriali, suggerendo una valenza turistica oltre che produttiva.

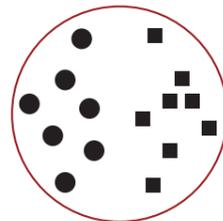
L'area di intervento si afferma come il tratto mancante di connessione fra la realtà industriale e quella urbana, fra lo spazio privato e quello pubblico.

L'assenza di un carattere specifico che la connota all'interno del tessuto urbano ha generato uno spazio anonimo, privo di identità e significato. Il processo si manifesta nella condizione di degrado nella quale riveste l'area, all'interno della quale volumi, strutture e percorsi denotano la carenza organizzativa di fondo.

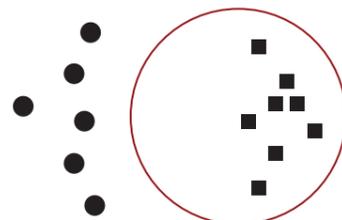
**DIFFERENZIATIONE**



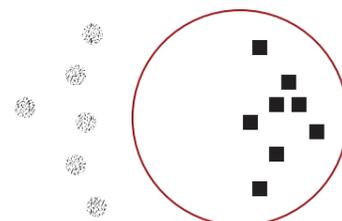
**DISTACCO**



**ESCLUSIONE**



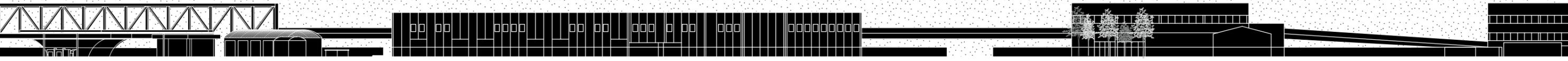
**ABBANDONO**



**Img. 19**  
Il lungomare di Vado.  
Contrasti

**Img. 18**

Le fasi del processo di separazione



### La città industriale

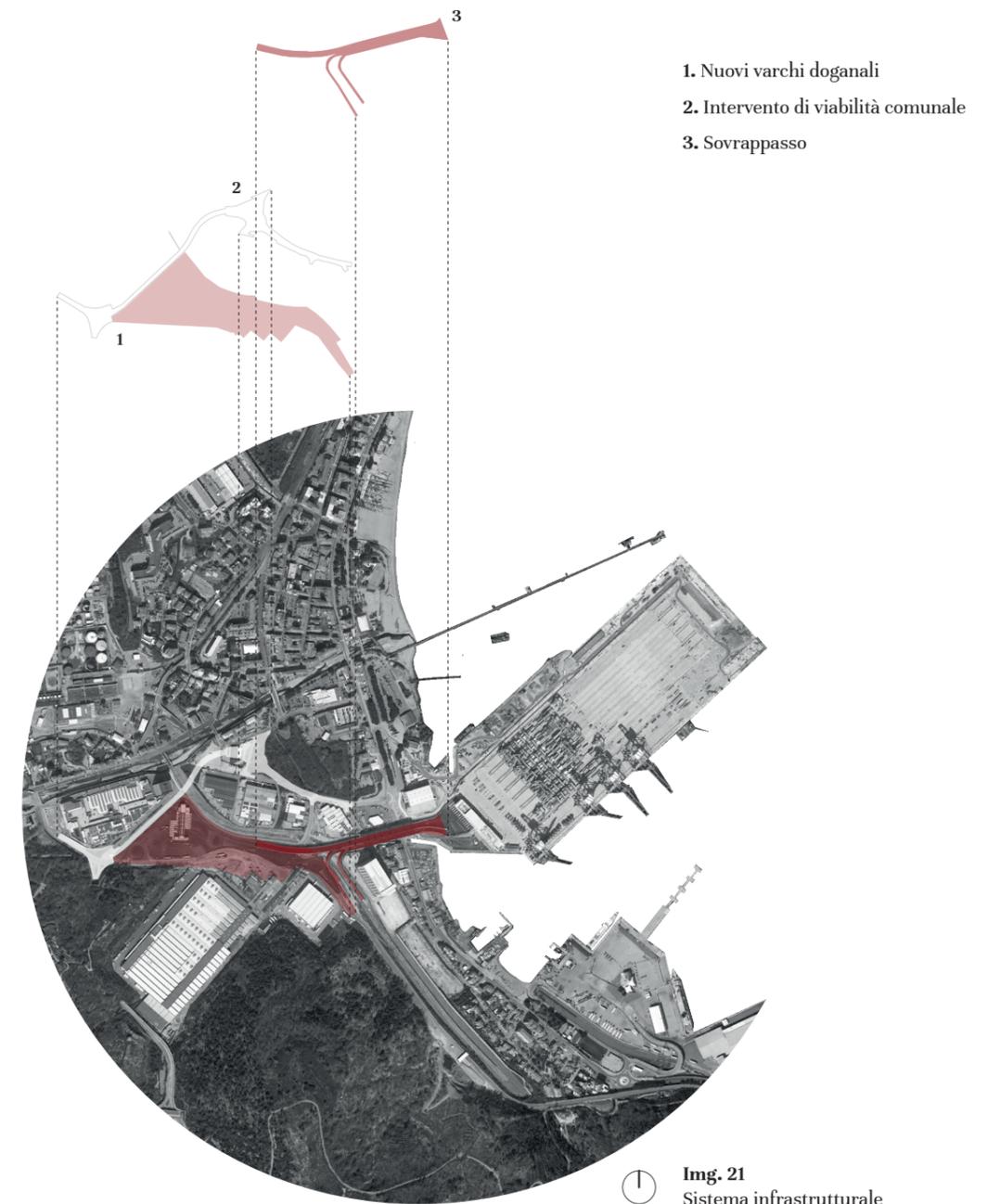
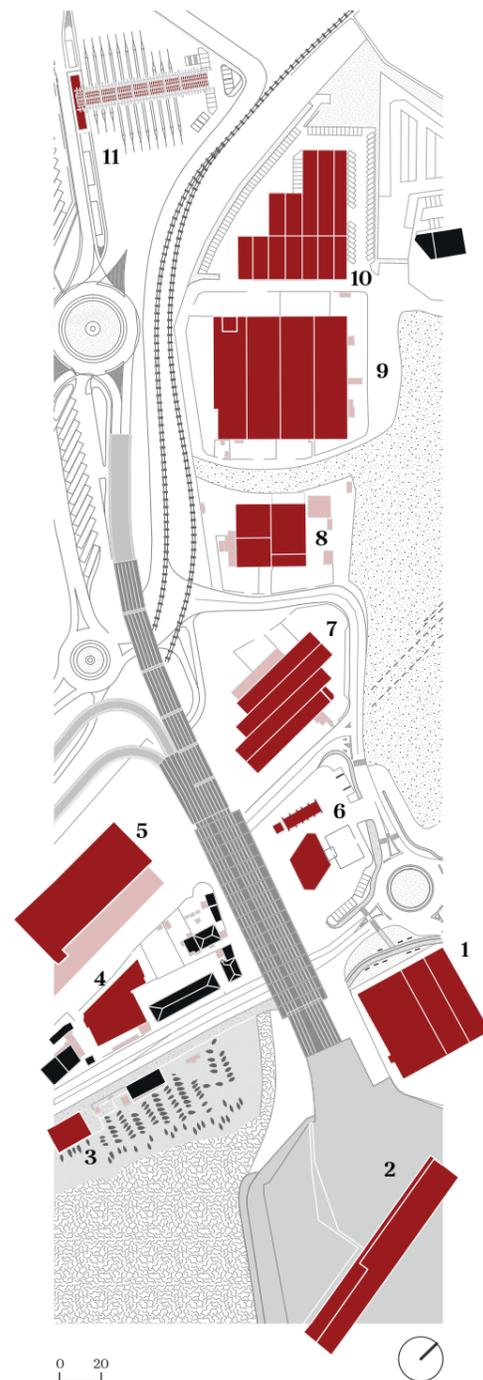
Lungo il fronte meridionale, l'area di intervento dialoga con il comparto industriale del porto e gli stabilimenti lungo via Trieste.

Essi si inseriscono in un sistema infrastrutturale complesso, di recente sviluppo e a oggi ancora in fase di completamento.

La realizzazione del nuovo varco doganale ha come scopo quello di gestire i traffici legati al porto, in maniera da non aggravare le condizioni dei flussi lungo le principali direttrici urbane.

1. Eurocraft Cantieri Navali S.r.l.
2. Uffici logistici APM Terminals
3. Tecnomare Di Panizzi Giorgio E C. Sas
4. Ditta Divizia Giuseppe ferramenta
5. Pacorini Silocaf S.r.l.
6. Eni Station
7. Picasso Gomme  
Ispeco S.r.l.
8. Centro forniture alberghiere
9. Gasco group S.r.l.  
Clayver S.r.l.  
Bofrost Italia - filiare di Vado Ligure
10. JF Supermarket
11. Varco doganale

Img. 20  
Le attività insediate



1. Nuovi varchi doganali
2. Intervento di viabilità comunale
3. Sovrappasso

Img. 21  
Sistema infrastrutturale



# 01

## SPECCHIO

Il dialogo parte dal confronto. La città si sviluppa in settori, ma funziona come insieme.

Analogia al corpo umano, è anatomia del costruito. Non importa quale sia la funzione, o lo scopo, ma ogni parte ha come obiettivo quello di tenere vivo il sistema.

E così si convive, si avanza insieme.

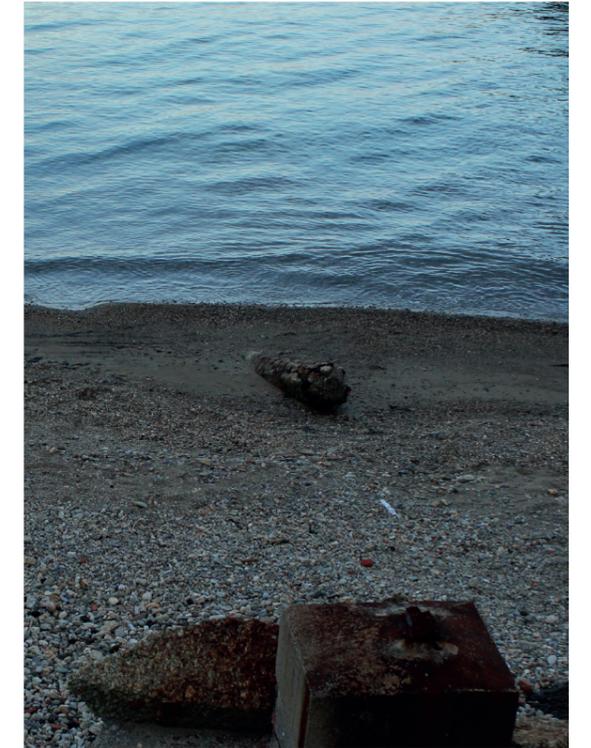


## 02

### VERDE

Sono rare le realtà industriali dove centro urbano, stabilimenti e verde occupano spazi confinanti. Un manto verde si estende fino al limite dell'abitato, segno dove l'uomo non intreviene, ci pensa la natura. La vegetazione ha preso il posto del cemento, la riqualificazione è già avviata.





# 03

---

## MANCANZA

I vuoti sono segni fisici. Più ingombranti delle presenze. Essi generano confusione, diventa impossibile definire lo spazio, dargli un senso. il risultato è l'assenza di dialogo fra componenti, fra parti di città. Degrado e abbandono avanzano inesorabili, dove la vitalità urbana non ha accesso.



# 04

## LIVELLI

La città industriale si sviluppa su livelli, i percorsi si differenziano e si stabiliscono gerarchie precise. Il fronte mare, l'abitato, gli stabilimenti. I rapporti fra elementi in primo piano e sullo sfondo conferiscono l'immagine stessa della città.



# 05

## CONTINUITÀ

Basta cambiare prospettiva per vedere oltre.  
Oltre il contemporaneo, come un tuffo nel pas-  
sato. La velocità, il traffico si allontanano. Il  
tempo si ferma.  
Per leggere la città nulla può essere trascurato,  
lasciato al caso o dato per scontato.  
Il mare c'è, e fa rumore.

CAPITOLO IV  
UN MARE IRRAGGIUNGIBILE

---





Foto 20  
Fuga a mare

“Ma allora cosa intendiamo con la parola “luogo”? Ovviamente qualcosa di più di un’astratta localizzazione. Intendiamo un insieme, fatto di cose concrete e con la loro sostanza materiale, forma testura e colore. Tutte insieme queste cose definiscono un “carattere ambientale”, che è l’essenza del luogo. In generale il luogo è definito dal suo carattere o “atmosfera”. Un luogo perciò è un fenomeno “totale” qualitativo, che non può essere ridotto a nessuna delle sue singole caratteristiche, come ad esempio quella delle relazioni spaziali, senza perdere di vista la sua natura concreta”<sup>36</sup>.

### L’identità del luogo

Il progetto urbano si concretizza se sviluppato in funzione di specifiche circostanze, serie di fattori che ne sono insieme occasione crescita e di ridimensionamento. Nuove ipotesi progettuali attivano processi inediti all’interno di un ambiente, lo plasmano, ma sono a loro volta influenzate dalla configurazione originale del sito. Risulta pertanto di primaria importanza saper leggere un luogo, comprendere per quali motivi e seguito di quali eventi esso si presenta sotto un determinato aspetto.

Percorrendo il lungomare, o addentrandosi nelle vallate dell’entroterra, il passato industriale di Vado Ligure emerge con forza e si fa spazio fra le nuove costruzioni, lungo il fiume, appena dietro al centro storico. Una realtà che per oltre un secolo ha conosciuto nello sviluppo industriale il suo monito all’ampliamento, allo sviluppo delle infrastrutture e dei collegamenti che ancora oggi rappresentano le principali vie del traffico, che dal nucleo antico ha raggiunto il mare.

È proprio da questa prospettiva che ancora oggi è possibile avere un’idea di come potesse presentarsi il fronte mare, anima pulsante di scambi commerciali e deriva per grandi navi in attesa di essere smantellate. Attività che costituivano il motore di un sistema oggi scomparso, che ci appare lontano quasi quanto la fine degli ultimi pontili in ferro che si specchiano sul mare, memoria di un passato percepito più lontano di quanto realmente sia. La crisi del settore navale durante gli anni settanta del secolo scorso determinò la scomparsa di numerose attività che fino ad allora avevano caratterizzato l’economia locale, contribuendo al progressivo abbandono di tali aree. La

<sup>36</sup> C.Norgbert-Schultz, *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*, Electa, Milano 1997, pp. 7-8.

velocità del cambiamento, la rapidità con cui la modernizzazione ha preso il posto dei modi di vivere precedenti, ci hanno allontanati dai ritmi del passato rendendolo incomprensibile, inadatto e scomodo.

A seguito di decenni guidati da un’edificazione senza vincoli, un uso del suolo privo di limitazioni o accorgimenti, sembra essere giunta l’epoca di ripensare gli spazi urbani partendo dal luogo, dal suo significato.

La riqualificazione deve porsi come metodologia per ripensare gli spazi in funzione del loro carattere, delle tipologie insediate e in previsione dei futuri obiettivi che si intendono raggiungere, per evitare di incorrere in incongruenze che ostacolerebbero la definizione di un sistema città coerente e funzionale.

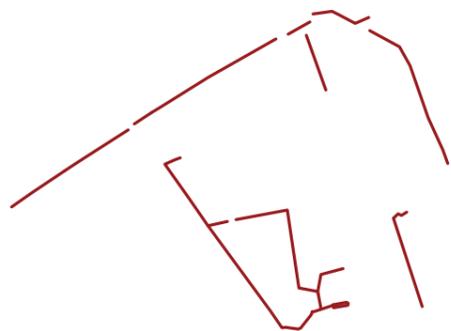
Una politica di valorizzazione che si fondi sulla conoscenza delle caratteristiche tipiche del contesto, adattandosi alle esigenze della produzione e a quelle dell’ambiente, al fine di realizzare una riqualificazione ben integrata nella rete delle attività presenti sul territorio. Recenti modelli di riqualificazione europei ed internazionali si sono dunque concentrati sulla valorizzazione di ciò che rimane dell’epoca industriale, piuttosto che sulla negazione di un passato così determinante nello sviluppo sociale ed economico di queste realtà.

Un approccio conservativo della memoria comune, ma capace di promuovere nuovi usi e funzioni nelle aree dismesse che incontrino le necessità del presente, rendendo il fronte mare parte integrante della vita in città.

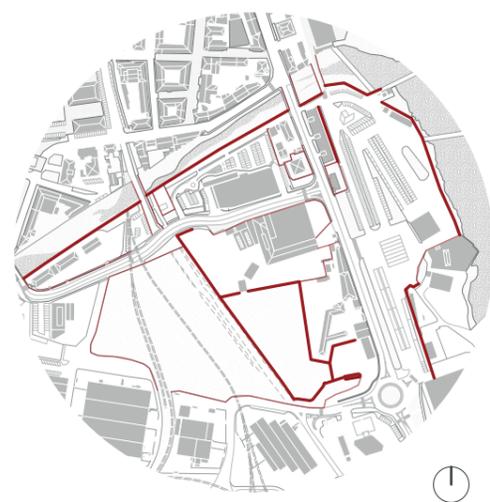
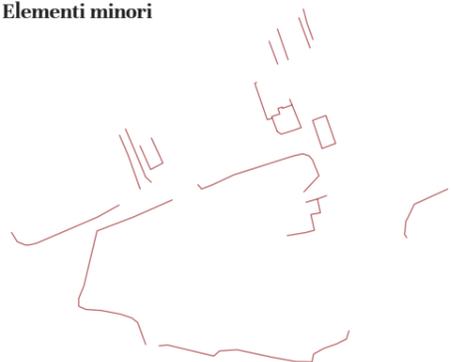


Img. 22  
Interpretazione personale del contenuto del testo

### Elementi maggiori



### Elementi minori



Img. 23  
I margini

“Sono gli elementi lineari non considerati percorsi. Essi funzionano come riferimenti laterali e acquisiscono forza e identità se continui e con una forte direzionalità”<sup>37</sup>.

### Limiti e barriere

La definizione di un confine rappresenta l'atto con cui l'uomo stabilisce un limite al suo intervento sul territorio, alla trasformazione degli elementi naturali che ha come esito la costruzione di uno spazio inedito, luogo artificiale che ne rappresenta la volontà e gli intenti.

È importante pertanto sottolineare il ruolo che il confine ha nell'organizzazione dello spazio urbano: esso consente la distinzione funzionale fra le parti, impone il rispetto della proprietà privata e rappresenta il segno su cui basare la pianificazione dei percorsi. Dove la compresenza di diverse attività dalle esigenze spaziali e distributive diverse e rilevante, come nel caso di Vado Ligure, la definizione di margini definiti si afferma come strumento di pianificazione pubblica oltre che privata. L'area di intervento si colloca a ridosso del comparto industriale, filtro fra la città residenziale e la zona produttiva. La sua posizione lo rende oggi uno spazio ibrido fra due realtà, dalla connotazione poco chiara, anche se un tempo era sede di grandi capannoni industriali e punto di arrivo dei collegamenti carboniferi, come dimostrano i pontili sul mare ancora presenti.

Tuttavia, i limiti possono anche non essere necessariamente fisici. Attorno alla questione della riqualificazione delle ex-aree industriali si è dibattuto molto, e le problematiche emerse hanno spesso ostacolato il progresso delle proposte progettuali, contribuendo a peggiorare lo stato di abbandono e di degrado in cui rivestono molti siti. Progetti ambiziosi incontrano spesso esigue risorse disponibili, e pertanto i processi di riqualificazione si mantengono incompleti, faticano a concretizzarsi e a divenire occasioni di valorizzazione per la città.

“È evidente” sottolinea al riguardo Michelangelo Savino “che in diversi contesti italiani sembrano rimanere problematici vari aspetti dei processi di trasformazione urbana: dalle destinazioni d'uso delle aree alle caratteristiche funzionali dei grandi edifici che spesso dominano, controllano, organizzano e danno senso a questi spazi; la difficile ricomposizione degli ambiti portuali riconquista-

<sup>37</sup> Cfr. K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 1964.

ti al loro interno e verso l'esterno in un processo di integrazione che non sembra così scontato e che a volte sembra richiedere tempi lunghi di metabolizzazione da parte della stessa città; i rapporti tra Autorità portuale e Amministrazione comunale nell'interfaccia tra i due poteri pubblici direttamente coinvolti nel processo di rigenerazione in una dialettica non sempre piana e armoniosa; gli strumenti con i quali intervenire, dove alle diverse e nuove forme di accordo inter istituzionale e pubblico-privato che sciolgono i nodi finanziari e procedurali non sempre corrispondono strumenti progettuali altrettanto flessibili (dal punto di vista normativo e amministrativo)”<sup>38</sup>. Il tema della riqualificazione urbana si dimostra complesso, articolato in relazione alle esigenze di nuovi spazi da adibire a scopi pubblici e agli interessi di aziende private, che nel caso di Vado Ligure assumono ancora oggi un certo rilievo nella gestione del territorio, anche in merito recente sviluppo del sistema portuale.

In quest'ottica, il progetto va inteso come strumento di dialogo per stabilire un accordo fra le parti, nell'interesse della comunità, affinché le questioni burocratiche non vadano a interferire con i processi in atto, vanificando gli sforzi di integrazione fra l'organizzazione attuale e le nuove proposte.

<sup>38</sup> A cura di M. Savino, *Waterfront d'Italia. Piani / politiche / progetti*, FrancoAngeli, Milano 2010, p. 47.

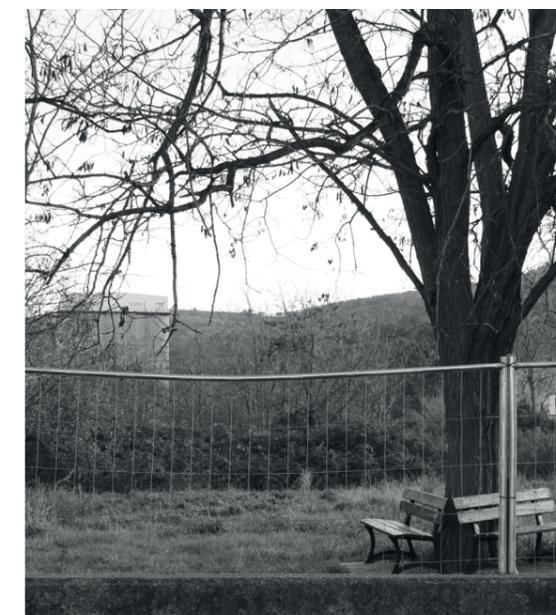


Foto 21  
Margini sottili



**Foto 22**  
Achille Cabiati  
Tortura alla partigiana Clelia Corradini

“Mio caro S.(ergio)  
Scrivo male perché appoggio la carta sulle ginocchia dal rifugio dove per ora è la nostra dimora.  
Ma spero sia forse per pochi giorni e poi sono certa che tornerà quella pace di cui abbiamo bisogno.  
Sono certa che verrà presto il giorno che ti rivedrò e non per lasciarci  
e dopo tante sofferenze godere un meritato sollievo.  
Abbiamo passato dei momenti tristi, ma spero siano gli ultimi.  
Mi chiedi lo zaino, ma non l’ho trovato.  
La casa è tutta sotto sopra, ti mando la blusa soltanto.  
Ti bacio a nome di tutti, ti ricordano con tanto affetto .  
Saluta il biondo da parte di sua mamma se questi è con te.

Ti bacio affettuosamente  
Mamma tua”<sup>39</sup>

#### Memoria

Ci sono storie che vanno raccontate. Vanno riportate alla luce, con frequenza, per evitare che qualcuno possa dimenticarle. Ci sono storie di persone, che hanno segnato momenti storici difficili, fatti di incertezze e paure. I luoghi della memoria devono essere dei simboli, spazi che la comunità assume come riferimenti per celebrare e commemorare. Il forte di San Lorenzo assume questo significato sotto due aspetti: manifestazione del dominio sul mare di una forte comunità marinara e sede del monumento alla partigiana Clelia Corradini, figura femminile di rilievo della Resistenza Vadese. Il monumento eretto in onore alla sue gesta sorge a Nord del Forte, in un ritaglio di verde che non si nota se non ci si sporge quasi dalla recinzione che lo delimita. Lo stato di abbandono che riveste l’area non permette la valorizzazione dell’opera, che se non conosciuta risulta difficile da identificare, lontana dalle vie di percorrenza pedonale e spesso oscurata dai rimorchi dei camion parcheggiati nel piazzale.

Non più evidente risulta essere la struttura stessa del Forte, che per sua natura emerge solo in parte dal livello del mare. Come si può pensare dunque di custodire e mantenere viva la memoria in luoghi così nascosti, inaccessibili o lontani dal quotidiano delle comunità? La presenza sul territorio di spazi simbolo della storia di un paese dovrebbe rappresentare uno dei punti focali nella definizione del progetto di riqualificazione, partendo proprio dal recupero degli elementi che già lo rappresentano. Stabilire un legame fra ciò che esiste e la configurazione che si intende assegnare al luogo, valutando quanto e come le

<sup>39</sup> Lettera di Clelia Corradini al figlio

preesistente influiscono nel significato identitario in cui la comunità si riconosce. La memoria rappresenta infatti un fattore soggettivo, strettamente legato ai pensieri e alle emozioni che caratterizzano l’individuo nella sua specificità. Oltre alle singole esperienze, si affiancano però fatti e consuetudini di carattere istituzionale e culturale, che possono essere condivise o meno da un certo numero di individui. Questa valenza interpersonale è alla base di un’accezione collettiva della memoria stessa, inserita in quelli che vengono definiti “quadri sociali della memoria”<sup>40</sup>. Sono le memorie condivise a stabilire un legame a livello di comunità, accumulando le riflessioni attorno a una specifica ricorrenza, a un luogo o monumento. Risulta dunque necessario per la concretizzazione di un progetto di recupero funzionale esteso a un’ampia area partire da cosa rappresenta questa per la comunità, come gli elementi che la compongono potrebbero essere ripensati in maniera da diventarne parte integrante, singoli punti connessi al complesso sistema urbano e dei suoi valori. Memoria e identità come binomio indissolubile che da un senso alla vita stessa delle comunità, ragion d’essere dei luoghi in funzione del loro passato.

<sup>40</sup> M. Halbwachs, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris 1925, e *La mémoire collective*, 1950, ed. critica Paris 1997; in Italia *La memoria collettiva*, Unicopli, Milano 1987.

- A. Fortezza reale realizzata nel 1669 e demolita nel 1678
- B. Bastione dell’antica Fortezza mantenuto
- C. Ampliamento del bastione esistente, a seguito del quale il bastione venne denominato Fortino di Vado
- D. Quartiere realizzato su volere di Mons. Hobert, in quanto erano stati demoliti i quartieri interni al Fortino nel 1757
- E. Rada coperta e spalto realizzati nel 1757

**Img. 24**  
Schema dello sviluppo planimetrico del forte di San Lorenzo

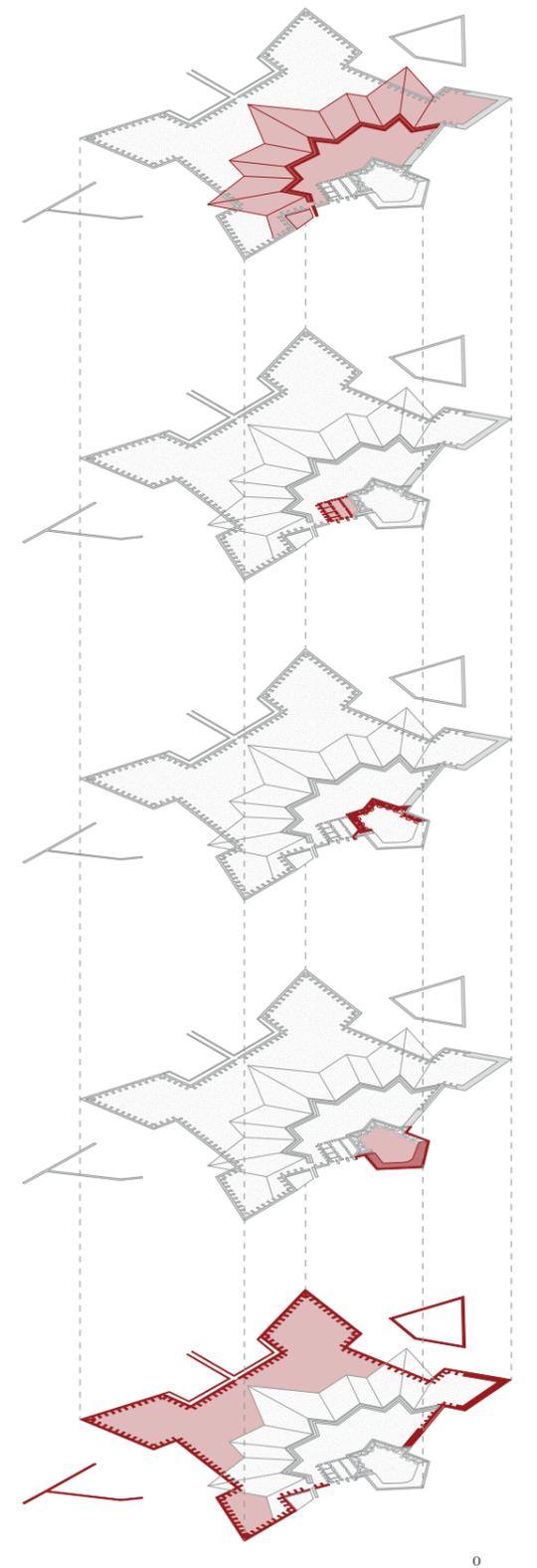




Foto 23  
Lungo il muro

“Il ponte si slancia leggero e possente al di sopra del fiume. Esso non collega solo due rive già esistenti, le rive emergono come rive solo quando il ponte attraversa il fiume. Il ponte le oppone intenzionalmente l’una all’altra, un fianco si contrappone all’altro in virtù del ponte e le rive non si allungano ai lati del fiume come indifferenti strisce delimitatrici della terraferma. Proprio come le rive, il ponte porta al fiume l’una e l’altra distesa del paesaggio che giace al di là di esse. Il ponte raduna la terra come paesaggio intorno al fiume”<sup>41</sup>.

### Integrazione

#### Spaziale

I margini rappresentano limiti alla progettazione, o almeno elementi da dover considerare nell’ipotesi di una riqualificazione integrale dell’area, ma possono tuttavia essere intesi come suture, segni unificanti che permettono di stabilire un legame fra i diversi componenti di un luogo. Le mura ad esempio costituiscono senza dubbio un margine inequivocabile fra due ambienti, ma è lungo di esse che la linearità degli elementi naturali e dei tracciati può rafforzare l’idea di un percorso continuo.

L’allusione alle sponde del fiume sopra citata non è casuale. L’acqua come elemento di separazione, che rende necessaria la costruzione di ponti per essere attraversata, di margini per essere contenuta, ma anche asse lungo cui l’insediamento si sviluppa, attorno a cui la comunità si muove e vive.

Le frazioni che dalla sorgente del torrente Segno si susseguono fino al centro urbano di Vado Ligure sono organizzate in relazione al fiume, come lungo un asse continuo, una via d’acqua che ha il mare come punto di arrivo.

Le parti di città che essa separa si sono nel tempo dotate di peculiarità distinte, come a segnare diverse destinazioni d’uso del suolo in funzione della vicinanza con l’acqua. Al di là del ponte ferroviario erano le industrie a dominare il territorio, e l’attraversamento rappresentava il varco di accesso alla zona produttiva, mentre sulla sponda sinistra si sviluppava la città.

Negli anni le condizioni del suolo dell’ex- area industriale non hanno reso possibile l’insediamento di nuovi complessi residenziali, e l’interruzione delle proposte avanzate ha contribuito a mantenere il sito in una condizione di duraturo inutilizzo. La sua collocazione a ridosso del centro urbano rappresenta tuttavia un valore non trascurabile, con la possibilità di estendere i percorsi esistenti anche all’interno dell’area, andando così a connettersi

<sup>41</sup> M. Heidegger, *Sassi e Discorsi*, trad. it., Mursia, Milano 1976, p. 101.

con la frazione di Porto Vado. Dalla lettura dei percorsi ciclabili in parte già realizzati risulta evidente come la riqualificazione dell’area debba prevedere il completamento della rete, in particolare per quanto riguarda il tratto che costeggia la costa.

Percorsi, segni a terra e sistemi a verde come strategia per garantire continuità fra frammenti urbani, con l’obiettivo di comporre un nuovo disegno degli spazi pubblici partendo dall’esistente.

#### Funzionale

La validità del progetto di riqualificazione dipende anche, e forse soprattutto, dalla capacità che esso ha di migliorare le condizioni di fruizione del sito, in termini di accessibilità, sicurezza e servizi offerti.

Per tale ragione il maggior ostacolo allo sviluppo di un’a-

rea in evidente stato di abbandono è la conversione dei suoi spazi in luoghi attrattivi, interessanti, che gli individui sono invogliati a frequentare.

Non è sufficiente disporre determinate tipologie di arredo urbano se queste non sono agevoli, come è inutile riconvertire vaste superfici se all’interno non vi sono strutture che siano motivo per raggiungerle.

I nuovi volumi devo quindi non solo completare l’immagine fisica dell’area, ma ristabilire una sistema che in casi come quello analizzato sembra mancare. L’individuazione della vocazione del sito, la lettura delle sue tipicità del contesto e di come esso “si collega all’esterno con il paesaggio naturale e culturale che lo contiene”<sup>42</sup>, si affermano ancora una volta come costanti nello sviluppo di una proposta capace di apportare un miglioramento progressivo e duraturo.

<sup>42</sup> C.Norgbert-Schultz, op.cit, p. 69.

- ..... Previsti dai Piani comunali
- Esistenti

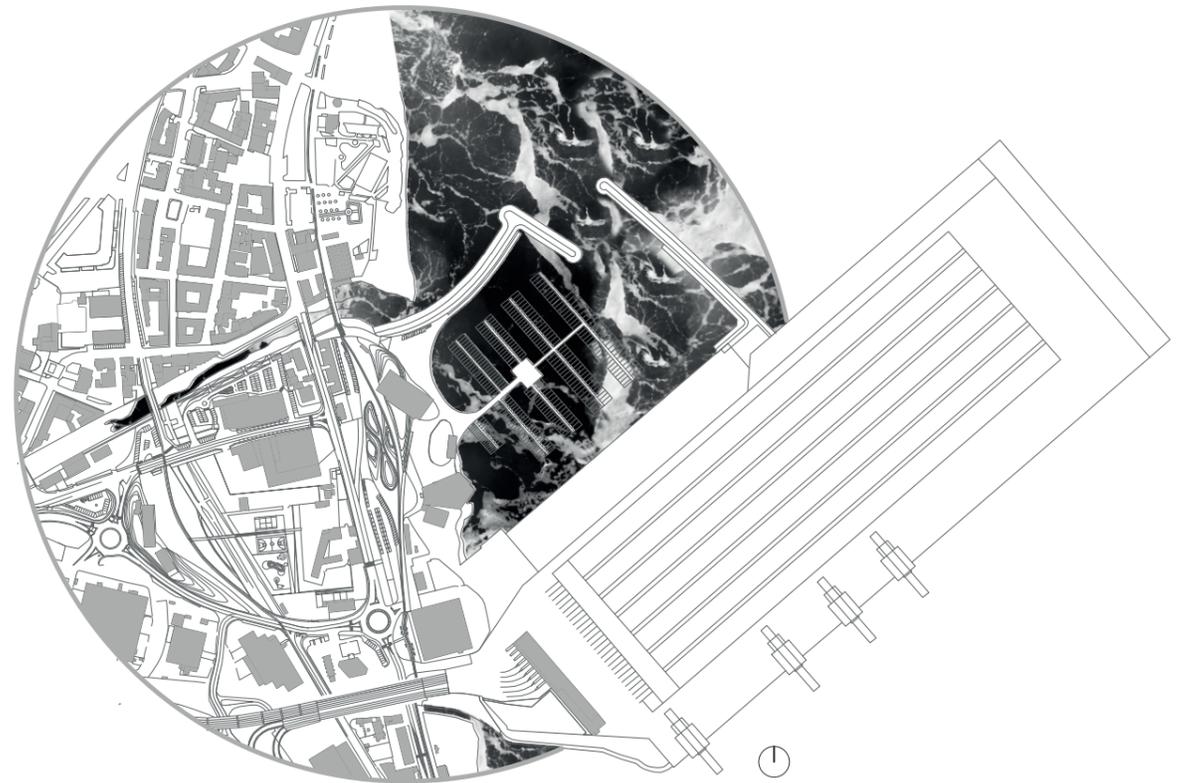
ni comunali

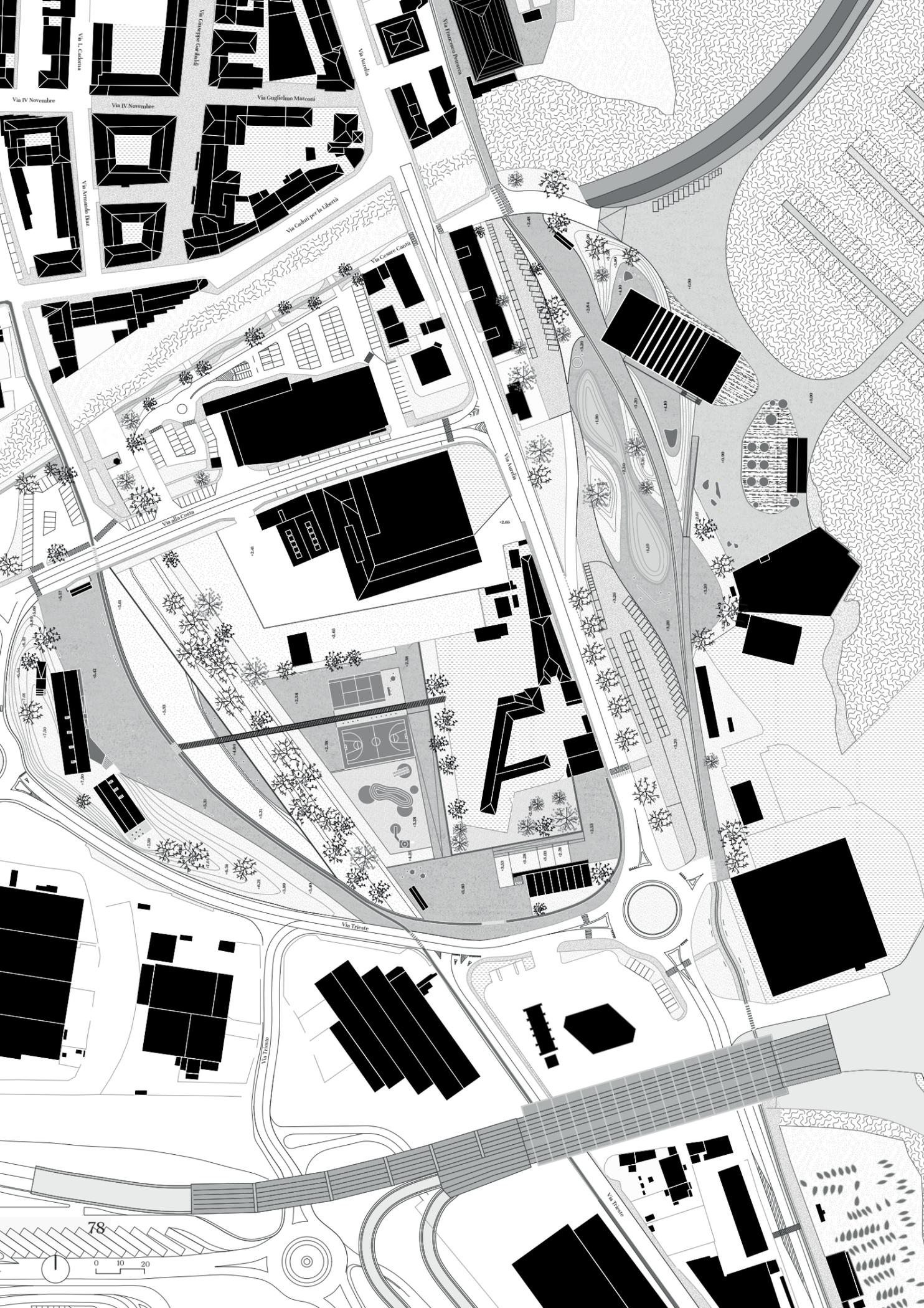


Img. 25  
I percorsi ciclabili

CAPITOLO V  
IL PROGETTO

---





## Premessa

Il progetto proposto si pone come obiettivo la riqualificazione del sito attraverso la realizzazione di un parco pubblico attrezzato all'interno di un'area che attualmente si presenta in stato di abbandono, connettendola al fronte mare in un'ottica di recupero e valorizzazione a vasta scala. La collocazione vicina sia al centro storico che al comparto industriale la connota come spazio di rilievo all'interno del tessuto urbano, filtro fra le residenze e gli stabilimenti a servizio del porto di Vado Ligure. Insieme alla posizione favorevole allo sviluppo di collegamenti fra le diverse parti di città, anche le dimensioni rilevanti del comparto urbano hanno reso possibile una progettazione di spazi e funzioni differenti in grado di assegnare carattere e valore a una realtà da tempo ormai lasciata in disuso. Un'opportunità per promuovere uno sviluppo urbano volto al recupero di spazi e volumi che un tempo rappresentavano una risorsa per l'economia locale, un aspetto così prevalente da connotarne l'intero assetto territoriale. Come si è sottolineato in più occasioni all'interno della ricerca, l'avvento della globalizzazione insieme ad altre importanti mutazioni nel sistema finanziario e produttivo globale ha reso necessaria una riconversione delle strutture, degli spazi un tempo dedicati alle grandi industrie, al fine di renderli parti integranti dei programmi di intervento futuri.

Il tema della riconversione industriale rappresenta per molte realtà italiane un limite allo sviluppo, un impedimento burocratico oltre che fisico alla crescita e al rinnovamento delle città, che nella maggioranza dei casi conduce all'abbandono dei progetti di rinnovo con conseguente degrado delle aree interessate.

Il caso di Vado Ligure risulta emblematico sotto questo aspetto: i distretti territoriali analizzati (Dtr1 e Dtr2 del Piano Urbanistico Comunale) rappresentano due ambiti che per decenni sono stati caratterizzati da una destinazione d'uso industriale, con le conseguenze ambientali e di inquinamento del suolo che essa comporta.

Il progetto proposto si avvale dunque di una preventiva bonifica del terreno, al fine di rendere edificabile l'area nei limiti ammessi dalla legge. Risulta redatta l'analisi di rischio ai sensi dell'Art. 242 ( e seguenti) del D.lgs. 152/2006, ma ne viene prevista una revisione in vista di un progetto esecutivo.

Come già sottolineato in precedenza (vedi capitolo quarto, "Limiti e barriere"), l'attuazione delle prescrizioni del del PUC che indicano una destinazione d'uso residenziale semi-intensiva da destinare all'area S16 non hanno avuto seguito a causa della difficile congiuntura economica degli ultimi anni, che ha reso poco appetibile una ipotesi di intervento edilizio residenziale di significative dimensioni.

Il Piano qui illustrato delinea una nuova ipotesi di riqualificazione caratterizzata da una significativa riduzione delle superfici da edificare, sia residenziali che commerciali, pur mantenendo inalterato l'impegno a realizzare quelle opere ritenute essenziali per garantire una significativa valenza di interesse pubblico dell'intervento.

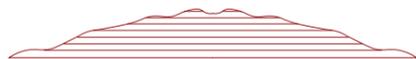
Le opere dell'intervento di riqualificazione urbana comprendono quindi diversi interventi di interventi di interesse pubblico, fra cui:

- riqualificazione di Piazzale San Lorenzo, attraverso la riorganizzazione dei percorsi pedonali, veicolari e ciclabili di attraversamento, oltre che alla predisposizione di un piano preventivo di allineamento delle tubazioni industriali preesistenti;
- restauro e valorizzazione del Forte di San Lorenzo e delle relative pertinenze;
- realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale fra via Maestri del Lavoro d'Italia e Via Trieste, al fine di connettere il centro di Vado Ligure con la frazione di Porto Vado senza interferire con il traffico veicolare agente sulla via Aurelia;
- recupero di una fascia di rispetto naturale in sponda destra del torrente Segno con relativi interventi di sistemazione idraulica;
- significativi interventi di recupero della permeabilità naturale del suolo, con relativa revisione delle analisi di rischio idrogeologico;
- cessione di un'area verde privata ad uso pubblico;
- realizzazione di spazi attrezzati e percorrenze pedonali a uso pubblico con ampie superfici a verde;
- sviluppo di tre complessi distinti a servizio della collettività (nuova piscina comunale, Auditorium e sala studio e ostello) in grado di rispondere alle esigenze di differenti tipologie di utenti.

Img. 26  
Masterplan generale

## Il parco in città

Il rilievo dell'area ha sottolineato la presenza di numerosi dislivelli del terreno, i quali sono stati assunti come carattere principale nel disegno degli spazi a verde, dei percorsi pavimentati e degli accessi alle strutture sportive. Lo sviluppo su quote diverse sottolinea la distinzione funzionale delle aree del parco, rende evidenti gli accessi alle strutture e definisce i perimetri delle superfici a verde.



Lo schema complessivo assume così unitarietà attraverso una pavimentazione continua che consente di connettere le diverse parti nel rispetto dei limiti di proprietà. Il muro preesistente viene pertanto mantenuto, con la possibilità di accesso diretto da parte dei privati agli spazi pubblici attraverso la predisposizione di varchi nella muratura, in modo da garantire permeabilità fra gli spazi nel rispetto della proprietà privata.



In un'ottica di riqualificazione integrale dell'area si è ritenuta necessaria la stesura di un progetto capace di far interagire le preesistenze con i nuovi interventi, affinché questi ultimi possano agire come fattore di valorizzazione del comparto residenziale insediato. A questo proposito il sistema del parco si estende oltre il limite stradale, completando la sistemazione delle aree verdi lungo la sponda destra del torrente Segno.



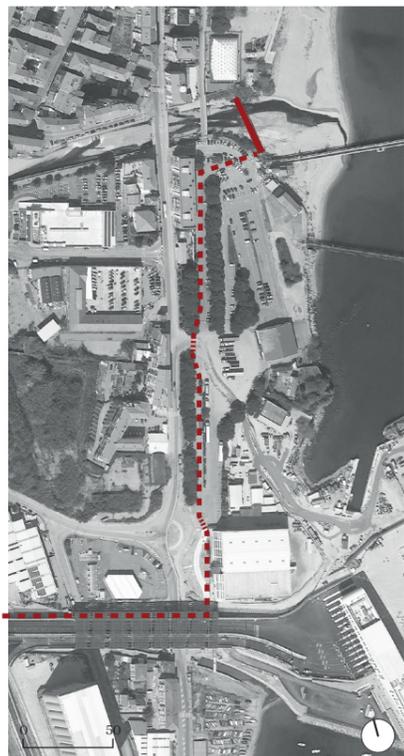
Foto 24, 25 e 26  
Riferimenti



Img. 27  
Il Parco



Foto 27  
Mercato del pesce di Rialto, Venezia.



■ Elementi da riposizionare  
- - - Nuovo tracciato delle tubazioni

Img. 28  
Indicazione in pianta del percorso sotterraneo

### La piazza sul mare

Il progetto di riqualificazione si estende fino a includere gli spazi lungo la costa, dall'attraversamento pedonale sopra il torrente Segno fino alla nuovo svincolo stradale sulla via Aurelia.

L'area è attualmente adibita a zona di sosta per autocarri, ma è previsto nei piani comunali una delocalizzazione di tale funzione a monte, vicino al nuovo varco doganale, il cui completamento risulta quasi ultimato.

La proposta prevede quindi di integrare gli spazi del lungomare con il sistema del parco, al fine di definire un sistema unitario di spazi pubblici, a servizio del centro urbano e della collettività.

L'intento principale dell'operazione risulta essere il raggiungimento di una continuità funzionale e formale, che permetta di godere a pieno dell'affaccio sul mare, inteso come aspetto da salvaguardare e valorizzare nel progetto di riqualificazione dell'area.

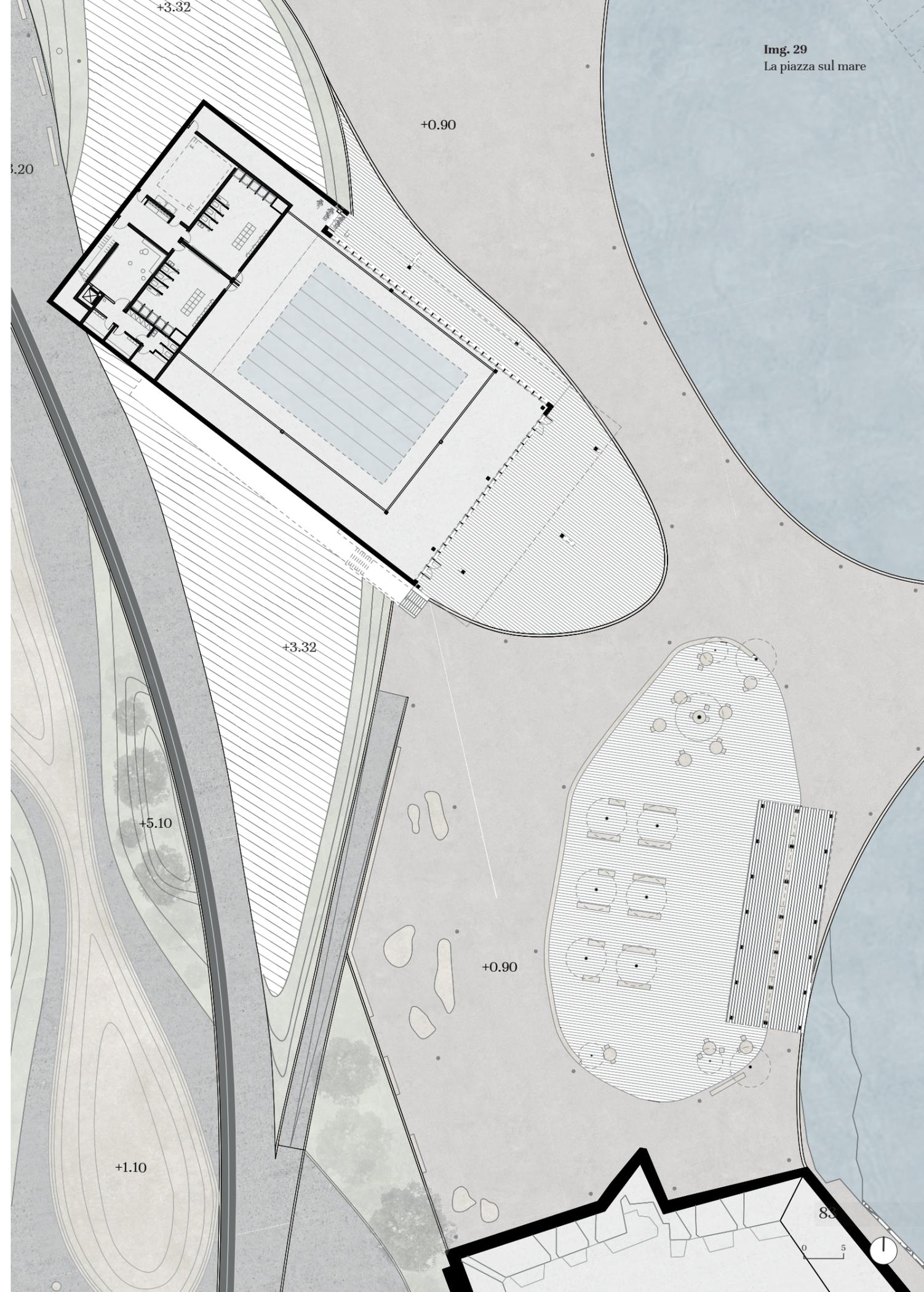
Sulla base di questi presupposti, è stato delineato un disegno dei percorsi pedonali, ciclabili e delle aree verdi che si uniformi con lo schema adottato per gli spazi aperti del parco, con l'obiettivo di definire un collegamento fra l'attuale tratto di pista ciclabile realizzato e le zone riqualificate.

Prevedendo una serie di dislivelli di quota per raggiungere il porto turistico, il disegno degli spazi aperti si pone in continuità con la connotazione ludico/sportiva dei giardini Cristoforo Colombo, con la predisposizione di uno skate park in asse con via Francesco Petrarca.

In relazione alle attività del porto turistico, accanto al Forte di San Lorenzo è prevista la realizzazione una struttura dedicata alla vendita diretta del pescato e al consumo sul posto, al fine di rendere la piazza uno spazio della convivialità, aperto all'incontro e predisposto ad un utilizzo in diversi momenti della giornata.

Al progetto è stata anteposta un'analisi di fattibilità, già elaborata da esperti e destinata a comprendere le modalità di organizzazione degli impianti industriali ancora presenti nel sito. I condotti che oggi sovrastano il letto del torrente risultano connessi ai pontili ancora presenti, ma non più utilizzati. Per tale ragione, è stato previsto al di sotto della nuova pavimentazione un percorso sotterraneo di scorrimento, ispezionabile e diretto verso il sovrappasso sulla via Aurelia.

Quest'ultimo risulta dotato di una corsia aggiuntiva oltre a quelle già in uso che rappresenterebbe un canale privilegiato per l'impianto delle tubazioni, fino al raggiungimento della destinazione di smaltimento/stoccaggio.



Img. 29  
La piazza sul mare



**Foto 28**  
Spazio e viabilità.  
Boulevard du Littoral, Marsiglia

### I modelli di riferimento

Sono diverse le realtà in Europa e nel mondo possono rappresentare un valido esempio per la comprensione dei fenomeni di rigenerazione del fronte mare, in funzione delle nuove dinamiche di mercato e di organizzazione del tessuto urbano.

I modelli di riferimento si ritrovano dunque delle strategie adottate nelle principali città europee, in seguito adattati alle esigenze e capacità di una realtà come quella di Vado Ligure.

Città che hanno cambiato il loro volto per adattarsi alla modernità, capaci di gestire il cambiamento attraverso una lungimirante attenzione allo spazio pubblico e all'integrazione di quest'ultimo con i nuovi spazi commerciali e produttivi, rendendo lo sviluppo economico motore di crescita per il sistema urbano.

Avamposti della mondializzazione, le città portuali sono state le prime a subire l'impatto dell'internazionalizzazione dell'economia e delle strategie dei grandi attori marittimi. Nell'era della globalizzazione dei mercati, la diffusione di strutture capaci di trattare su grande scala la manutenzione dei *container* non ha che rinforzato, se non segmentato ancora di più, la specializzazione funzionale esistente già da lungo tempo, sanzionando il disaccoppiamento storico tra città e porto più volte denunciato per le sue conseguenze in materia sociale, urbana e ambientale<sup>43</sup>.

La delocalizzazione delle attività dal Porto Vecchio di Marsiglia è risultata necessaria in relazione alle crescenti dimensioni delle navi in transito, le cui esigenze di manovra e di dimensionamento delle banchine non potevano essere soddisfatte dalle condizioni dell'antico porto. Al suo posto, con l'operazione di interesse nazionale dell'EuroMéditerranée promossa dallo Stato francese nel 1995, Marsiglia avviò un fenomeno di rigenerazione che interessò un'area di oltre 300 ettari nel cuore della città. Nella sua prima fase di realizzazione, dal 1995 al 2015, la quale vide anche la nomina a Capitale Europea della Cultura, l'operazione ha concentrato all'interno del suo perimetro più di 37.000 posti di lavoro privati, 6.500 posti di lavoro pubblici e ha portato alla costituzione di oltre 5.300 aziende, rendendo Marsiglia il terzo distretto commerciale in Francia<sup>44</sup>.

<sup>43</sup> P. Gras, *Storia dei porti. Declino e rinascita delle città portuali 1940-2010*, Odoya, Perugia 2013.

<sup>44</sup> Fonte: <https://www.euromediterranee.fr/strategie>

Nuovi usi del suolo conferiscono infatti nuove immagini, nell'obiettivo di superare i modelli nostalgici per arrivare a modelli dinamici, capaci di assolvere ai bisogni della contemporaneità.

Gli interventi analizzati che si sono rivelati più convincenti si pongono infatti come obiettivo principale proprio il raggiungimento di tale complessità, ritenendo essenziale la compresenza di diversi fattori nella rivitalizzazione del lungomare. Una complessità intesa come "una qualità che distingue il più completo, articolato degli organismi urbani"<sup>45</sup>, capace di coinvolgere i soggetti in una nuova esperienza di vita della città.

La collaborazione diretta fra gli enti pubblici e la comunità si rivela efficace per la realizzazione di progetti capaci di rispondere alle esigenze dei futuri utenti, in maniera tale che essi non debbano accettare passivamente le direttive imposte, ma ne diventino in qualche modo i fautori, partecipanti attivi ai fenomeni di trasformazione in atto.

La realtà attuale è dinamica, caratterizzata dalla velocità dei cambiamenti, che si traducono nell'adattamento degli spazi a usi ed esigenze un tempo non considerate. "Le città non avranno successo ignorando il regno fisico della città" sottolinea l'esperto Richard Marshall al riguardo "e come le città passano dalle economie industriali a quelle di servizio, un aspetto importante del loro successo sarà nella qualità dei loro ambienti urbani"<sup>46</sup>.

L'interesse è a pianificare una realtà urbana vivibile oltre che funzionale, in grado di garantire spazi adeguati per il tempo libero e lo svago oltre che a luoghi di lavoro efficienti, in maniera tale da porre l'individuo in condizione di poter godere appieno della sua città, in ogni suo aspetto.

<sup>45</sup> R. Bruttomesso, *Complexity of the urban waterfront*, in "Waterfront in Post-industrial Cities", Soon Press, London 2001.

<sup>46</sup> R. Marshall, *Contemporary urban space-making at the water's edge*, in "Waterfront in Post-industrial Cities", Soon Press, London 2001.



**Foto 29**  
Volumi e strutture sul fronte mare.  
Forum, Barcellona.

## Dieci principi per uno sviluppo sostenibile

Il tema della riqualificazione del fronte mare si sviluppa sulla base di una serie di principi<sup>47</sup> elaborati dalla società "Wasserstadt GmbH" di Berlino in collaborazione con il Centro Città d'Acqua di Venezia nell'ambito della ricerca e dello sviluppo del Waterfront, inteso aspetto di particolare valore nel caso delle località marinare.

<sup>47</sup> I dieci principi vennero presentati alla Global Conference on the Urban Future, tenutasi a Berlino nel 2000 e riproposti nel 2004 in occasione della 9ª edizione della Biennale Architettura di Venezia nella sezione relativa ai progetti di recupero dei fronti d'acqua e nel settembre 2005 alla 10ª Biennale Internazionale di Architettura di Buenos Aires nella sezione dedicata ai nuovi Waterfront.

### I Miglioramento della qualità dell'acqua e dell'ambiente

Già trattata nei capitoli precedenti, la questione ambientale rappresenta un tema centrale nella gestione dei progetti di riqualificazione delle ex-aree industriali. L'analisi di rischio risulta dunque di primaria importanza per l'avvio di qualsiasi operazione sul suolo, sia che questa si rivolga alla creazione di nuove strutture o al trattamento della pavimentazione e del verde. L'interesse a un miglioramento delle condizioni delle acque superficiali e sotterranee assume una valenza rilevante quando i progetti di valorizzazione si concentrano lungo corsi d'acqua o in affaccio sul mare, come nel caso del sito scelto.

### II Inserimento nel tessuto urbano esistente

La valorizzazione dei nuovi elementi risulta efficace solo se integrata con il contesto. La riqualificazione del Waterfront di Vado Ligure parte da una lettura attenta delle caratteristiche del sito, delle sue potenzialità e debolezze, al fine di colmare dove possibile le carenze che ne hanno determinato il progressivo degrado. Le nuove strutture, i percorsi e le aree verdi tentano infatti di ristabilire una continuità con le opere eseguite sul lungomare, attraverso la realizzazione di un percorso pedonale di km al fine di completare un disegno capace di assegnare un volto nuovo alla città e di connetterla alle località confinanti. A questo proposito, la sistemazione del piazzale San Lorenzo e del fronte mare si afferma come un'occasione per stabilire una continuità con i Giardini Cristoforo Colombo, la passeggiata a mare e le strutture sportive esistenti (Pallone Geodedico), con l'obiettivo di istituire un sistema unitario di spazi pubblici e servizi capace di aumentare l'attrattività di un'area ad oggi in stato di forte abbandono.

### III Individuazione dell'identità storica del sito come carattere distintivo del luogo

L'analisi storiografica rappresenta una metodologia utile per compiere una lettura del luogo che faccia emergere la vocazione del sito, ne individui le fasi di sviluppo e la connota come un luogo dalle precise caratteristiche morfologiche. Il carattere industriale del comune di Vado si pone con un aspetto non trascurabile nella definizione del progetto di riqualificazione, considerando l'attuale rilevanza che l'attività portuale sta assumendo sul territorio.

### IV Equilibrio fra le diverse funzioni

La compresenza di diverse attività in affaccio sul mare (la nuova piscina, la palestra, gli spazi del Forte e le strutture a servizio del porto turistico) manifestano la volontà di realizzare un ambiente attraente, ricco e vario, dove il singolo individuo si possa soddisfare le proprie esigenze in sicurezza. Uno degli obiettivi che il progetto si impone è quello di riuscire a definire un equilibrio fra le attività mercantili che si sviluppano a ridosso della piattaforma *Multipurpose* e quelle legate al porto turistico, inteso come parte della città residenziale.

### V Accessibilità pubblica come requisito irrinunciabile

Le barriere fisiche rilevate durante il sopralluogo (recinzioni, mura, profondi dislivelli) hanno reso evidente come lo stato di abbandono dell'area sia in parte legato all'impossibilità di fruizione da parte del pubblico. Questi luoghi appaiono lontani dalla quotidianità, periferici seppur vicini al centro urbano. Il loro stato attuale di "non luoghi" li rende avulsi da qualsiasi legame con l'intorno, costringendo il passante ad affiancarli quotidianamente senza mai davvero riconoscerli come parti di città.

### VI Sostegno di collaborazioni pubblico-private

I nuovi sviluppi edilizi dovrebbero essere pensati in un'ottica di collaborazione tra pubblico e privato. Alle pubbliche Amministrazioni sarebbe assegnato il compito di coordinare le politiche d'intervento, pianificare le strategie, fissare gli obiettivi, rendersi garanti della qualità del progetto, attraverso la predisposizione di infrastrutture efficienti a supporto delle connessioni esistenti. Ai soggetti privati verrebbe invece riservata la promozione degli interventi, attraverso la possibile acquisizione delle nuove strutture o la loro gestione. Gli accordi fra enti pubblici e privati accrescono il fattore di sostenibilità economica dell'intervento, essenziale per la realizzazione di un progetto funzionale e duraturo.

### VII Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità

Il fattore sociale rappresenta uno dei cardini a sostegno della buona riuscita di ogni intervento di riqualificazione, e la condivisione di interessi anche differenti si è dimostrata un valido supporto alla diffusione di proposte e idee di valorizzazione del territorio. La partecipazione del pubblico a eventi, rassegne e incontri si afferma come principale occasione per rendere note le volontà dell'Amministrazione comunale per quanto concerne la gestione del territorio, che ritrova nell'opinione pubblica il riscontro della sua effettiva efficacia.

### VIII 8. Promozione di progetti a lungo termine

Un'attenta supervisione dei progetti proposti diviene necessaria per rendere effettiva l'intenzione a definire un disegno concreto e stabile del fronte mare, in continuità con la preesistenza. Gli interventi devono partire da una visione globale dell'area, dal riconoscimento di un obiettivo finale unico a cui i singoli interventi si rivolgono per evitare una sovrapposizione di interessi particolari.

### IX Continuità del processo di rivitalizzazione

La scelta delle funzioni da collocare nell'area è basata sulla consapevolezza che la flessibilità dell'intervento rappresenta uno dei fattori essenziali per evitare di incombere in una prematura obsolescenza dell'opera, con la relativa perdita economica che ne conseguirebbe. Le attività proposte garantiscono una fruizione del sito nell'arco delle 24 ore, con la predisposizione di servizi accessibili anche nelle ore serali e la possibilità di inserire negli spazi aperti soluzioni temporanee per accogliere eventi e manifestazioni di diversa natura.

### X Attenzione agli scambi culturali internazionali nella progettazione

La complessità della questione rende necessaria la compresenza di esperti diversi, figure di esperti nei settori del pubblico e del privato, che contribuiscano a delineare un piano completo delle strategie da adottare e degli scopi da ottenere. La configurazione finale risulterebbe dunque dall'unione di differenti apporti, secondo una filosofia progettuale che vede nella multidisciplinarietà un valore aggiunto.

### Uno sguardo sull'esistente

In parallelo alle analisi condotte, il confronto con le Amministrazioni e gli enti locali ha rappresentato una fase fondamentale dell'iter progettuale, in particolare nella definizione degli obiettivi da perseguire.

Lo scopo dell'indagine è stato quello di riuscire a definire una proposta concreta, capace di rispondere alle dinamiche reali che caratterizzano la complessità della questione urbana.

La volontà di valorizzare parti di città per renderle luoghi a servizio della comunità si è dimostrata un elemento centrale nella strategia di sviluppo adottata dalla Amministrazioni locali negli ultimi anni, legata a un maggior sensibilità nei confronti di temi come la sostenibilità ambientale e la qualità degli spazi urbani.

Lo sviluppo di infrastrutture efficienti e di sistemi tecnologici che consentano la gestione del settore industriale viene dunque affiancato da una necessaria riorganizzazione dello spazio pubblico, inteso non come luogo di risulta, ma come oggetto di studio da elaborare in funzione di precise strategie di pianificazione urbana.

A questo proposito, la scelta delle funzioni da inserire nel sito di progetto è ancora una volta legata a un lettura del contesto comunale di riferimento, affinché le ipotesi individuate possano colmare eventuali mancanze sul piano dei servizi offerti alla collettività.

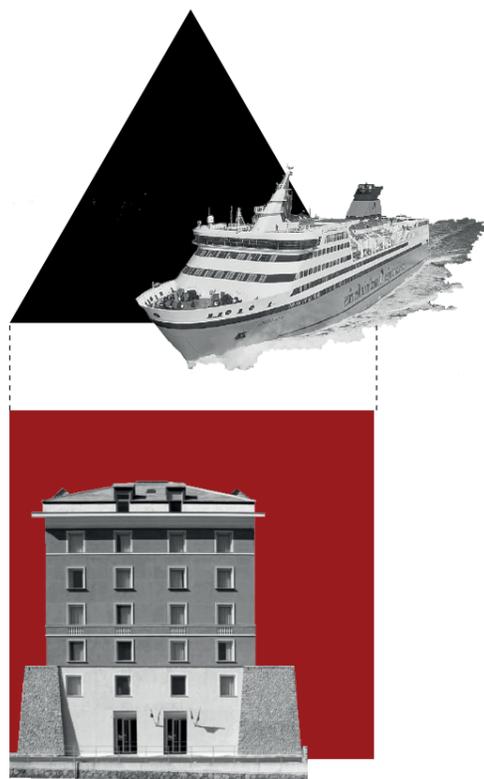
Il dialogo instaurato con gli enti locali ha permesso di venire a conoscenza di quali fossero gli intenti e i progetti in corso all'interno dell'ambito comunale, rendendo evidente quali aspetti organizzativi dovessero ancora essere approfonditi e quali invece risultassero già avviati.

Sebbene il piano generale degli interventi si dimostrasse quasi completo, l'area oggetto dell'analisi rappresenta ancora un interrogativo all'interno del disegno complessivo, uno spazio ad oggi non partecipe ai processi di sviluppo e potenziamento che stanno investendo il Comune.

Sulla base di tali riflessioni, il progetto di riqualificazione si pone come occasione di miglioramento dell'esistente, attraverso le quali le aree prive di una specifica funzione possono essere reinterpretate, integrate con il tessuto urbano consolidato, al fine di definire un'immagine di città nuova, coerente e funzionale.

Img. 30  
La città (s)composta





**Img. 31**  
Servizi complementari

### I luoghi dell'accoglienza

Dalle analisi dei servizi presenti all'interno del territorio comunale è emersa la quasi totale assenza di strutture alberghiere anche nelle zone centrali, aspetto che distingue Vado Ligure dalle località vicine (Bergeggi, Spotorno e Noli), la cui economia si basa prevalentemente sul turismo nei mesi estivi.

Lungo la via Aurelia, il Sea Art Hotel rappresenta l'unico esempio di complesso turistico/ricettivo a servizio della attività costiera.

Pensato per accogliere i turisti ospiti delle navi Corsica Ferries, l'edificio si colloca a soli 160m dall'approdo, al limite comunale verso Bergeggi.

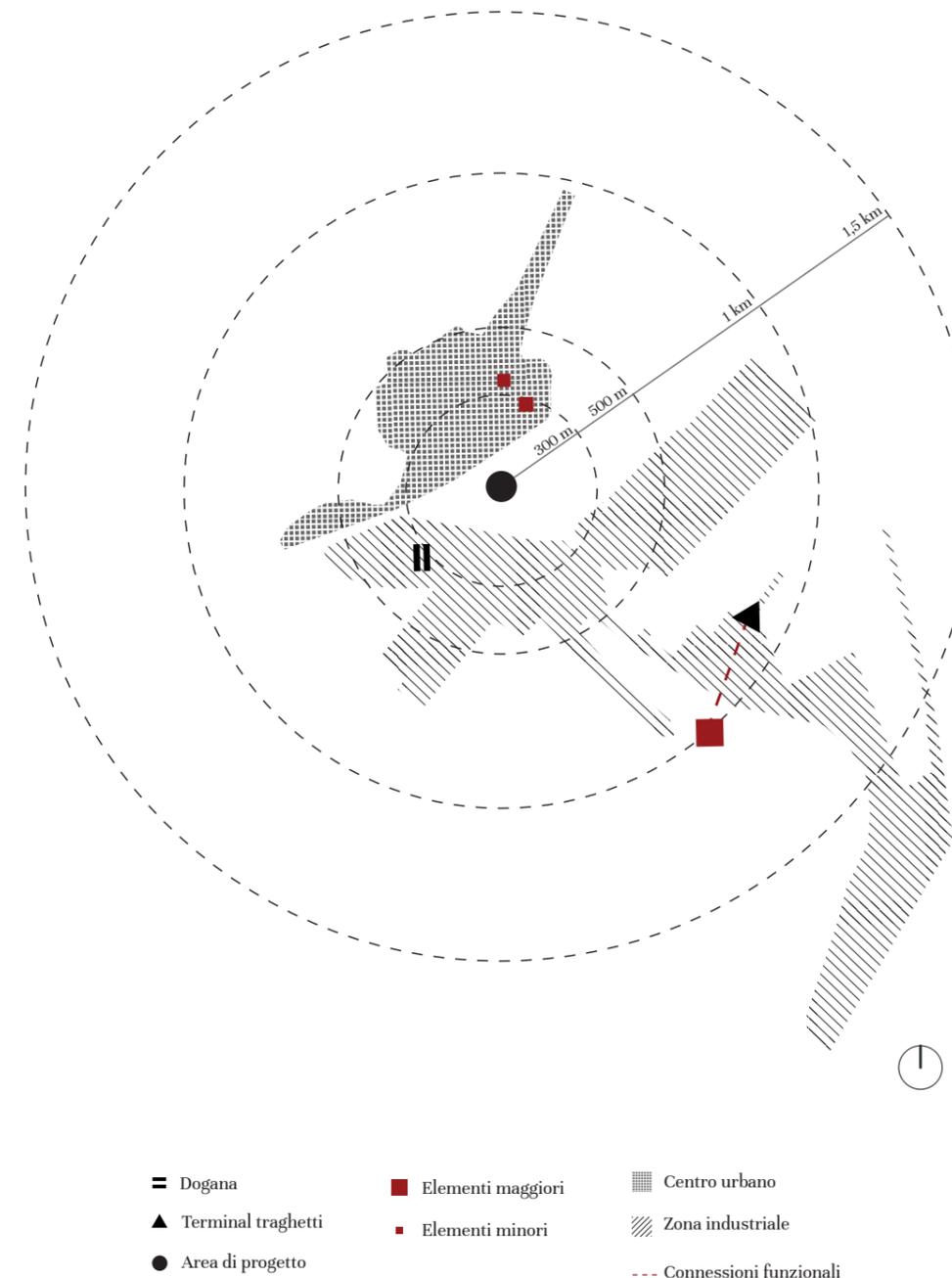
Le dimensioni del complesso lo rendono ad oggi idoneo a ospitare i viaggiatori, ma risulta necessario un aumento delle strutture ricettive nelle zone limitrofe al porto, in risposta a nuove esigenze che sono emerse negli ultimi anni.

Il recente potenziamento del porto di Vado ha infatti avuto come esito un aumento dell'offerta di lavoro, con la relativa crescita del numero di impiegati nel settore dei commerci internazionali.

I giornali locali hanno di recente pubblicato articoli inerenti l'accordo sindacale sottoscritto per l'occupazione con ZPMC Italia, firmato anche dalla stessa APM Terminals nell'ambito delle intese già raggiunte in precedenza, con garanzie sull'utilizzo di manodopera italiana e soprattutto locale. I dati riportano che entro il 31 dicembre 2020 gli occupati saliranno a 309, per raggiungere poi le 401 assunzioni come obiettivo finale. Inoltre, sono stati avviati ben quattro corsi di formazione, al fine di garantire un'alta specializzazione del personale<sup>48</sup>. L'inserimento nella rete globale dei trasporti marittimi non ha solo determinato uno scambio continuo di merce con le principali potenze economiche, ma ha avuto come conseguenza un flusso ininterrotto di lavoratori che quotidianamente si recano a Vado Ligure da diverse località.

La possibilità di predisporre strutture idonee a ospitare coloro che hanno la necessità di trascorrere più giorni all'interno del Comune rappresenterebbe un servizio collaterale alle attività del porto, che attualmente non risulta presente nei piani di assetto urbanistico dell'area, ancora in fase di sviluppo.

<sup>48</sup> Fonte: <https://www.ivg.it/2019/05/piattaforma-maersk-ecco-i-dettagli-sulle-assunzioni-e-il-programma-di-formazione/>



**Img. 32**  
Strutture turistico/ricettive all'interno del Comune



Foto 30  
Stadio Chittolina



Foto 31  
A.S.D Tennis & Squash Vado

### Sport e tempo libero

Fra i maggiori impianti presenti si ricorda lo stadio del Vado FC (c/o stadio Chittolina), collocato all'interno del vicino comune di Valleggia, a pochi minuti dal casello autostradale di Savona.

Dotato di 2000 posti a sedere e di un ampio parcheggio, il complesso è idoneo a ospitare manifestazioni di diverso genere, fra cui concerti e competizioni di atletica<sup>49</sup>.

Il Comune di Vado Ligure si caratterizza inoltre per la presenza di numerose associazioni sportive legate al mare (windsurf, vela e altre discipline).

Il lungomare rappresenta infatti un luogo privilegiato per la collocazione di impianti e strutture dedicate a pratiche sportive e al tempo libero, come dimostra la recente riqualificazione dei giardini Cristoforo Colombo.

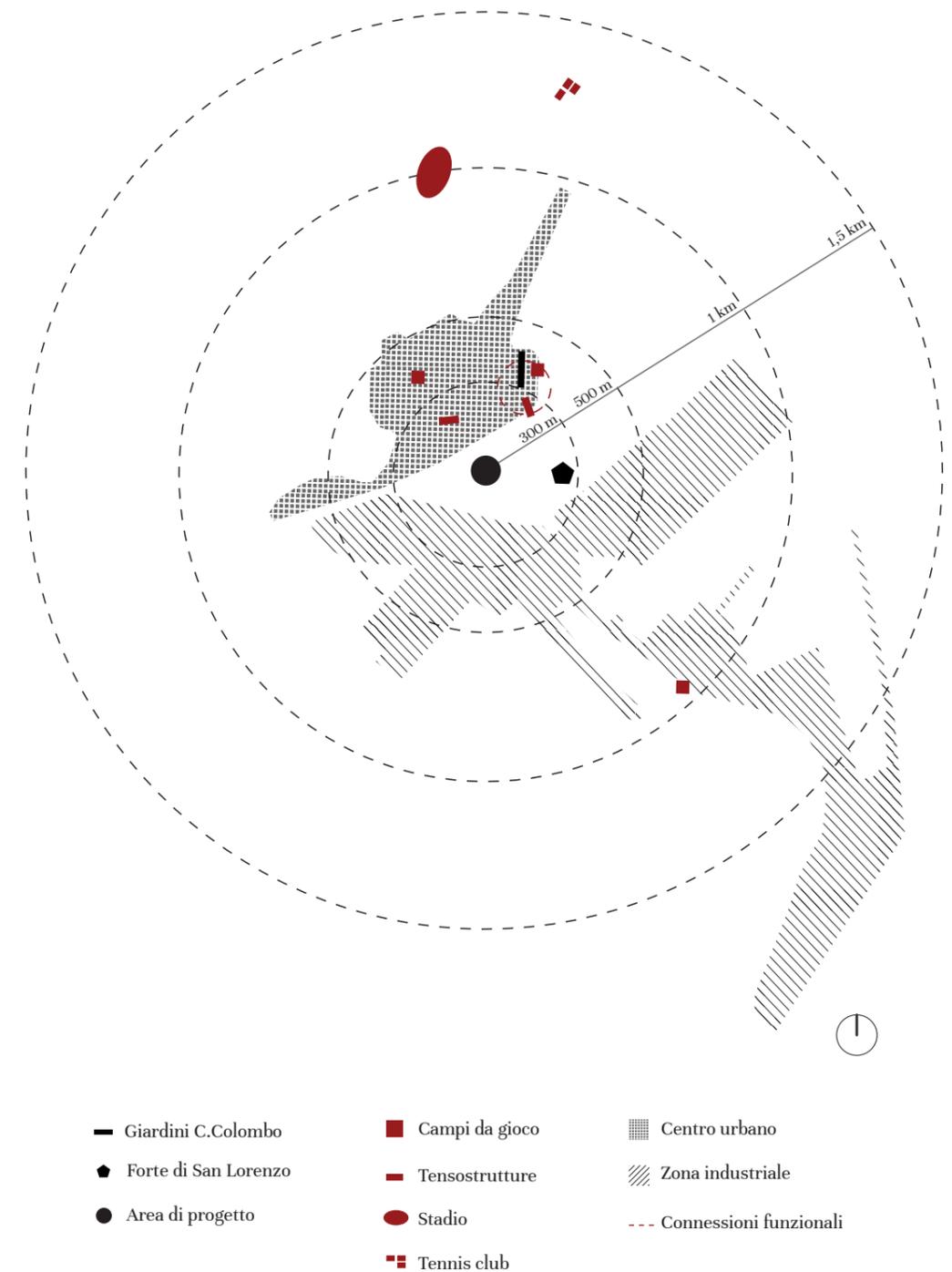
Lungo la passeggiata a mare che da Zinola affianca la costa il percorso pedonale interagisce con campi da gioco all'aperto e coperti, come il pallone geodetico a ridosso della foce del Segno, sede dell'associazione Pallacanestro Vado.

Il disegno complessivo di quest'area risulta caratterizzato da un'attenzione particolare all'organizzazione dello spazio aperto come sistema, insieme di funzioni e servizi di pubblica utilità capaci di connotare in maniera definita uno spazio periferico rispetto al centro cittadino.

Le potenzialità del sito sono emerse anche durante il confronto con le Amministrazioni comunali, con le quali si è giunti alla conclusione che la riqualificazione del piazzale San Lorenzo potesse rappresentare un'ulteriore occasione di ampliamento e sviluppo del sistema degli spazi attrezzati sul lungomare.

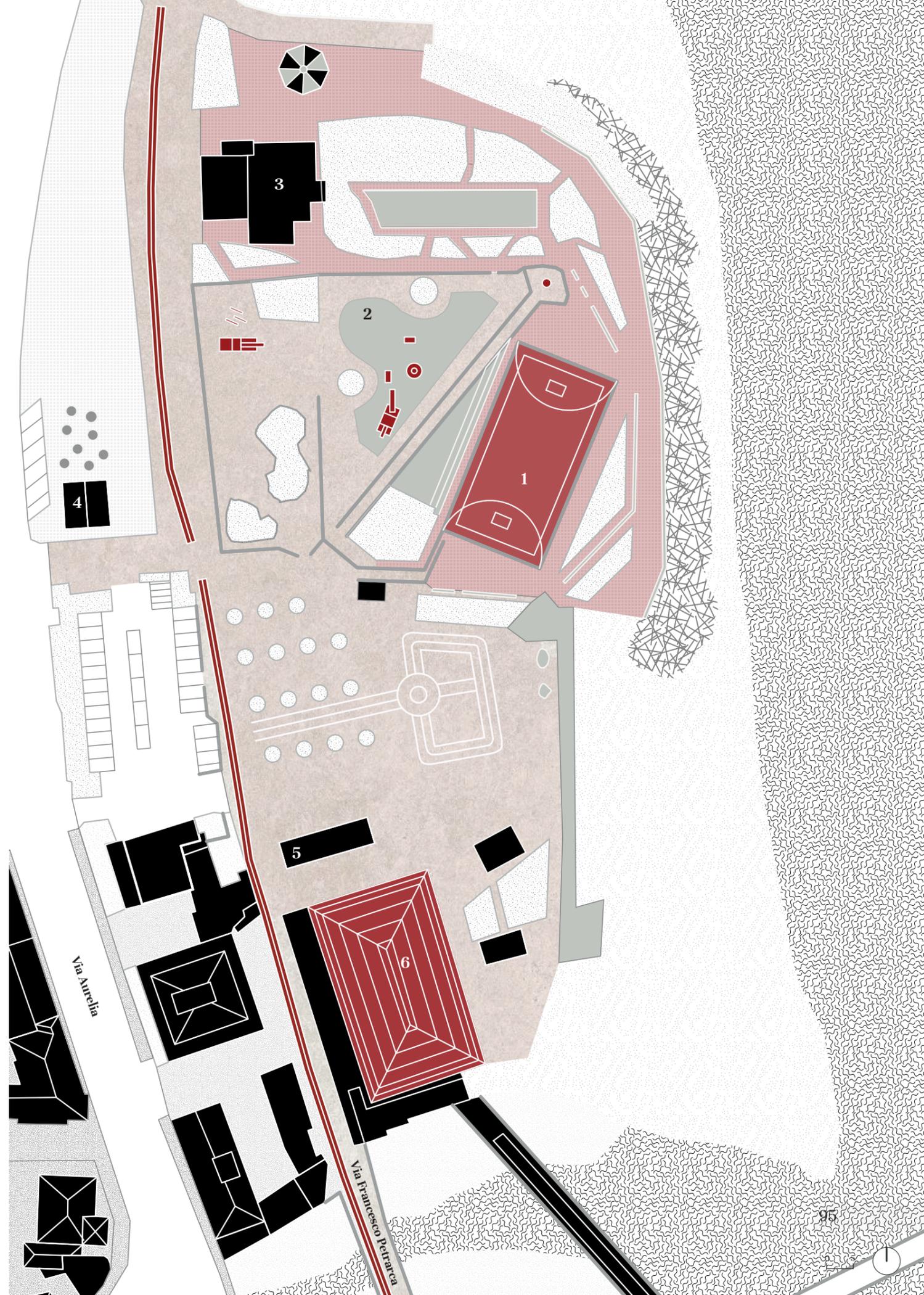
La ricerca di una continuità formale e funzionale, attraverso il prolungamento dei percorsi pedonali e ciclabili e della progettazione di nuovi impianti ha rappresentato quindi il punto di partenza per lo scelta delle funzioni integrative da inserire all'interno del distretto di trasformazione oggetto dell'indagine.

<sup>49</sup> Fonte: <http://www.vadofc.it/index.php/info/stadio/>

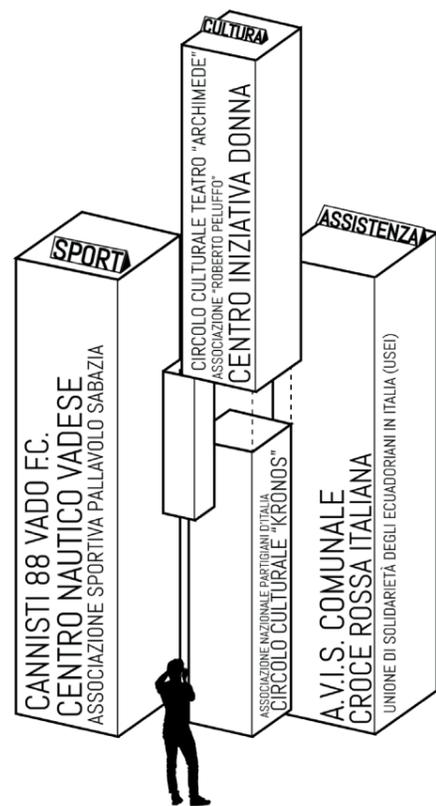


Img 33  
Gli impianti sportivi comunali

1. Campo da basket all'aperto
2. Area giochi attrezzata
3. Sede Associazione Anziani Vadese
4. Bar/caffetteria "La Palma"
5. Bar/caffetteria "El Ciringuito"
6. Pallone geodetico



Img. 34  
Attività e spazio pubblico sul lungomare



Img. 35  
Associazioni e attività

### Spazio al sociale

Organizzate in circoli e società di mutuo soccorso, lo sviluppo di associazioni autonome di cittadini rappresenta un carattere distintivo della vita comunitaria vadeese, ancora oggi viva testimonianza dell'importanza riservata all'aspetto sociale e di aggregazione.

Il ruolo centrale a esso assegnato si riflette nella recente istituzione di un organo specializzato, a diretto contatto con i vertici dell'Amministrazione locale.

Istituita con deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 10/9/2007, La Consulta del Volontariato e dell'Associazione è un organo consultivo dell'Amministrazione Comunale sulle tematiche del volontariato, con particolare riferimento all'associazionismo operante sul territorio del Comune<sup>50</sup>.

All'interno dell'Albo comunale delle associazioni presenti nel territorio si contano infatti oltre quaranta nomi, classificati in base alle attività condotte (vedere allegato relativo).

Dagli studi condotti sul territorio emerge come la maggior parte di esse si concentri nelle vicinanze del centro urbano, spesso all'interno dei palazzi stessi, dall'ingresso comune con le unità abitative.

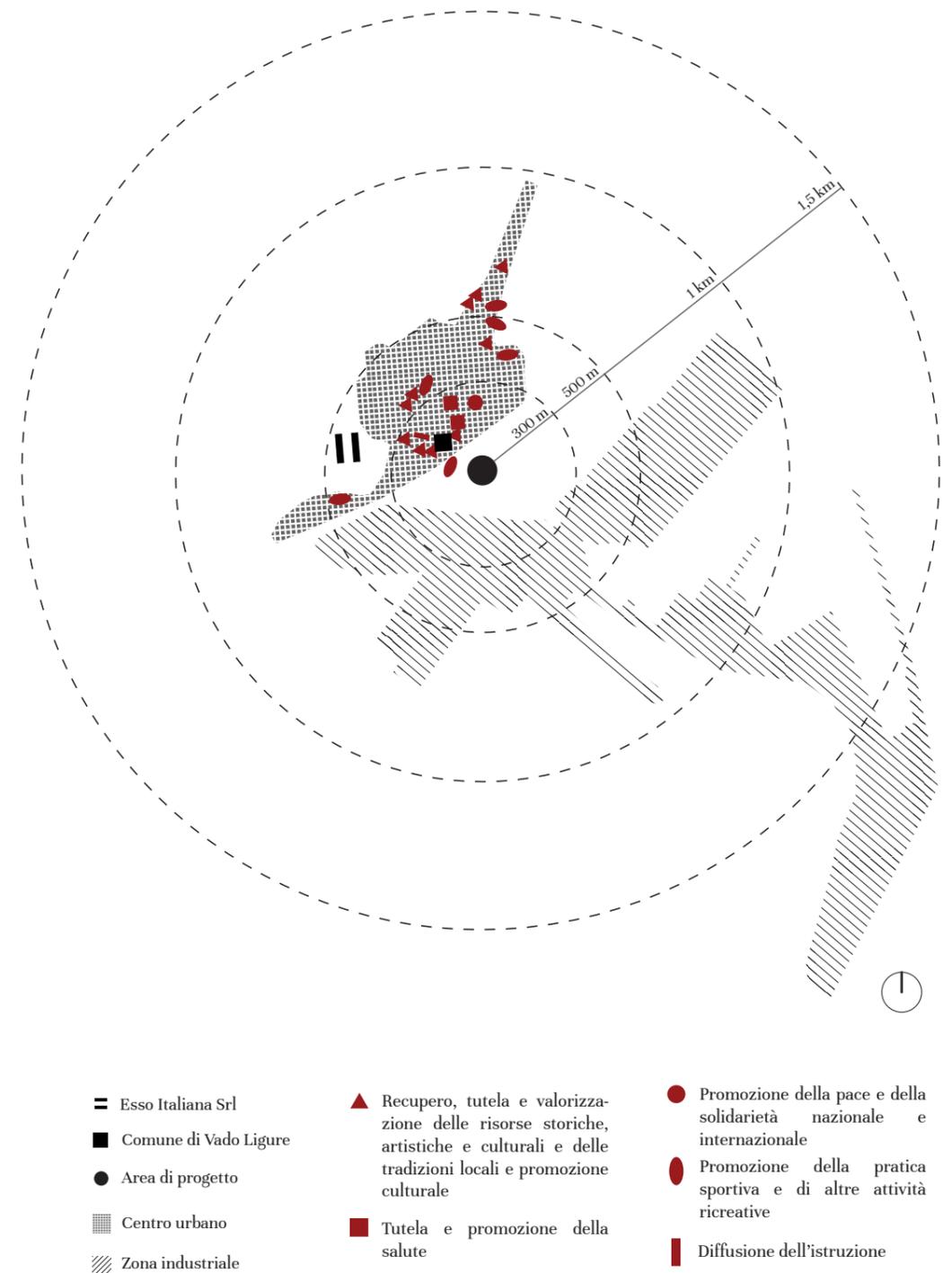
I locali adibiti a uffici amministrativi risultano quindi di dimensioni limitate, mentre sale conferenze e spazi di riunione sono pressochè assenti.

Questo aspetto rappresenta senza dubbio un limite alla promozione di attività e incontri di carattere culturale aperti alla collettività, in quanto risulterebbe complessa la gestione di gruppi numerosi di individui.

Per tale motivo, grandi aree oggi inutilizzate possono rappresentare spazi ideali a ospitare strutture capaci di garantire l'accesso a un numero maggiore di individui, oltre che all'organizzazione di manifestazioni ed eventi all'aperto.

La localizzazione dell'area oggetto dell'analisi si manifesta inoltre ben collegata al centro urbano, e pertanto idonea alla predisposizione di un sistema di spazi interni ed esterni a servizio della comunità e degli stessi organi amministrativi.

<sup>50</sup> Fonte: <https://www.comune.vado-ligure.sv.it/consulta-associazionismo-e-volontariato>



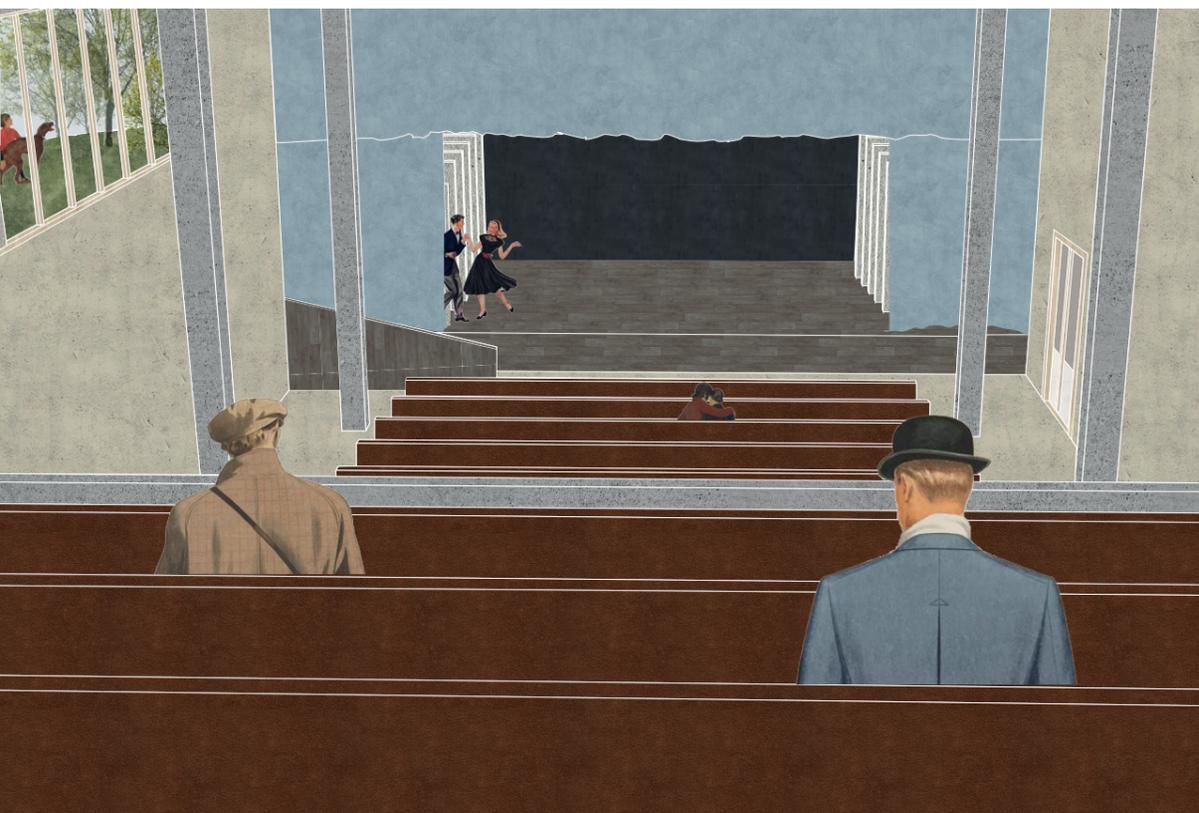
Img. 36  
Associazioni attive a Vado Ligure

### Nuove attività e funzioni

Il sito si presenta come uno spazio privo di una specifica funzione all'interno del tessuto urbano, che la proposta si pone di analizzare e gestire attraverso una coerente pianificazione di nuovi servizi da offrire alla comunità, oltre che dei collegamenti fra essi e l'esistente.

L'importanza di instaurare un dialogo, un legame con il contesto circostante si traduce nella definizione di una serie di percorsi e connessioni fra tre nuovi volumi principali: l'edificio dell'auditorium, l'ostello e la piscina.

Immaginando un percorso che permetta di accedere in maniera diretta ai singoli fabbricati, con un aumento dei parcheggi auto e nuove postazioni di *bike-sharing*, l'utente viene posto nelle condizioni di raggiungere con brevi percorrenze i diversi servizi, che vanno così a formare un sistema unico di spazi ed attività per il tempo libero e lo sport.



Img. 37  
L'Auditorium

### L'Auditorium e le aule studio

Dalle analisi condotte sul territorio si evince una mancanza di spazi idonei ad accogliere le attività promosse dalle diverse associazioni che agiscono sul territorio vadese. Caratterizzato da sempre da un'attenzione particolare al sociale, con il relativo interesse allo sviluppo di occasioni di ritrovo e partecipazione della collettività, il Comune ha infatti dimostrato di saper accogliere e gestire diversi enti autonomi che ormai da anni si impegnano in attività culturali e di assistenza ai più bisognosi. Molto spesso la mancanza di strutture adeguate a ospitare eventi o incontri ne ha però difficile l'organizzazione, con il rischio di interrompere sul nascere lo sviluppo e la diffusione di interessanti iniziative di carattere sociale.

A tale proposito, nel progetto di riqualificazione

dell'area S16 si inserisce un Auditorium da 180 posti a sedere, per lo svolgimento di spettacoli teatrali, conferenze e proiezioni di vario genere, collocato all'interno di un ampio spazio a verde ideato per possibili installazioni e manifestazioni all'aperto.

Il complesso si avvale anche di una serie di uffici e locali direzionali e amministrativi dedicati alle Associazioni locali, oltre che a un'aula studio e un archivio comunale, al fine di rispondere ad esigenze organizzative e di catalogazione dei documenti di interesse pubblico.



Img. 38  
La sala studio

## L'ostello

L'intervento non si limita tuttavia a integrare il settore della cultura e dello sport, ma vuole essere anche a servizio della realtà portuale con la quale confina. L'importanza che negli ultimi anni ha assunto il *gate* di Vado Ligure non può essere trascurata, in modo particolare se l'operazione di recupero si colloca all'intero di una zona industriale. La crescita dell'interporto ha avuto ricadute dirette sulla gestione degli spazi e delle connessioni all'interno del Comune, oltre che nell'organizzazione dei servizi da garantire agli addetti del porto, il cui numero a seguito della creazione della piattaforma risulta cresciuto in maniera esponenziale.

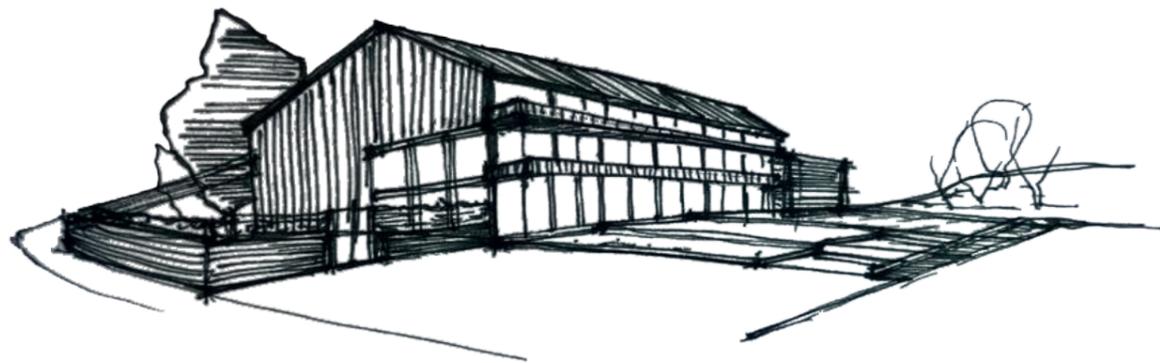
Il potenziamento necessita un adeguamento dei servizi e delle strutture, e la possibilità per i lavoratori di avere a disposizione un alloggio per brevi permanenze rappresenta un ulteriore servizio coloro che non hanno la possibilità di rincasare al termine della giornata lavorativa.

La collocazione vicina agli impianti principali è pensata al fine di risultare accessibile sia dal comparto industriale che dalla via Aurelia ed è comprensiva di un servizio di ristorazione a servizio anche dei soggetti esterni alla struttura.

Il nuovo volume si pone a completamento del prospetto lungo la via Aurelia, avvalendosi dell'ampio parcheggio dalla parte opposta della strada.



Img. 40  
La Sala da pranzo



Img. 39  
Schizzo di progetto

**Img. 41**  
Vista della nuova piscina comunale  
in affaccio sul porto



#### **La piscina**

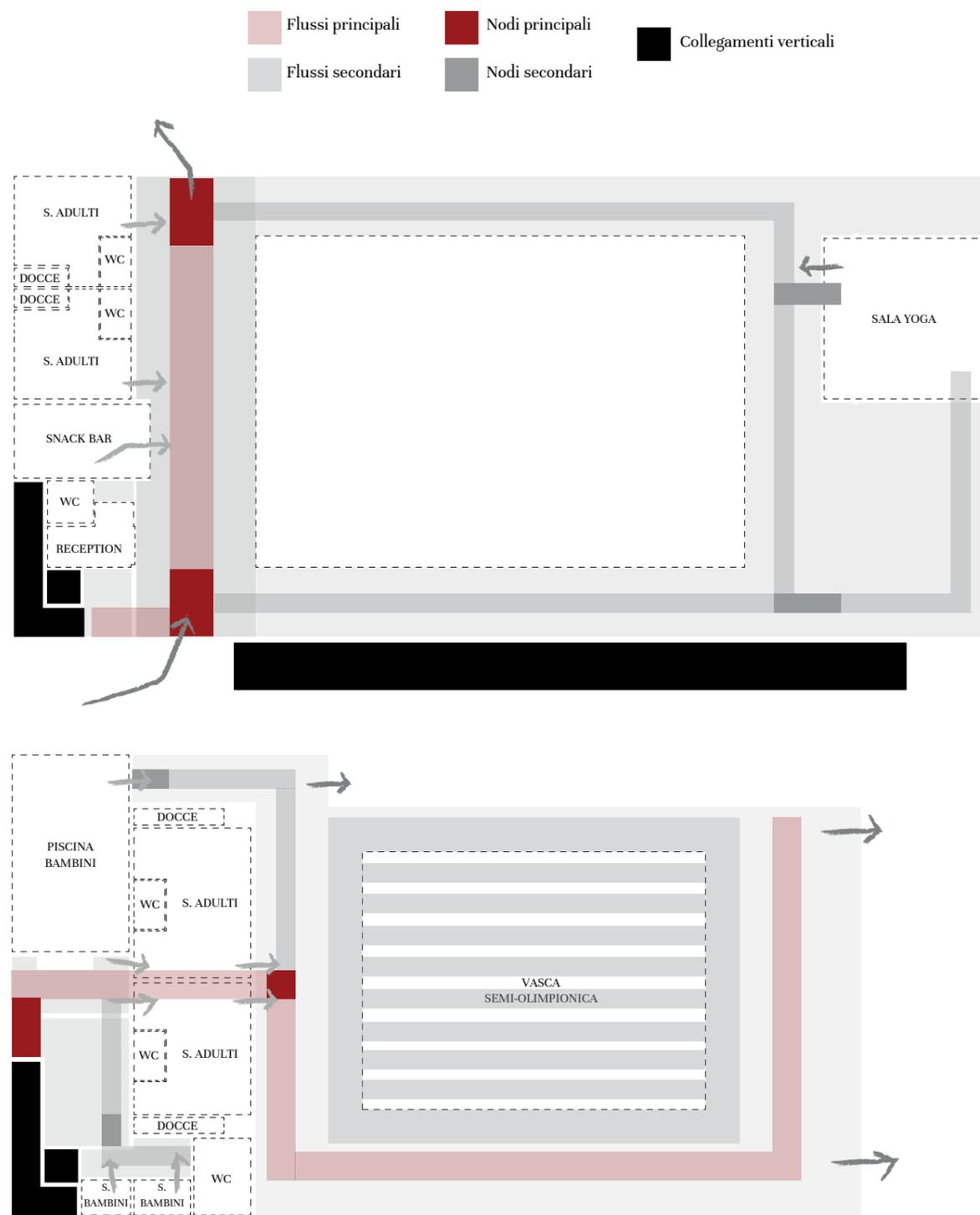
La nuova piscina comunale si inserisce nella proposta di riqualificazione del fronte mare, insieme al recupero del Forte di San Lorenzo e alla sistemazione del piazzale retrostante. Il progetto è comprensivo di una palestra autonoma al piano superiore, in affaccio sulla vasca semi-olimpionica a otto corsie idonea a ospitare competizioni a livello regionale e nazionale.

Al fine di garantire l'accesso a soggetti di età differenti, alla vasca principale è stata affiancata una piscina dalle dimensioni ridotte, comunicante con il corridoio principale.

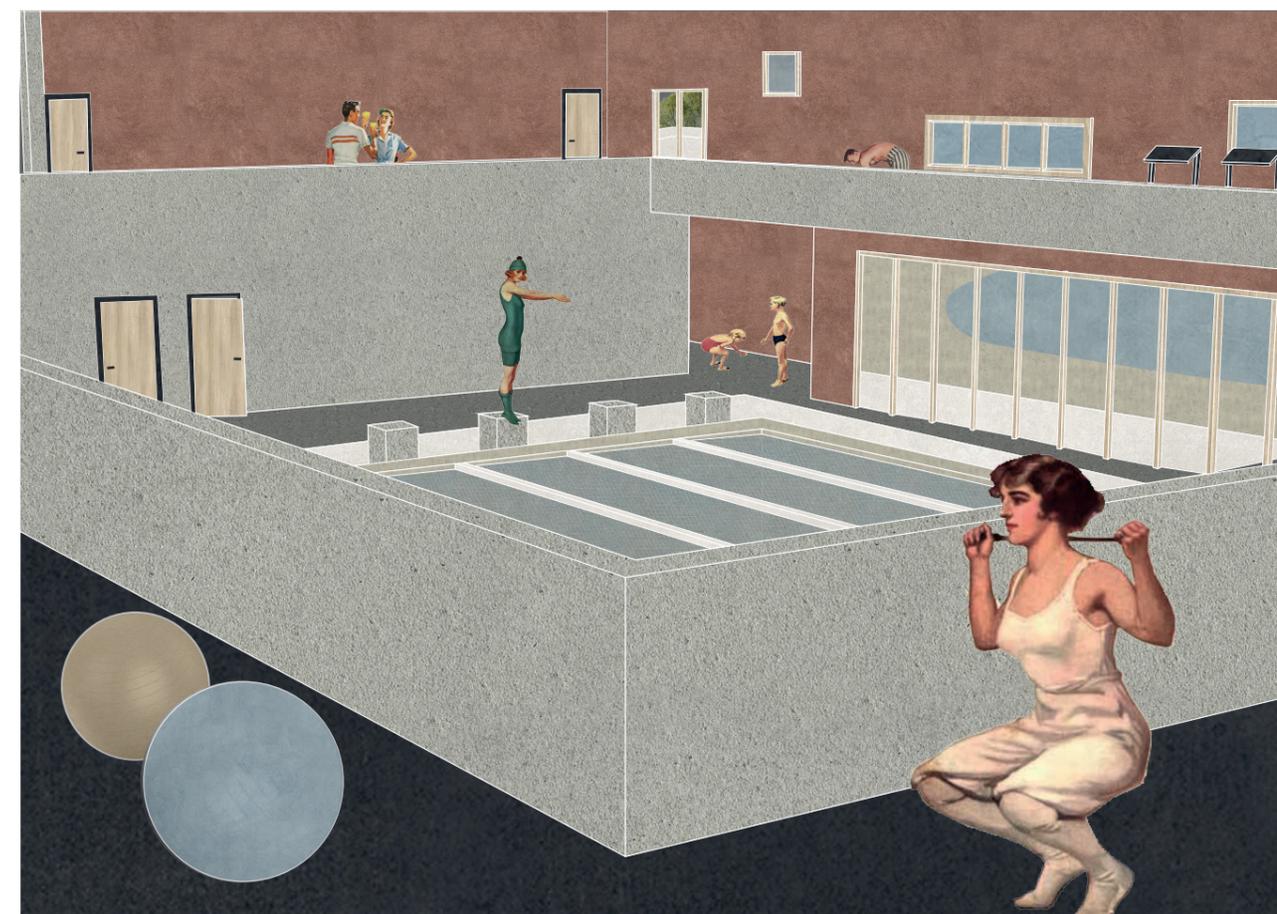
La limitata profondità dell'acqua (50 cm) è stata infatti individuata come livello ideale per salvaguardare la sicurezza dei più giovani, anche nel caso in cui vengano organizzate attività rivolte agli alunni della scuola materna o a piccoli gruppi privati.

Affacciato sul porto, il nuovo volume entra a far parte di un progetto unitario di organizzazione del tratto di costa che dai Giardini Cristoforo Colombo si estende verso Bergoggi, considerando anche la superficie del piazzale San Lorenzo nella sua totalità.

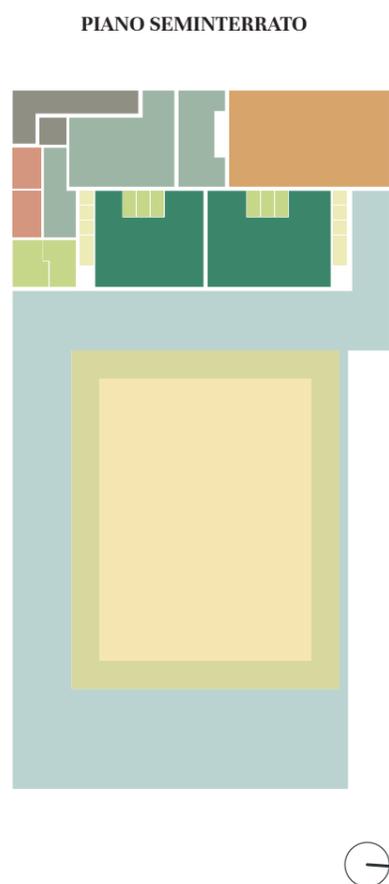
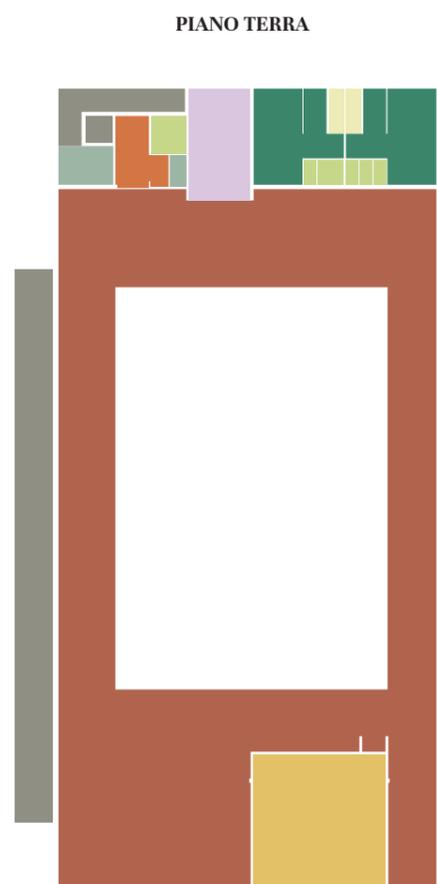
L'intento principale dell'operazione risulta essere il raggiungimento di una continuità funzionale e formale, che permetta di godere a pieno dell'affaccio sul mare, inteso come aspetto da salvaguardare e valorizzare nel progetto di riqualificazione dell'area.



Img. 42  
 Schema dei flussi interni

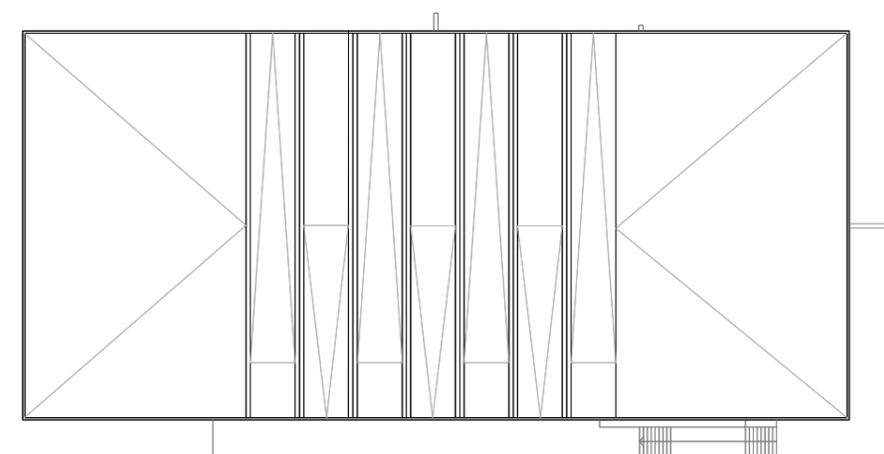


Img. 43  
 Vista interna dalla palestra

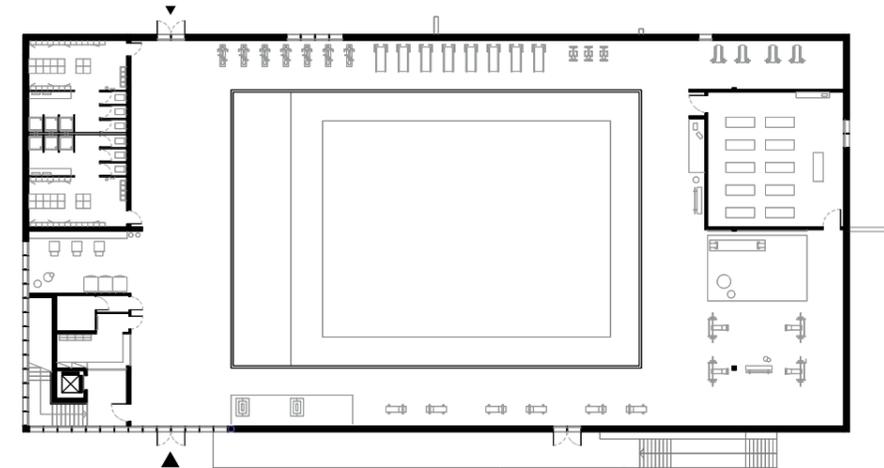


	Collegamenti verticali	127,8 mq		Vasca semi-olimpionica	300 mq
	Spazi di distribuzione	86 mq		Piscina per bambini (h. 50 cm)	67,3 mq
	Servizi igienici	39,9 mq		Sala attrezzi	667,5 mq
	Docce	17,6 mq		Sala yoga - corsi assistiti	88,2 mq
	Perimetro antiscivolamento	156 mq		Reception	15,7 mq
	Area di distribuzione vasca semi-olimpionica	578,9 mq		Sala relax - snack bar	34,1 mq
				Spogliatoi adulti	167,7 mq
				Spogliatoi bambini	12,7 mq

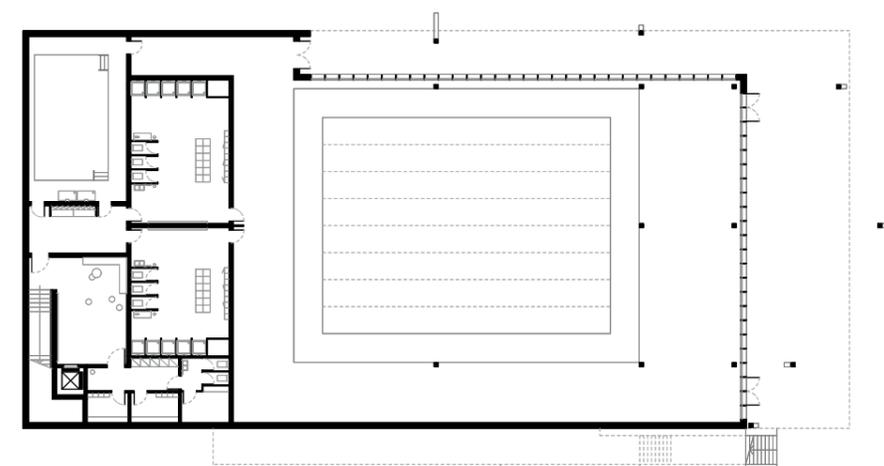
**Img. 44**  
Layout funzionale



**Piano coperture**



**Piano rialzato**



**Piano seminterrato**



**Img. 45**  
Sviluppo planimetrico

## CONCLUSIONI

---

## RIFLESSIONI FINALI

Una crescente sensibilità al tema della riqualificazione urbana si sta affermando ormai da decenni nel pensiero architettonico e urbanistico, ponendo l'attenzione non più soltanto sul singolo manufatto, ma bensì sulla città intesa come sistema complesso da ridefinire. La questione si amplia verso una visione a scala maggiore, ricca sia di opportunità che di incongruenze, limiti e dubbi. Al riguardo, il dibattito sulla conservazione sottolinea l'ambiguità presente su ciò che va preservato, valorizzato, in quanto portatore di un valore storico, culturale o paesaggistico rilevante per la comunità.

Solo di recente, e non ancora in maniera del tutto condivisa, la riqualificazione delle ex-aree industriali è stata inserita fra gli obiettivi di sviluppo promossi dalle Amministrazioni locali, ormai consapevoli della loro centralità in un piano strategico di crescita economica.

Ampie aree si prestano oggi ad essere riformate sulla base di nuove modalità di uso del suolo, più conformi alle esigenze dettate dalla globalizzazione. Il potenziamento delle comunicazioni, dei traffici marittimi e della tecnologia richiede infatti spazi e attrezzature diverse da quelle del passato, più adatte ai ritmi frenetici dell'economia moderna. L'avvenire di Vado Ligure, e con essa di molte delle realtà portuali italiane, è strettamente legato alla sua capacità di rispondere in maniera positiva al cambiamento, alle trasformazioni imposte dall'età moderna. Tale condizione è ormai chiara alle Amministrazioni locali, che negli ultimi anni hanno promosso il potenziamento delle infrastrutture, stipulando accordi nazionali e internazionali al fine di mantenere l'economia vadese nella rete dei commerci globali. In una prospettiva di riqualificazione delle aree urbane lungo la costa e verso l'entroterra si affianca una revisione della viabilità in vista dell'aumento del traffico urbano diretto alle zone industriali, nel rispetto

del centro storico e dei quartieri residenziali. Lo sviluppo di nuove strutture, insieme al recupero dei manufatti esistenti e delle loro pertinenze si è dimostrato un pretesto valido per attivare processi di riqualificazione a scala più ampia, rivolti a un miglioramento delle condizioni ambientali e di fruibilità dello spazio pubblico.

La sensibilità alle dinamiche interne alla società, ai luoghi di incontro e di aggregazione, rappresenta un aspetto non trascurabile nell'organizzazione funzionale della città.

Nel contesto vadese, la comunità stessa ha dimostrato di avere un ruolo centrale nello sviluppo di politiche urbane connesse alle esigenze dei lavoratori e delle loro famiglie, che si sono manifestate nelle diverse forme di associazionismo che hanno dominato il panorama socio-economico del primo Novecento.

L'importanza attribuita allo spazio pubblico si riflette pertanto nelle opere di riqualificazione compiute fino a ora, punto di partenza per la stesura del progetto presentato.

Le funzioni scelte rappresentano solo alcune delle possibili soluzioni da adottare per un potenziamento dei servizi rivolti alla cittadinanza, volumi che fungono da catalizzatori di impulsi nuovi, portatori di opportunità e risorse.

Fattori economici, sociali e urbani si incontrano, interagiscono fra loro e contribuiscono insieme a creare un'immagine di città viva, dinamica e in continua crescita.

Il binomio economia-società, o più in generale territorio-società, rappresenta uno dei punti di partenza di questa analisi e si ritrova con frequenza nelle diverse epoche, legandosi ai cambiamenti che si sono succeduti in secoli di storia.

A Vado Ligure territorio, industria e comunità si muovono all'unisono, come aspetti imprescindibili dell'identità del luogo.

## BIBLIOGRAFIA

- G. Ferro, G. M. Ugolini, *Vado Ligure verso il 2000. Ruolo, storia e futuro dell'economia vadese fra rivoluzione tecnologica e cultura ecologica*, Marco Sabatelli Editore, Savona 1990.
- C. de Volvic, *Statistique des Provinces de Savone, D'Oneille, D'Acqui et de partie de la Province de Mondovì formant l'ancien Departement de Montenoite*, cap. I, Editore Forni, Bologna 1888.
- A. Lunardon, P. Cava, *Dalla "Michallet" al "Vada Sabatia center". Evoluzione di una fabbrica in una città in profonda trasformazione urbana*, Marco Sabatelli editore, Savona 2008.
- A. Lunardon, *Vado Ligure: il Novecento. Cento anni di storia con immagini del territorio sabazio*, Coop Tipografia, Savona 2012.
- A. Lunardon, *La Resistenza Vadese*, Marco Sabatelli editore, Savona 2005.
- G. Spazzapan, *L'ultimo porto. Storia ed immagini di navi famose demolite a Savona e a Vado*, Marco Sabatelli editore, Savona 2003.
- A. Celotto, A. Garbarino, M. Zinola, *Novecento Vadese. Economia, popolazione, ambiente*, Elio Ferraris editore, Savona 1999.
- A. Gramsci, *Quaderni dal carcere*, Editore Einaudi, Torino 1951, vol. II.
- Autorità Portuale di Savona, *Piano Regolatore Portuale. Relazione generale*, Novembre 2001.
- IGEAG Srl, *Analisi della situazione della viabilità in ambito comunale e portuale in relazione alla situazione attuale e previsionale*, Savona 2020.
- Assessorato ai Lavori pubblici e Assessorato all'Urbanistica di Vado Ligure, 1990-2004. *Vado Ligure nelle opere urbanistiche e di riqualificazione urbana*, Effegibì, Vado Ligure 2004.
- Comune di Vado Ligure, *L'inquadramento dell'ambito territoriale, descrizione fondativa*, Capo I.
- Comune di Vado Ligure, *Piano Urbanistico comunale. Progetto preliminare: Norme di conformità per gli ambiti di conservazione e riqualificazione*, Savona 2008.
- Autorità di bacino regionale, *Piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico (ai sensi dell'art.1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998). Caratteristiche idrauliche e geologiche del territorio; Valutazione del rischio idraulico e geomorfologico. Relazione*, Savona 2003.
- Autorità di bacino regionale, *Piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico (ai sensi dell'art.1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998). Caratteristiche idrauliche e geologiche del territorio; Valutazione del rischio idraulico e geomorfologico. Piani di intervento*, Savona 2003.
- C. Norgbert-Schultz, *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*, Electa, Milano 1997.
- K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 1964.
- M. Savino, *Waterfront d'Italia. Piani / politiche / progetti*, FrancoAngeli, Milano 2010.
- M. Halbwachs, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris 1925, e *La mémoire collective*, 1950, ed. critica Paris 1997; in *Italia La memoria collettiva*, Unicopli, Milano 1987.
- M. Heidegger, *Sassi e Discorsi*, trad. it., Mursia, Milano 1976
- Senato della Repubblica, XVIII Legislatura, *Risoluzione della decima commissione permanente (Industria, commercio, turismo)*, Tipografia del Senato, giugno 2019, pp. 2-3.
- P. Gras, *Storia dei porti. Declino e rinascita delle città portuali 1940-2010*, Odoia, Perugia 2013.
- R. Marshall, *Waterfront in Post-industrial Cities*, Soon Press, London 2001.
- Comune di Vado Ligure, *Regolamento del verde pubblico e privato*, Allegato A alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 87 del 19.12.2007, p. 54.

## SITOGRAFIA

- [http://www.istitutostorico.com/il\\_dopoguerra\\_e\\_gli\\_anni\\_del\\_boom\\_economico](http://www.istitutostorico.com/il_dopoguerra_e_gli_anni_del_boom_economico) (21/10/2020)
- [http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS\\_GENERALE/20070917/azione21\\_inliguria.pdf](http://www.ambienteinliguria.it/eco3/DTS_GENERALE/20070917/azione21_inliguria.pdf) (28/10/2020)
- [http://www.storiaindustria.it/repository/fonti\\_documenti/biblioteca/testi/Testo\\_Storia\\_Liguria.pdf](http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/biblioteca/testi/Testo_Storia_Liguria.pdf) (11/11/2020)
- <https://www.exxonmobil.it/Il-Gruppo/Chi-siamo/La-nostra-storia> (29/12/2020)
- <https://www.exxonmobil.it/Il-Gruppo/Attivita/Lo-stabilimento-di-Vado-Ligure#Produzioneoliindustrialeautotrazionemarina> (29/12/2020)
- <https://www.portsofgenoa.com/it/terminal-merci/terminal-rinf-liquide/rinf-liquide-vl/liquide-sarpom-vl.html> (29/12/2020)
- <https://www.apmterminals.com/en/vado-ligure/about/history> (29/12/2020) -> storia del porto
- <https://www.archeologiaindustriale.org/lo-stabilimento-di-savona-della-soc-terni/> (30/12/2020)
- [http://www.edizionieuropee.it/LAW/HTML/37/zn67\\_04\\_120.html#\\_ART0022](http://www.edizionieuropee.it/LAW/HTML/37/zn67_04_120.html#_ART0022) (30/12/2020)
- <http://www.cearivierabeigua.it/it/progetti/progetto-regionale-agenda-2030> (4/1/2021)
- <https://sdgs.un.org/2030agenda> (4/1/2021)
- [https://unric.org/it/agenda-2030/?fbclid=IwAR32uqWFdaSLaG\\_7HcG-mnVAZa4Jk8jPuBijTZCJDmX7k8CB6IHsEaMuCL40](https://unric.org/it/agenda-2030/?fbclid=IwAR32uqWFdaSLaG_7HcG-mnVAZa4Jk8jPuBijTZCJDmX7k8CB6IHsEaMuCL40) (4/1/2021)
- <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/rilanciamo-le-aree-di-crisi-industriale/aree-complesse-nord-italia/savona> (8/1/2021)
- <https://www.ivg.it/2019/05/piattaforma-maersk-ecco-i-dettagli-sulle-assunzioni-e-il-programma-di-formazione/> (19/1/2021)
- <http://www.vadofc.it/index.php/info/stadio/> (22/1/2021)
- <https://www.comune.vado-ligure.sv.it/consulta-associazionismo-e-volontariato> (23/1/2021)
- <https://www.marseille-port.fr/en/Page/12812> (11/9/2020)
- <https://www.euromediterranee.fr/strategie> (8/5/2020)

## FONTI ICONOGRAFICHE

- Foto 1: da raccolte private
- Foto 2: da raccolte private
- Foto 3: da raccolta “Studio G29”
- Foto 4: da raccolta “Studio G29”
- Foto 5: da raccolte private
- Foto 6: dall’Archivio C.R.I. di Vado Ligure
- Foto 7: da raccolte private
- Foto 8: archivio VivereVado
- Foto 9: archivio VivereVado
- Foto 10: da raccolte private
- Foto da 11 a 19: Maria Isabella Gallo, gennaio 2021
- Foto 20: Maria Isabella Gallo, ottobre 2020
- Foto 21: Maria Isabella Gallo, gennaio 2021
- Foto 22: dalla collezione del Museo Civico di Villa Groppallo, Vado Ligure, novembre 2020
- Foto 23: Maria Isabella Gallo, gennaio 2021
- Foto 24, 25 e 26: da raccolte private
- Foto 27: da raccolte private
- Foto 28: Thomas Perreon ph.
- Foto 29: da raccolte private
- Foto 30: da raccolte private
- Foto 31: da raccolte private
- Reportage fotografico: Maria Isabella Gallo, ottobre 2020

Grazie ai miei genitori, per avermi supportato lungo questo percorso, permettendomi di vivere le esperienze che lo hanno reso così speciale.

Grazie a mia sorella Ines e alla nonna Marghe, perchè è dove ci sono anche loro che per me sarà sempre casa.

Grazie a Daniele, perchè oltre le distanze mi è sempre stato accanto, condividendo con me i traguardi più grandi.

Grazie a tutti i miei amici, sia a quelli di sempre che quelli incontrati all'università, perchè è insieme a voi ho passato momenti di vera felicità.

Vorrei ringraziare per questo Emma e Laura, che in questi ultimi anni hanno saputo farmi ritrovare il buonumore anche nelle giornate più grigie, davanti allo schermo e durante gli esami.

Un ringraziamento speciale va anche a Olga e Alessia, la mia famiglia veneziana, che da oltre 400 km di distanza mi fanno sentire ancora con loro.

Grazie a tutto il gruppo dello studio Peluffo&Partners, che si è rivelato uno dei migliori incontri fatti quest'anno.

Grazie all'Amministrazione comunale, agli esperti e a tutti coloro che hanno avuto la pazienza di rispondere alle mie domande e di condividere con me preziose informazioni, permettendomi di portare a termine l'analisi e il progetto.

Grazie alla prof. ssa Silvia Gron che in più di un'occasione ha saputo trasmettermi la passione per questo lavoro, la cura per i dettagli e l'attenzione a ogni aspetto della progettazione.

Infine grazie a Vado Ligure, Venezia e Torino per avermi accolta nelle vostre realtà. A ognuna di voi ho legato un filo, con la consapevolezza di poter tornare.