PROGETTARE LA TRASVERSALITÀ

LETTURA ALTERNATIVA PER LO SPAZIO PUBBLICO A GENOVA

POLITECNICO DI TORINO

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E DESIGN

LAUREA MAGISTRALE IN
ARCHITETTURA COSTRUZIONE CITTÀ
A.A. 2020-2021

RELATORE
PROF. NICOLA PAOLO RUSSI

CORRELATORE
ARCH. FEDERICO CORICELLI

TESISTI
ALBERTO ARTUSO
CHIARA DEREANI
LUDOVICA NOT

PROGETTARE LA

LETTURA ALTERNATIVA PER LO SPAZIO PUBBLICO A GENOVA

TRASVERSALITÀ

POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
A.A. 2020-2021

Relatore
Prof. Nicola Paolo Russi

Correlatore
Arch. Federico Coricelli

Tesisti
Alberto Artuso
Chiara Dereani
Ludovica Not

ABSTRACT

Lungo la costa settentrionale del Mediterraneo esiste un'unica città. Ai suoi estremi si trova la regione ligure: un insediamento lineare sedimentato sulla riviera che ha catalizzato le opportunità e le risorse garantite dal mare, all'apparenza inesauribili. Dopo un periodo di improvviso sviluppo, derivato dalla rivoluzione industriale e dal sogno del turismo di massa, si è verificata una fase di crisi dell'economia e dei valori costitutivi di questa terra. Il brusco processo di dilatazione e contrazione della città ha causato la rottura di un sistema ambientale fragile, che ha risposto con fenomeni di esondazione e dissesto idrogeologico, causando ineguaglianza sociale e spaziale. Secondo tali premesse, la ricerca propone una lettura alternativa del territorio a partire dallo spazio generato dai torrenti che puntellano l'arco ligure. Osservare questi assi trasversali offre una nuova gerarchia dello sguardo in contrasto alla recente immagine della regione, che ha determinato un congestionamento parallelo alla linea litorale, fatto di speculazione edilizia e sovradimensionamento infrastrutturale. Ripercorrere la linea dei corsi d'acqua che scorrono ripidamente dalla sorgente verso il mare, infatti, permette di attraversare i diversi temi che legano indissolubilmente la città al suo territorio. Un approccio transcalare, tramite il quale le prime letture analitiche ed interpretative convergono in tavole progettuali riguardanti sia l'intero territorio, sia porzioni più ristrette della città di Genova, individuando nel sistema insediativo a ridosso del torrente Bisagno un ruolo strategico e dimostrativo. Luogo che sembra aver perso il controllo della propria dimensione, divorando la sua geografia, ragione stessa della sua esistenza. A questo proposito, per formulare un progetto urbano in grado di ripristinare le relazioni tra metropoli e torrente, si attinge al materiale urbano più abbondante all'interno della città: la strada. Essa, accostandosi in maniera pressoché costante rispetto al sistema idrografico, evidenzia il potenziale di essere struttura continua dello spazio pubblico e mezzo attraverso il quale intrecciare la sfera urbana con quella ambientale.
Per ultimo, la ricerca approfondisce i caratteri compositivi dello spazio pubblico nei tre luoghi urbani dove il manto stradale sovrasta il corso d'acqua, spazio ideale in cui riaprire la competizione tra natura ed artificio.

INDICE

INTRODUZIONE 10

01 MAR METROPOLITANO 16

Un fenomeno di densità lineare 19
L'identità mediterranea 19
La chiave di volta dell'arco latino 25
Cinque metropoli costiere 27

02 LA CITTÀ LINEARE LIGURE 32

Un progetto trasversale 35
Rapporti territoriali 35
Un paesaggio "lunare" 38
Logica reticolare 40
Città concettuali 45
Salto di scala 49

03 LE FORME DI GENOVA 56

Costruire Genova 58
Pianta zero 62
Genova Ottocento 64
Grande Genova 66
Genova -infrastruttura 68
Genova metropolitana 70
Genova trasversale 72
I tessuti urbani di Genova 74
Costruire Genova, 2013 76
A01 Demolire Genova 80
Genova Atlas 84

04 BISAGNO GREEN CARPET 98

Un paesaggio da ricostruire 101
Sezione tipo 122
La sezione territoriale 123
A02 Micro public spaces 132
La piazza sul mare 136
Tempi supplementari 154
Il parco sospeso 170

INDICE DELLE FIGURE 190

BIBLIOGRAFIA TEMATICA 194

SITOGRAFIA 196

PHOTO CREDITS 197

INTRODUZIONE

Pieter Bruegel the Elder, *Landscape with the Fall of Icarus*, c. 1560, olio su tela, 73.5 cm × 112 cm, Bruxelles, Royal Museums of Fine Arts of Belgium.

Il presente lavoro di ricerca ha come oggetto di studio Genova, una città dal carattere ambivalente, in continua tensione fra acqua e terra. Sin dalle sue origini viene paragonata a Giano, un'entità mitologica bifronte, con un volto che guarda al mare e un altro rivolto alla montagna. A raccordare tali polarità intervengono due linee naturali, che definiscono il territorio genovese: i torrenti Polcevera e Bisagno. Entrambi colpiscono sempre più frequentemente la popolazione con eventi alluvionali inondando l'area urbana che, incurante delle caratteristiche fisiche dell'alveo, imbriglia le sponde dei torrenti coprendoli per lunghi tratti. Queste le premesse che, durante le fasi preparatorie della ricerca, hanno reso necessario il consulto di un esperto in tema di Idraulica Ambientale, il professore del Politecnico di Torino Roberto Revelli[1]. Oltre agli utili aspetti tecnici e strategici da lui evidenziati, la riflessione è ricaduta sulla difficoltà nel conciliare due istanze alle quali apparentemente non è possibile porre freno: l'ambizione umana e la forza dell'acqua.
Il luogo in cui le modificazioni antropiche hanno ristabilito fortemente le regole della natura si riconosce nella Val Bisagno, su cui il percorso progettuale ha focalizzato l'attenzione. Proprio tale caso dimostra l'urgenza di attuare nuove misure preventive. In questo senso, il 30 maggio 2020, il comune di Genova informa i cittadini riguardo l'imminente apertura del cantiere per la realizzazione di una «nuova galleria scolmatrice»: un'opera ingegneristica che garantirà di smaltire direttamente in mare la portata d'acqua eccedente alla capienza del torrente, scongiurando i rischi di inondazione. Sulla base di questa notizia è possibile costruire un futuro diverso per la popolazione che vive in questi luoghi.
Tuttavia, essa mette alla luce alcuni interrogativi cruciali: quali criticità permangono nella gestione di tali problematiche? Qual è il ruolo del progetto nel rapporto che si instaura tra l'uomo e l'ambiente circostante?
Il presente studio mette quindi sullo sfondo gli scenari climatici guardando alla crisi che la città sta manifestando come fase preliminare positiva per lo sviluppo di un progetto trasversale. Nel tentativo di rispondere agli interrogativi sopra citati, il percorso di tesi ambisce all'elaborazione di un disegno complessivo per la città. In questo senso, l'architetta e urbanista Paola Viganò (1961) identifica «Il progetto come produttore di conoscenza»[2], come «forma specifica di interrogazione della realtà».
Il primo passo della ricerca inserisce Genova all'interno del paesaggio metropolitano del Mediterraneo. Il capitolo iniziale si apre con lo studio e la comparazione di cinque metropoli affacciate sul mare, al fine di comprendere il rapporto che si instaura tra le città in oggetto e le rispettive condizioni geografiche. Da questo confronto emerge una particolarità relativa al territorio ligure: l'estesa conurbazione che si spinge parallelamente alla linea litorale viene sorretta dal sistema idrografico, una successione continua e piuttosto regolare di torrenti che ritmano perpendicolarmente la costa facendo breccia nei rilievi

1
lincontro google meet tra gli autori della tesi e l'ingegnere ambientale Roberto Revelli tenutosi il 7 gennaio 2021.
2
Paola Viganò, *I territori dell'urbanistica Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma 2010.

liguri. È da questa peculiare conformazione che prende luogo l'ipotesi di interpretare il territorio a partire dai corsi d'acqua sui quali le città liguri si insediano.
La costruzione dell'ipotesi si compone in tre fasi teorizzate da Paola Viganò all'interno de «I territori dell'urbanistica» (2010), pubblicazione fondamentale per la stesura del presente lavoro di tesi. Tali procedimenti, non vanno necessariamente considerati in modo consequenziale, si tratta di azioni parallele a cui un'ipotesi viene avanzata e, al tempo stesso, sorretta da un'interpretazione.
La prima fase di «concettualizzazione», ovvero costruzione teorica e raccolta di immaginari, è lo spazio nel quale riconoscere il principale metodo insediativo del territorio per comprenderne regole ed ordine; riformularne e ricomporne i caratteri per creare una nuova conoscenza. Diagrammi e «decostruzioni» progettuali mirano a chiarire la successiva interpretazione del territorio. Per questo lo studio di alcuni progetti e rappresentazioni, realizzati e non, diventano l'oggetto privilegiato ai fini progettuali.
Segue una fase di «descrizione«, che riconosce condizioni particolari e cerca di stabilire nuovi rapporti fra le cose. A questo proposito, l'uso della cartografia come strumento di interpretazione si è rivelato utile per delineare temi poco esplorati. Il territorio ligure viene studiato come una città lineare, un sistema in cui insediamento, infrastruttura ed ambiente naturale si fondono. Questa lettura preliminare, con le parole dell'urbanista milanese Bernardo Secchi (1934-2014), consente di costruire «una vera e propria chiave interpretativa delle relazioni che intercorrono tra il sistema insediativo e le attività socio-economiche ad esso associate»[3].
Si decide di descrivere la costa a partire da queste tracce, analizzate con l'ausilio di sezioni trasversali all'arco ligure. Tale scelta ha permesso di guardare al territorio non più attraverso fasce omogenee longitudinali, ma per sezioni discontinue del sistema territoriale: una struttura in cui mare, città, aree agricole e boschi vengono raccordati dalla linea del torrente.
Dopo aver composto tale sfondo cognitivo, viene affrontata l'ultima fase che consiste nella «formulazione» di una proposta progettuale, la costruzione di un nuovo scenario all'interno di un'area definita. Scendendo di scala la riflessione è calata sullo strumento della lettura trasversale e di come si posa conciliare con un approccio transcalare al progetto della città. Per tale ragione, si approfondisce la strategia individuando nel sistema insediativo a ridosso del torrente Bisagno un ruolo dimostrativo. Qui, come nella quasi totalità delle città liguri, la strada si accosta in modo pressoché costante rispetto al sistema idrografico, distendendosi pervasivamente all'interno della città. Il vuoto che la strada descrive, evidenzia il potenziale di essere struttura continua dello spazio pubblico e mezzo attraverso il quale intrecciare la sfera urbana con quella ambientale. La trasversalità si concretizza anche nel linguaggio compositivo con cui il progetto si sviluppa, a partire dai tre luoghi urbani dove il manto stradale sovrasta il corso d'acqua. Strategia progettuale applicata dove il sistema viario intrattiene un ruolo unico con l'idrografia della città: partendo da Sud, nel quartiere di Foce la via Aurelia[4] corre al di sopra del torrente; nel cuore di Marassi l'alveo è coperto da un piazzale con parcheggi, mentre al centro dell'area urbana di Staglieno uno svincolo autostradale si sovrappone all'ambiente torrentizio.

3
Bernardo Secchi, *Tre piani : La Spezia, Ascoli, Bergamo* (a cura di Cristina Bianchetti), Franco Angeli, Milano 1994., p.26.

4
Collega Roma con la Francia seguendo la costa del Mar Tirreno e del Mar Ligure e toccando nove capoluoghi di provincia oltre a importanti località turistiche.

MAR METROPOLITANO

01

© GIANNI BERENGO GARDIN

Gianni Barengo Gardin, *Gianni Berengo Gardin. Storie di un fotografo*, Genova 2002.

L'arrivo al mare nella seconda parte: l'equilibrio perduto, della sezione dell'Italia.
Formato: 18 cm x 24 cm
Autori Foto: Fot. Ancillotti
Autori Opera: Gardella Jacopo, Paciello Steno, Macchi Cassia Cesare, Bonfanti Ezio, Aymonino Carlo, Aulenti Gae.
Ubicazione: TRN_XIII_07_0315
Bibliografia: Tredicesima Triennale di Milano 1964, pp.138-141.

© TRIENNALE DI MILANO

Il tempo delle vacanze nella seconda parte: l'equilibrio perduto, della sezione dell'Italia.
Formato: 24 cm x 30 cm
Autori Foto: Publifoto
Autori Opera: Paciello Steno, Aymonino Carlo, Aulenti Gae, Bonfanti Ezio, Gardella Jacopo, Cascella Andrea, Macchi Cassia Cesare.
Ubicazione: TRN_XIII_07_0312
Bibliografia: Tredicesima Triennale di Milano 1964, pp. 138-141.

© TRIENNALE DI MILANO

Un fenomeno di densità lineare

L'identità mediterranea

La ricerca prende luogo a partire dal riconoscimento di un tema, quale la condizione di dispersione lineare che interessa l'intero arco settentrionale del Mediterraneo, una sottile fascia di urbanizzato che separa due macro vuoti principali: il mare e l'entroterra. Approfondendo il rapporto tra l'insediamento urbano e la costa è possibile notare un'unica città, che quasi senza soluzione di continuità percorre la linea del mare, infrangendo qualsivoglia confine amministrativo o culturale[1]. Infatti, anche se nella maggior parte dei casi le regioni vengono delimitate a partire dalle caratteristiche fisiche naturali - molto spesso lungo la linea dei crinali o dei solchi vallivi - è possibile percepire un particolare sfondo comune per tali territori, complice l'unitarietà territoriale data dalla continuità delle infrastrutture. Procedendo con una sezione di territorio a scala europea, vengono individuati i punti nei quali la concentrazione edilizia aumenta e dai quali essa si distende per l'interezza del litorale. L'intenzione è quella di ritagliare un *frame* territoriale ben definito all'interno del panorama europeo nel quale Genova possa confrontarsi.

«Niente è più mal definito della parola Mediterraneo»[2].

Già dalle prime parole pronunciate sull'argomento, Hildebert Isnard (1904-1983), geografo francese, rivela la difficoltà nel riuscire a definire un carattere unitario al paesaggio mediterraneo, un luogo che tocca tre continenti, e culla delle principali religioni monoteiste e accoglie una grande diversità biologica. Si tratta, infatti, di un ambiente contraddittorio e cangiante le cui sfumature mutano a seconda della soggettività dell'interpretazione. Per focalizzare la ricerca sui temi urbani contemporanei, è necessario andare oltre all'immaginario classico o di stampo prettamente naturalistico utilizzato, ad esempio, dallo storico Fernand Braudel[3]. Egli, connazionale e contemporaneo di Isnard, determina che:

«il Mediterraneo si estende dal primo ulivo che si raggiunge arrivando dal Nord ai primi palmeti che si levano in prossimità del deserto»[4].

Nonostante non esista una definizione unanime, la trasformazione della macchia mediterranea è visibile a molti. Nell'ultimo secolo questo territorio ha cambiato volto molto rapidamente, vedendo sorgere lungo le sue coste numerose metropoli e conformazioni urbane inedite che necessitano di un immaginario nuovo. Di seguito, si tenterà di descrivere la costa a partire da interpretazioni originali, contributi caratterizzati da sguardi sensibili dell'ultimo cinquantennio. Le prime analisi territoriali guardano a Genova come uno dei numerosi e sempre differenti tasselli che compongono il paesaggio culturale del Mediterraneo. La presenza del mare apre le comunità ad innumerevoli opportunità, tanto da essere fondamentale per l'economia, le sue vicende politiche, i discorsi intellettuali e i temi urbanistici.

1
« Nel XX secolo in effetti si è assistito al manifestarsi di una tendenza generale alla concentrazione urbana sui litorali. Tutta un'ampia gamma di agglomerati: dalle cittadine alle grandi pozze urbane, dalle periferie informi alle stazioni balneari improvvisate, dalle piccole capitali locali alle potenti megalopoli, ha via via occupato gli spazi sulle rive del mare, sfigurandole in modo inesorabile, ma affermando comunque la vitalità dei litorali rispetto ai territori dell'interno. I geografi hanno chiamato questo fenomeno "litoralizzazione"».
Jean-Francois Troin in *Le metropoli del Mediterraneo città di frontiera città di cerniera*, Editoriale Jaca Book, Milano 1997, cit., p.10.

2
Traduzione letterale degli autori di *«Rien n'est plus mal défini que le mot méditerranéen»* in Hildebert Isnard, *Pays et paysages méditerranéens*, Vendome: Presses universitaires de France, 1973.

3
Fernand Paul Achille Braudel (Luméville-en-Ornois, 24 agosto 1902 – Cluses, 28 novembre 1985) è stato uno storico francese e uno dei principali esponenti della École des Annales, che studia le civiltà e i cambiamenti a lungo termine, in opposizione alla storia degli avvenimenti. È ritenuto uno dei massimi storici del XX secolo. È stato direttore della VI sezione dell'École Pratique des Hautes Études (divenuta poi École des Hautes Études en Sciences Sociales) di Parigi e primo presidente dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" (1968-1984).

4
Fernand Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini*, Bompiani, Milano 2002, cit.

Nel corso della storia, l'enorme massa d'acqua è stata strumento per sviluppare rapporti inediti tra le città che vi si affacciano ed il resto del mondo. A partire dalla fondazione dei primi insediamenti, il mare è servito come roccaforte naturale e fonte di beni e materiali utilizzati per il progresso delle città. Città-porto, chiuse verso l'entroterra da cinte murarie, si disseminano lungo la costa, unite nell'intento di possedere l'egemonia marittima[5]. Le logiche commerciali che hanno caratterizzato la nascita e lo sviluppo degli insediamenti sono rimaste pressoché invariate dalla nascita delle Repubbliche marinare[6]. Con l'avvento della rivoluzione industriale e lo stabilirsi di questo settore come forza trainante dell'economia, sorge la necessità di garantire un adeguato scambio di merci e persone. La costa viene utilizzata come supporto a tali attività, dunque vengono realizzate distese di cemento che separano il mare dai nuclei urbani originari. A questo proposito, il fotografo Gabriele Basilico (1944-2013) nella stesura del progetto editoriale convogliato in «*Cityscapes*»[7], pubblica nuovamente alcune fotografie comparse per la prima volta in «*Porti di Mare*»[8], altra celebre pubblicazione frutto della collaborazione tra il fotografo e l'architetto Aldo Rossi. Sfogliando le pagine dell'opera sui paesaggi urbani, si nota un singolare accostamento di scene portuali e industriali di città differenti: Valencia e Trieste, Nizza e Palermo, e ancora, Genova e Barcellona, che, sorprendentemente, sembrano appartenere al medesimo luogo, un unico grande scalo marittimo.

Nei tempi moderni, specialmente la costa settentrionale del Mediterraneo è stata identificata come il luogo del *leisure* e del turismo, immagine che ha portato con sé vaste problematiche, soprattutto nel rapporto tra l'insediamento e la gestione dei flussi turistici, tra la costa e i suoi bisogni biologici. Già durante il boom economico, la Tredicesima Triennale di Milano nel 1964 si appresta a descrivere il fenomeno all'interno di un'esposizione che affronta il tema del tempo libero, utilizzandolo come chiave di lettura per indagare le trasformazioni fisiche ed immateriali di quel periodo[9]. Particolarmente significativa risulta la sezione italiana della mostra che, a partire dal titolo delle tre parti[10] in cui è organizzata, esorta a riflettere circa il nuovo ruolo dell'architettura e dell'urbanistica nei confronti dello sfondo litorale: è possibile trovare un compromesso tra i nuovi immaginari della società di massa e le esigenze di un paesaggio già in profondo mutamento?

Poiché piuttosto attinente ai fini narrativi della ricerca, si mette in evidenza l'installazione che tramite l'artificio dello specchio riproduce all'infinito l'immagine de "L'arrivo al mare", come a voler sottolineare le criticità nella sistematica ripetizione del modello turistico, fatta di monofunzionalità e bassa qualità edilizia, indiscriminatamente sviluppata lungo la totalità della costa.

Nel 1999, all'interno della pubblicazione «*COSTA IBERICA upbeat to the leisure city*» si individua la matrice sociologica alle origini del fenomeno, cioè la carica di immaginario sostenuta dal settore turistico. Gli autori Winy Maas (1959) e Jacob van Rijs (1964) descrivono così il tema:

«*Questa "città lineare" non può essere descritta in termini urbanistici classici. Consiste principalmente in spostamenti temporanei di persone raggruppate per gruppi sociali molto specifici. In primavera, un gran numero di anziani pensionati sfugge ai loro freddi e probabilmente malsani paesi per il clima e i periodi più freddi dell'anno; in estate la più grande concentrazione di giovani nel mondo si può trovare come ad un disco-world-jamboree contemporaneo; in autunno diventa un ottimo rifugio per gli stessi spagnoli; e nei mesi invernali il posto si trasforma in una pura "città fantasma"*»[11].

Le città del Nord del Mediterraneo e coloro che le abitano sono stati plasmati da un paesaggio comune, più volte trasformato per i medesimi obiettivi nel corso della storia. Città per secoli divise oggi trovano unità nel loro essere "città-porto" o "città fantasma" e nel fronteggiare problematiche comuni. Guardare al territorio costiero come un'unica entità internazionale, fatta di specificità peculiari, potrebbe dimostrarsi utile per la progettazione di un nuovo orizzonte di senso, un'ipotesi nuova per una risignificazione non più basata sulla competitività turistica o commerciale e sullo sfruttamento indistinto della costa.

Immagine copertina di MVRDV, *COSTA IBERICA upbeat to the leisure city*, ACTAR, Barcellona 1999.

5
Luciano Grossi Bianchi, Ennio Poleggi, *Una città portuale del medioevo, Genova nei secoli X-XVI*, Sagep, Genova 1980.
6
Jacques Herres, *Genova nel '400 : civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo popolare*, Jaka Book, Milano 1991.
7
Gabriele Basilico, Filippo Maggia (a cura di) *Gabriele Basilico Cityscapes*, Baldini&Castoldi, Milano 1999.
8
Gabriele Basilico, testi di Aldo Rossi e Roberta Valloira, *Porti di Mare*, Arti Grafiche Friulane, Udine 1990.

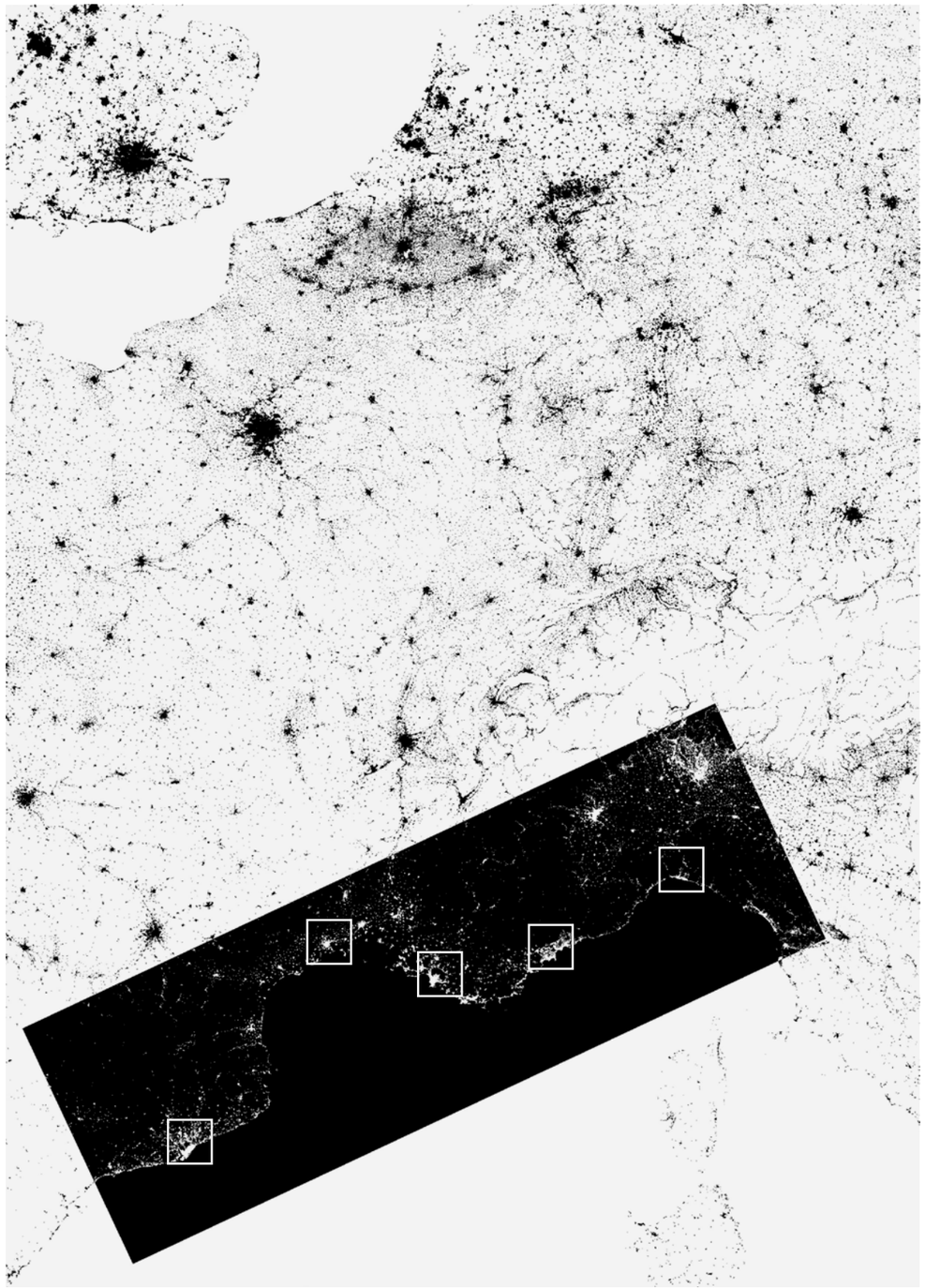
9
Dall'archivio storico della Triennale di Milano: «Tempo libero. Negli anni del boom economico, il tema scelto per la XIII Triennale è quello del tempo libero. Per la prima volta una mostra riflette sugli aspetti quantitativi e qualitativi del tempo libero, sul ruolo dei consumi e sulla relazione con il tempo lavorativo».
10
«L'equilibrio per pochi»; «L'equilibrio perduto»; «L'equilibrio da ritrovare».

11
Traduzione di Silvana De Bari, Valerio Di Festa, Stefania Iraci Sareri in *THROUGH THE ROOMS INTO A DIORAMA.An alternative domestic model to inhabit the territory*, Tesi di laurea magistrale discussa nell'anno accademico 2019/2020, Politecnico di Torino. Testo originale della citazione: «*This "Ciudad Lineal" cannot be described in classical urban terms. It mainly consists of a temporary shift of people grouped together in very specific social appearances. In springtime, huge numbers of elderly retired people escape their cold and probably unhealthy mother countries for the weather and colder times of the year; in summer the biggest concentration of youth in the world can be found as a contemporary disco-world-jamboree; in autumn it becomes a fine retreat for the Spanish themselves; and in the winter months the place turns into a pure "Ghost town"*».
MVRDV, COSTA IBERICA upbeat to the leisure city, ACTAR, Barcellona 1999.

Genova

Barcellona

Gabriele Basilico, Filippo Maggia (a cura di)
Gabriele Basilico Cityscapes, Baldini&Castoldi,
Milano 1999, pp.154-155.



Le cinque città europee selezionate per l'indagine

Fonte cartografica: Urban morphological zones | Corine Land Cover Change | Copernicus | 1:100.000| Ed.2019 (rielaborazione del dato)

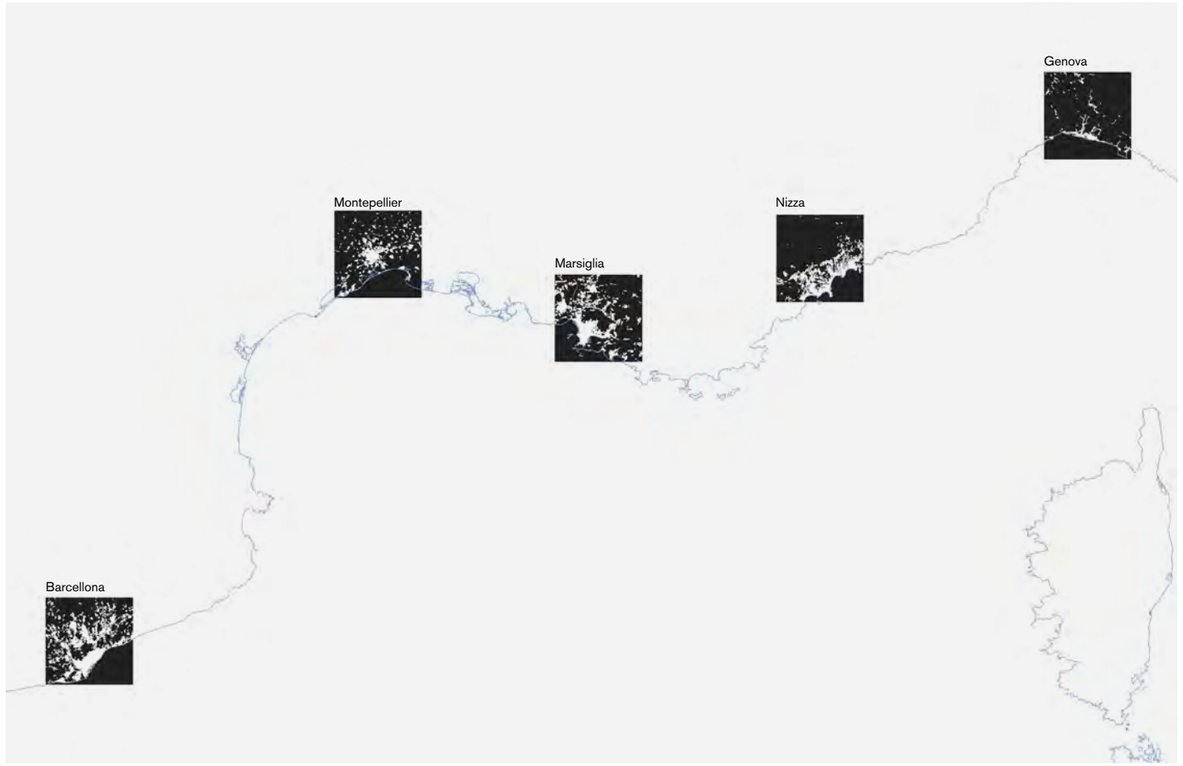
La chiave di volta dell'arco latino

L'espressione «arco latino» ha origini piuttosto recenti: viene coniata nel 1973 e resa effettiva in forma di organizzazione internazionale nel 1989[12]. Il termine è nato per indicare l'area geografica che interessa le regioni comprese tra la città di Valencia e quella di Napoli, con un'accezione principalmente commerciale, al fine di controbilanciare assetti strategici localizzati nel Nord Europa[13]. Nonostante l'espressione rimandi ad origini storico-linguistiche, si tratta di paesi maggiormente interessati alle relazioni con la terraferma piuttosto che alle regioni costiere. A tal proposito nascono delle perplessità circa la sua delimitazione geografica[14]. Se risulta tutt'oggi difficile definire l'entità di tali dinamiche è anche a causa della sua novità:

«Negli ultimi decenni una congiuntura economica analoga ha legato in una comune vicenda territori a lungo profondamente divisi»[15].

Le analisi seguenti intendono indagare l'ambiguità e l'incertezza a partire dalla delimitazione di un punto cardine, una chiave di volta dell'arco latino, una collana di metropoli che possano stabilire un nuovo carattere urbano fatto di rapporti di territorialità e continuità morfologica. A tal fine, si guarda al territorio litorale con sguardi molteplici, enfatizzando il rapporto delle singole città con l'entroterra, per poter confrontare caratteristiche eterogenee che, messe a sistema, generano potenzialità e permettono forse di studiare scenari inediti. Col presente lavoro di ricerca si propone un inquadramento alla scala continentale ed un confronto del territorio genovese con altre quattro metropoli disposte lungo la linea della costa settentrionale del Mediterraneo. Il Mar Mediterraneo non è immaginato come limite, la demarcazione meridionale della città, tantomeno come mero mezzo grazie al quale tessere rapporti commerciali. Contrariamente, guardare la città sotto una prospettiva europea permette di sviluppare un orizzonte critico con altre quattro metropoli del continente che, proprio come Genova, intrattengono uno strettissimo rapporto con il Mare. Quest'ultimo viene utilizzato come metro di paragone per valutare i rapporti che la città ha intrattenuto con esso. Spesso, il risultato del confronto e della competizione genera innovazione, la creazione di ruoli e scenari.
Le metropoli prese in esame sono: Genova, Nizza, Marsiglia, Montpellier e Barcellona. Il metodo di confronto non segue i limiti amministrativi, considerati poco rappresentativi dei reali rapporti che le città stringono con l'ambiente che le circonda. Per ricavare e rappresentare dati più aderenti alle condizioni reali e per far ricadere l'attenzione verso un discorso morfologico e geografico, su ogni territorio urbano viene intersecata un'area di dimensioni medesime, un campione di 50x50 chilometri, per un'area totale di 2.500 chilometri quadrati, appositamente posizionata in modo tale da rivelare le connessioni fra il *core* urbano principale, il mare e l'entroterra. Le aree circoscrivono sei temi riguardanti le aree urbanizzate, il sistema dell'ambiente naturale, il sistema dell'agricoltura e dell'allevamento,

12
Cristiana Caboldi, *L'arco latino mediterraneo nel contesto europeo* in Piero Bonavero (a cura di), Egidio Dansero (a cura di), *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, UTET Libreria, Torino 1998, p.143.
13
Ibid, p.143.
14
Emma Salizzoni, *Paesaggi Protetti. Laboratori di sperimentazione per il paesaggio costiero euro-mediterraneo*, Firenze University Press, Firenze 2012, p.10.
15
Eraldo Leardi, *L'organizzazione territoriale delle regioni litoranee: la nuova geografia del Mediterraneo occidentale,* Treballs de la Societat Catalana de Geografia 1984, cit., p. 20.



Inquadramento delle cinque città europee selezionate

Fonti cartografiche: Urban morphological zones | Corine Land Cover Change | Copernicus |1:100.000| Ed.2019; Europe coastline | European Environment Agency| (rielaborazione dei dati)

Cinque Metropoli costiere

le relazioni infrastrutturali delle reti autostradali e ferroviarie, infine, il sistema delle acque. Il numero di abitanti, invece, si riferisce ai limiti amministrativi dei rispettivi territori metropolitani. Dal confronto si denotano affini conformazioni dell'insediamento e delle infrastrutture, ma anche caratteri specifici, varietà di qualità e di quantità dell'assetto urbano in risposta alle esigenze interne alla città e alle caratteristiche fisiche del substrato ambientale sul quale poggiano; possibile modello per una nuova urbanità in grado di conciliare i bisogni della città ai caratteri naturali del luogo.

Guardando alle aree urbanizzate, si nota ciò che precedentemente era stato intuito a carattere qualitativo: quasi la totalità della linea costiera è satura di insediamenti, ad eccezione di Montpellier. Città di fondazione relativamente recente rispetto alle altre, si è conformata in uno sviluppo monocentrico. A causa della recente attrattività della costa, le infrastrutture e gli insediamenti si trovano interamente lungo il litorale o a ridosso delle poche brecce vallive. Questa linearità dell'insediamento non corrisponde sempre ad una rettilineità dei collegamenti viari: per Barcellona e Marsiglia si è optato per un sistema infrastrutturale a rete, in stretta continuità con il continente. Le aree naturali di Genova, corrispondenti a tre quarti dell'area presa in esame, creano un margine netto vicino alla costa, complice il brusco innalzamento dei rilievi montuosi che non ha permesso un'espansione disordinata dell'edificato, determinando una forte dualità insediamento-natura. Il paesaggio collinare con il tempo è stato abbandonato a causa della forza accentratrice della città, generando problemi ambientali di cui si discuterà nei prossimi capitoli[16]. Anche l'area di Nizza presenta una forte componente naturale, che pare essere più sfrangiata e discontinua. Sotto questo aspetto, Genova presenta l'estensione urbana minore rispetto alle altre metropoli considerate, meno della metà di Montpellier a parità di popolazione. La città ligure, infatti, negli ultimi trent'anni ha visto diminuire gli abitanti della sua area metropolitana di ben 125.000 unità[17] in seguito ad uno sviluppo urbano improvviso e sovradimensionato[18]. Tali indizi portano alla conclusione che il fenomeno di crescita della città sia ormai terminato[19], ritrovandosi con un'area portuale sproporzionata rispetto alla sua grandezza (quasi superiore di 200 ettari rispetto a Barcellona), all'interno di un settore ancora in crisi[20]. In tal senso, diventa necessario riconsiderare l'immagine del mare come inesauribile fonte di ricchezza e guardare al territorio con sguardi nuovi. Considerando l'interfaccia tra mare ed entroterra è possibile notare un carattere unico all'interno del campione genovese: la linea di costa viene definita da una successione regolare di corsi d'acqua, carattere morfologico poi replicato dal sistema infrastrutturale, che stabilisce il collegamento con il Nord Italia.

16
Vedi capitolo 02 La città lineare ligure.
17
Fonte: United Nations, Department of economic and social affair.
https://population.un.org/wpp/
18
Vedi capitoli 02 e 03.
19
Anche le trasformazioni del suolo, da trent'anni sono quasi del tutto cessate.
Fonte: https://www.copernicus.eu/en
20
Paolo Arvati, *Dalla città divisa alla città frammentata* in Bruno Sessarego (a cura di), *La Genova del 2000 di Quaderni del Circolo Rosselli*, Alinea, , n.2/2000, Firenze 2000, pp.19-28.

Barcellona	Montepellier	Marsiglia	Nizza	Genova	
					Immagine satellitare
					Aree urbanizzate
					Sistema dell’agricoltura e dell’allevamento
					Sistema dell’ambiente naturale
					Reticolo ferroviario
					Rete autostradale
					Sistema delle acque

Fonti cartografiche:
Corine Land Cover Change | Copernicus |1:100.000| Ed.2019; Europe coastline | European Environment Agency| (rielaborazione dei dati)

Barcellona	Montepellier	Marsiglia	Nizza	Genova	
+36,2	+53	+13,4	+10,3	-15,5	Andamento della popolazione [%]
766	325	544	153	911	Aree portuali [ha]
31,45	15,26	24,71	18,32	6,29	Aree urbanizzate [%]
16,79	39,34	19,56	6,08	18,44	Sistema dell’agricoltura e dell’allevamento [%]
51,76	45,45	55,73	75,6	75,26	Sistema dell’ambiente naturale [%]
408	164	272	77	351	Reticolo ferroviario [km]
408	157	323	90	258	Rete autostradale [km]
201	239	192	324	317	Sistema delle acque [km]

Barcellona

La Rambla
Il viale alberato

Montepellier

Arbre Blanc
Sou Fujimoto Architects, Nicolas Laisné, OXO Architectes, Dimitri Roussel

Marsiglia

Cours Belsunce
«Aspettando il tram»

Nizza

Place Masséna

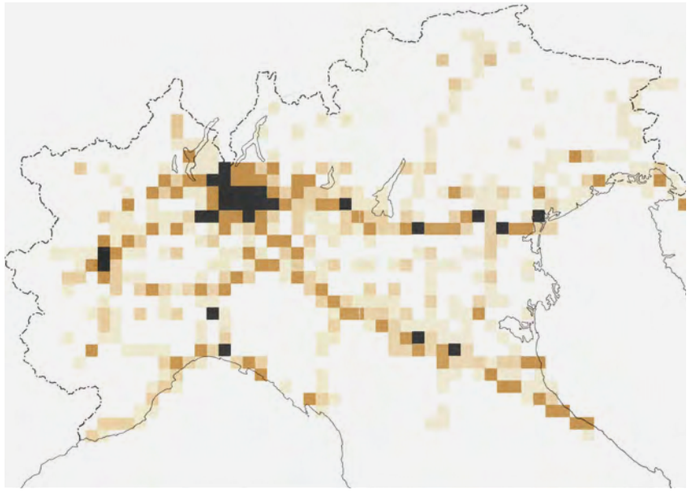
Genova

La sopraelevata Aldo Moro

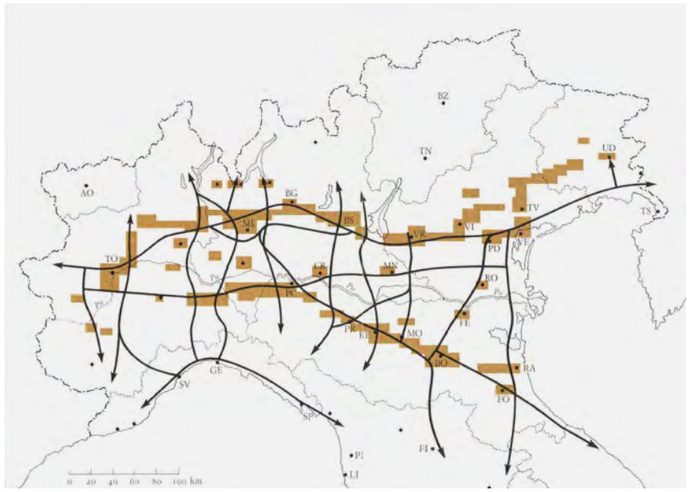
LA CITTÀ LINEARE LIGURE

02

© MARIO FRUSCA



Italia Padana: visualizzazione dei fattori di concentrazione dello sviluppo.



Italia Padana: assetto territoriale tendenziale.

Italia Padana: assetto territoriale riequilibratore.

Un progetto trasversale per il Nord Italia

L'ipotesi di fondo consiste nel proporre una descrizione alternativa allo sviluppo parallelo alla costa che negli ultimi decenni si è verificato nella regione ligure. Si tratta di uno spostamento di baricentro tramite l'indicazione di assi trasversali per ridurre il congestionamento delle città, ristabilire un rapporto equilibrato tra città e territorio, tra insediamenti industriali e stabilimenti agricoli, con la possibilità di intraprendere una relazione tra l'uomo ed i sistemi ambientali.

Rispetto ai numerosi progetti formulati per l'assetto territoriale del Nord Italia, molti hanno ragionato su possibili direttrici di sviluppo infrastrutturale o su investimenti economici in particolari aree, tuttavia, pochi si sono confrontati rispetto ai caratteri di continuità ambientale con i territori circostanti[1]. In questo particolare campo di ricerca rientra parte del lavoro svolto da Giuseppe Campos Venuti (1926-2019), urbanista e politico italiano che alla fine degli anni Sessanta pubblica alcuni dei suoi risultati in «*Amministrare l'urbanistica*»[2]. Le carte all'interno del testo evidenziano matrici di carattere economico che, sovrapposte alle principali strutture insediative, riportano un quadro generale dello sviluppo prevalente del Nord Italia: oltre all'area urbanizzata all'interno del triangolo industriale (Torino, Genova, Milano) si individuano densità lineari che congiungono Torino alla laguna veneta, la via Emilia al centro della Pianura Padana, investendo il territorio da Est ad Ovest. Segue una tavola progettuale nel quale si punta sull'impostazione di nuovi assi perpendicolari ai precedenti, integrando gli elementi insediativi a quelli ambientali.
Si viene a creare quindi un tessuto unitario di componenti naturali e fattori antropici, un sistema che collega l'arco alpino al delta del Po, le valli venete al Mar ligure, al fine di proporre un decongestionamento delle direttrici dominanti. Anche se nei fatti ancora non è possibile apprezzare un progetto unitario che affronti in maniera sinergica i temi sopra citati, lo sviluppo delle ipotesi progettuali in questa sede seguono questa particolare lettura del territorio. In riferimento alle disparità economiche del Nord Italia, che conseguentemente divengono ineguaglianze territoriali, Campos Venuti propone di «*combattere gli squilibri attuali*»[3] tramite l'aggiunta di «*nuovi squilibri che si oppongano ai precedenti*». Da qui la proposta di leggere il territorio a partire dalle trasversalità naturali ed infrastrutturali, «*perché allo squilibrio esistente si opponga un nuovo equilibrio*».

Rapporti territoriali

In Liguria, lo «*squilibrio*»[4] che si è creato nel tempo, è imputabile principalmente al rapporto contrastante tra la topografia locale e l'insediamento umano. Tramite l'utilizzo delle immagini satellitari, la Liguria appare sostanzialmente come uno spessore montuoso, una stretta fascia di rilievi che si dispone ad arco lungo il Mar Ligure: si è stimato che il 65% della superficie della regione sia occupato dalla montagna . Bernardo Secchi parla così della topografia del luogo:

«*Queste strutture scorrono tra loro parallele generando una sequenza*

1
Paola Viganò (a cura di), *New territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory,* Officina, Roma 2004, p.312.
2
Giuseppe Campos Venuti, *Amministrare l'urbanistica*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 1967.
3
Giuseppe Campos Venuti, *Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia Padana*, Urbanistica, n.45, Edizioni Urbanistica Srl, Torino, dicembre 1965, p.5.

4
Ibid, cit., p.5.

ritmica di quinte montuose e di solchi vallivi che dalle quote maggiori [...] si susseguono, progressivamente a quote più basse, verso il mare»[5].

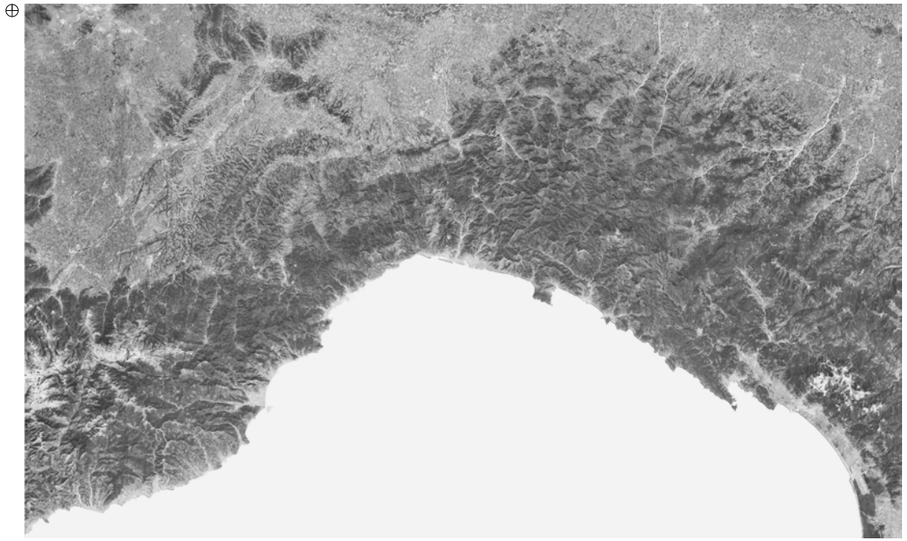
L'incavo che si crea tra un rilievo e l'altro ha generato una fitta rete di corsi d'acqua, i quali bacini riversano i propri flussi nel Mar Ligure. La quasi totalità dell'area dei bacini idrografici, caratterizzati da forte pendenza, si trova ad altezze superiori ai 600 metri; le aree alluvionali invece si posizionano soprattutto nei tratti finali a ridosso della costa, dove la pendenza è ridotta. Tutti i corsi d'acqua sono caratterizzati da una risposta idraulica di tipo torrentizio, con tempi di corrivazione molto ridotti, presentando eventi di piena improvvisi e rapidi, intervallati da lunghi periodi di secca[6]. In risposta a tali condizioni, le città liguri si conformano per insediamenti lineari che insistono sullo spazio della costa: queste si sviluppano tessendo una forte connessione con gli elementi idrografici. La riva rappresenta l'elemento che ha permesso di creare un'urbanità consolidata lungo la linea costiera, mentre i torrenti e le valli che li accolgono hanno permesso un'espansione verso l'entroterra caratterizzata da tessuti edilizi a bassa densità ed uso del suolo prevalentemente agricolo.

«*La linea di costa è il grande elemento ordinatore del paesaggio ligure insieme alla linea di fuga verso l'orizzonte. [...] L'abitabilità della linea è consentita dalle opere di infrastrutturazione del suolo, dai secolari terrazzamenti alle più recenti opere di bonifica delle foci dei torrenti*»[7].

Nelle parole dell'architetta e urbanista Paola Viganò (1961) è possibile avvertire una forte azione da parte dell'uomo per garantire l'accessibilità alla maggior parte del territorio.

5
Bernardo Secchi, *Tre piani : La Spezia, Ascoli, Bergamo* (a cura di Cristina Bianchetti), Franco Angeli, Milano 1994, cit., p.26.
6
Progetto di Piano per la valutazione e la gestione del rischio di alluvioni.
PGRA 2015-2021 (Primo Piano di gestione del rischio alluvioni), Relazione Regione Liguria, 22 dicembre 2015.
7
Paola Viganò (a cura di), *New territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory*, Officina, Roma 2004, cit., p.213.

Vista satellitare dell'arco ligure

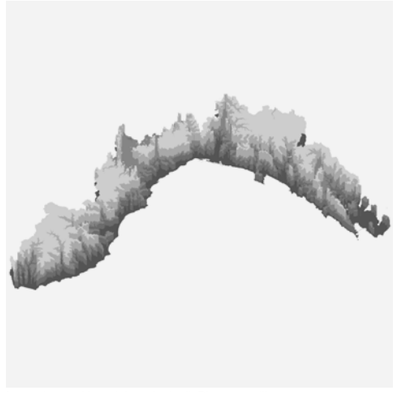


Tale azione si concretizza in un'imponente dotazione infrastrutturale, pari a 1,6 chilometri di strade ogni chilometro quadrato[8], alla quale si affianca parallelamente anche la rete ferroviaria. Un'organizzazione viaria che in origine viene costituita per scopi commerciali e poi implementata per l'uso turistico, ha portato ad avere un sistema lineare composto da nuclei originari compatti dai quali la città moderna si è propagata in maniera disordinata lungo la costa, legandosi indissolubilmente alla strada.
Massimo Quaini (1941-2017), geografo, umanista e storico della cartografia nell'Ateneo genovese, descrive al meglio questa fase di transizione, verificatasi nell'ultimo secolo:

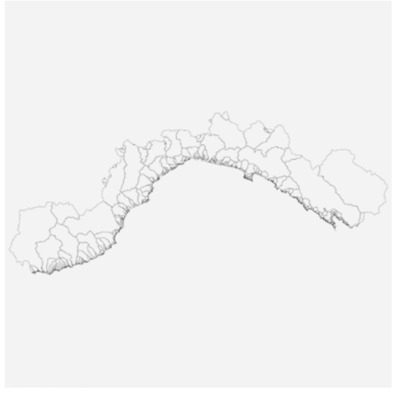
«*La trasformazione territoriale dell'ultimo secolo ha visto radicalizzarsi il contrasto tra una fascia costiera sempre più urbanizzata e separata dal mare e un entroterra in larga misura restituito alla natura in seguito alla caduta del rapporto terra-lavoro. Mentre l'ambiente costiero si sviluppa come un'unica città lineare, modello urbano genovese, l'ambiente montano si naturalizza, regredisce a quelle forme paesistiche di selva selvaggia dove la boscaglia riconquista le colture. È come se la Liguria avesse voltato le spalle ai suoi più tradizionali quadri ambientali, alle due componenti principali del suo paesaggio: il mare e la montagna*»[9].

La corrente visione è confermata dai dati sulla densità abitativa della regione che vede una sproporzionata concentrazione abitativa a ridosso della costa, considerata nettamente più attrattiva rispetto all'entroterra.

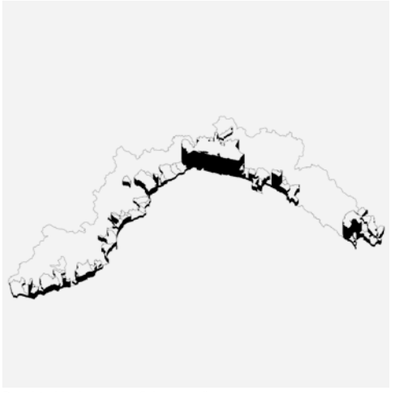
8
Paola Viganò (a cura di), *New territories. Situations, projects, scenarios for the European city and territory*, Officina, Roma 2004, p.215.
Anche se la rilevazione del dato risale a circa sedici anni fa, poiché le trasformazioni del suolo negli ultimi trent'anni risultano pressoché nulle,è possibile ritenere questo dato ancora attendibile.
copernicus.eu
9
Massimo Quaini, *Liguria. Paesaggio arte e cultura*, Sagep Editore, Genova2006, cit., p.10.



Le tre fasce altimetriche principali. Pianura, collina e montagna.



Bacini idrografici.



Densità abitativa per confini comunali.

Un paesaggio “lunare”

«*Lo spazio urbano è stato per lunghi secoli dominato dalla prossimità, dalla continuità, dall’introversione, da una chiara demarcazione e separazione dello spazio esterno, agrario*»[10].

Oggi ,invece, i limiti tra città ed agricoltura si fanno sempre più sfrangiati e molti suoli agricoli versano in uno stato di abbandono e deterioramento, nonostante i pregevoli esempi che questa stessa terra è riuscita a portare. Ad esempio, si assiste già da tempo alla scomparsa dell’ulivo in favore delle colture floreali. La crisi della monocultura dell’ulivo ha inizio alla fine dell’Ottocento quando la rendita cala drasticamente e molti olivicoltori, soprattutto i più piccoli, lavorano in passivo. La motivazione dell’abbandono delle colture va ricondotta a due aspetti: da un lato la pressione fondiaria a sviluppo residenziale e dall'altro l'avanzamento tecnologico industriale, che rende l’agricoltura scarsamente redditizia per i piccoli proprietari terrieri, considerando anche l’aspra competizione con i paesi del Nord Europa[11]. Già nel 1911 in un articolo intitolato «*La crisi degli ulivi in Liguria*»[12], il poeta e scrittore ligure, Giovanni Boine (1887-1917), lancia l’allarme e si pone come difensore dell’agricoltura del luogo raccontando le proteste in atto da parte degli olivicoltori. Cerca di valorizzare la politica della terra, conservatrice, salda e tenace, e si oppone alla politica del denaro, fluida e transitoria, causa della trasformazione sociale e culturale delle vallate liguri. L’articolo sollecita alla resistenza e alla lotta in favore dell’agricoltura.

«*L’agricoltura crea un equilibrio tra la natura selvaggia e i bisogni sociali dell’uomo. Restituisce alla terra ciò che l’uomo le sottrae; [...] si aggiunga che nell’agricoltura la continuità dell’occupazione apporta una serie di miglioramenti del paesaggio*»[13].

L’alta frequentazione dei territori agricoli, vissuti tutto l’anno, garantiva la cura del paesaggio e l’integrità geologica del territorio. I tempi recenti hanno rotto l’armonia tra agricoltura, paesaggio ed ambiente costruito nel territorio ligure. Lo sfondo collinare della Riviera, perde il suo valore estetico, la coltivazione floreale si spinge sempre più in alto, sospinta dall’avanzamento del tessuto urbano che occupa disordinatamente gli spazi delle colture. Il risultato è un ambiente, stando alle parole dell’architetto Cesare Fera (1922-1995), fatto di

«*muri di pietra e cilindri di cemento armato (serbatoi), una astratta composizione geometrica in cui è assente in modo rigoroso la vegetazione (le culture dei fiori non fanno verde né colore)*»[14].

Si è creato un paesaggio «lunare». Anche i più accaniti sostenitori del paesaggio agrario della Liguria, come Francesco Biamonti (1928-2001) , sono atterriti davanti allo stravolgimento di quello che è stato considerato il simbolo della civiltà mediterranea ed europea.

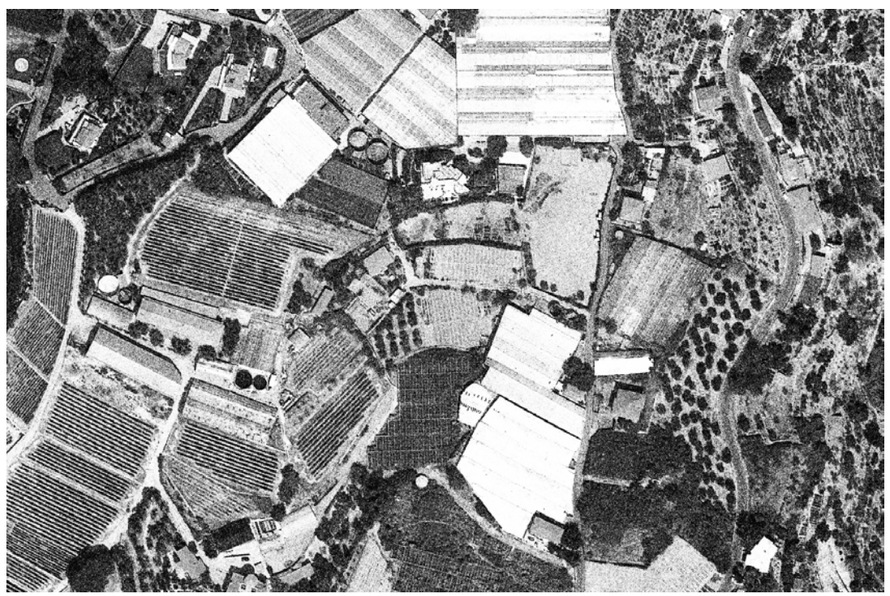
10
Bernardo Secchi,*Tre piani : La Spezia, Ascoli, Bergamo* (a cura di Cristina Bianchetti), Franco Angeli, Milano 1994, cit., p.29.
11
Urbanistica Informazioni per URBANPROMO GREEN, n.271, Estratti da Urbanistica Informazioni 2012-2016, 2017, p.52.
12
Giovanni Boine, *La crisi degli olivi in Liguria*, a cura di Paolo Morganti, Milano 2010, p. 14.
13
Lewis Mumford, *La città nella storia*, Edizioni di comunità, Ivrea 1961, cit., p.562
14
Cesare Fera, *La Liguria o della distruzione del paesaggio*, in *Difesa e valorizzazione del paesaggio urbano e rurale,* INU, Lucca 1958, p.357 e seguenti.

15
Paola Mallone, *Il paesaggio è una compensazione-Itinerario a Biamonti,* De Ferrari, Genova 2001, p.51.

Secondo lo scrittore non esiste più possibilità di ripristino:

«*Non credo che il paesaggio salvi, anche perchè se il tempo è malato anche lo spazio lo è. Tempo e spazio sono, oggi, entrambi malati. [...] Si lavora su un terreno che frana, su una luce che diventa ombra, su un azzurro che diventa nero. Non esiste più nessuna certezza*»[15].

Immagine satellitare di un’area ad uso agricolo della Liguria del ponente.



Logica reticolare

Le incertezze riguardo all'integrità di tali paesaggi, che dopo l'attacco ad opera dell'uomo oggi rischiano di sgretolarsi con l'esacerbarsi delle condizioni climatiche, hanno portato a sviluppare politiche di preservazione o recupero. Nello scenario internazionale, la IUCN, *International Union for conservation of Nature*[16], fornisce linee guida per sviluppare una protezione della natura a partire proprio dal paesaggio antropico ed in particolare quello agricolo, che per millenni si è perfezionato nel trovare un giusto equilibrio.
A livello nazionale, sembrano presentarsi alcune contraddizioni: la maggior parte delle volte, allo scopo di preservare ciò che è rimasto "intatto" vengono istituiti parchi naturali e aree protette. La prima contraddizione consiste nel fatto di considerare il patrimonio naturale come un qualcosa di esterno, "altro" rispetto all'ambiente antropizzato, considerando l'uomo un "disturbatore" piuttosto che un soggetto tutelante[17]. La seconda contraddizione, riconducibile sempre al filone sopracitato, comprende le ideologie e le correnti a stampo naturalista risalenti agli anni Novanta. Gli organi di gestione del territorio ligure, ad esempio, hanno portato avanti politiche di rinaturalizzazione di aree oggi abbandonate e per secoli manutenute da attività agricole e pastorali, che contribuivano alla prevenzione dei fenomeni di dissesto idrogeologico. Nell'ultima contraddizione, protagonista è il settore turistico, che promettendo al maggior numero di persone possibile la fruizione della bellezza incontaminata della riviera, ha dovuto attrezzarsi con strutture che inevitabilmente compromettono tale paesaggio. Gli strumenti urbanistici nelle definizioni dell'uso del suolo, hanno generato una divisione netta tra «ambiti di produzione agricola» e «territori di presidio ambientale»[18], quasi come se necessariamente un tema dovesse escludere l'altro. Nelle condizioni attuali, infatti, tale differenza risulta piuttosto formale ed ardua da discernere. Nonostante la strategia di difesa consista nella preservazione dello stato "originario" del patrimonio paesaggistico, anche il *Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico*[19] (PTCP) si è rivelato insufficiente per evitare speculazioni che si attuano prevalentemente sulle deboli aree agricole. Secondo l'esperto di pianificazione paesaggistica Roberto Gambino (1935-2019), con i vari organi di protezione, si è deciso di:

«*dividere il patrimonio territoriale in parti da conservare e parti da lasciare alla mercé delle spinte trasformatrici*»[20].

A tal proposito, il dibattito recente riguardo i temi della tutela propone un approfondimento del principio di conservazione, non più inteso a compartimenti stagni, ma focalizzato sulle relazioni che si instaurano reciprocamente tra le diverse aree protette. Il cambio di visione acquisisce maturità nel 2003, durante un congresso promosso da IUCN, dall'emblematico titolo «*Benefits beyond Boundaries*»[21], in cui si cerca di discutere su come allargare e sfumare i limiti della conservazione, intesa ora come manutenzione, cercando

16
https://www.iucn.org/
17
In riferimento alle «Norme per la salvaguardia dei valori naturalistici e per la promozione di parchi e riserve in liguria», di prima redazione risalente al 1977.

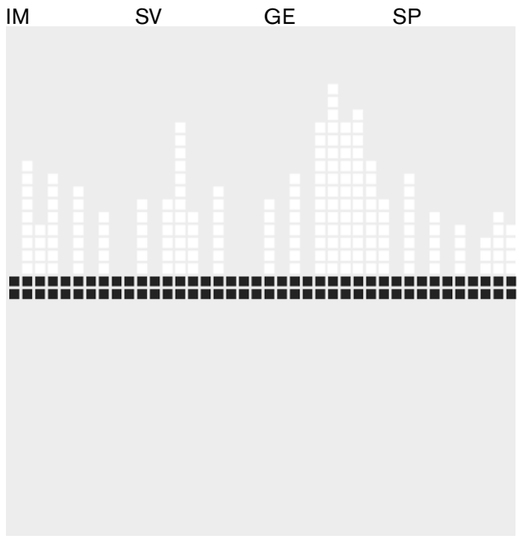
18
Piano Territoriale Regionale redatto in seguito alla Legge Urbanistica Regionale del 1997 (L.r. n. 36/'97).
19
Emanato dopo la legge nazionale 431/1985 comunemente chiamata Legge Galasso.

20
Roberto Gambino, Lectio magistralis intitolata: *«Parchi e paesaggi d'Europa. Un programma di ricerca territoriale»*, Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio, Firenze University Press 2010, cit., p.7.
21
IUCN, 5th IUCN World Parks Congress, Benefits beyond Boundaries, a Durban, South Africa, 2003.

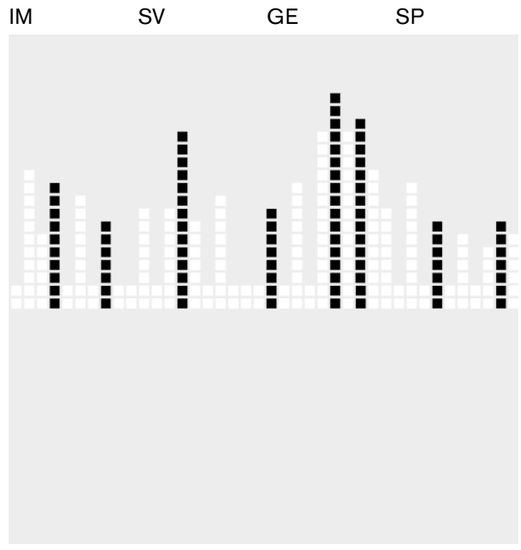
di trovare nuovi collegamenti territoriali, basati su infrastrutture naturali, ma anche culturali e paesaggistiche. Con le parole di Gambino quindi, affiancare la «*logica insulare*» e protezionistica alla «*logica reticolare*»[22] e congiunta. Tale logica potrebbe essere perseguita tramite la lettura a larga scala delle infrastrutture, naturali e non, che estendendosi tentacolarmente nel territorio comprendono una commistione di parti anche eterogenee tra loro, secondo un approccio sistemico fatto di scambi ecologici e culturali. Non è più auspicabile guardare alla città e alle sue trasformazioni prescindendo dalle relazioni che essa instaura con gli ambienti che, direttamente o indirettamente, ha modificato. I problemi della città investono le questioni del paesaggio e viceversa. Si evidenzia la criticità nell'agire in visione dialettica tra uomo e natura, in quanto le cause e gli effetti che riguardano il paesaggio ligure sono così legate tra loro da costituire un tutt'uno.
Nelle analisi effettuate in seguito si è notato come la rete dei torrenti che si succedono lungo la costa ligure e si estendono fino nei territori dell'entroterra, possano diventare una chiave di lettura, un materiale per congiungere un territorio fatto di dualità e contraddizioni. Ripercorrere la linea dei corsi d'acqua che scorrono ripidamente dalla sorgente verso il mare, infatti, permette di attraversare i diversi temi che legano indissolubilmente la città al suo ambiente e affrontarli nella loro unità e complessità.

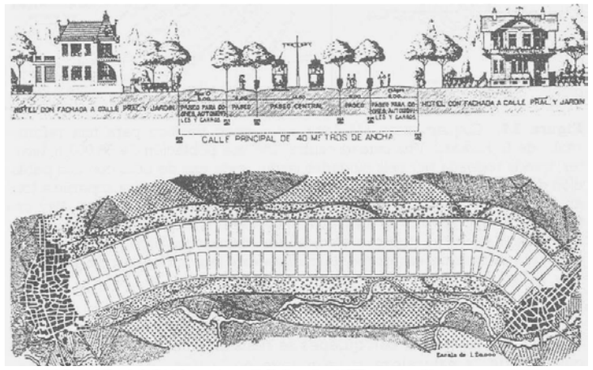
22
Roberto Gambino, *Lectio magistralis intitolata: Parchi e paesaggi d'Europa. Un programma di ricerca territoriale, Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio*, Firenze University Press,Firenze 2010, cit., p.8.

La Liguria è un’unica città che si sviluppa linearmente lungo l’asse litorale?



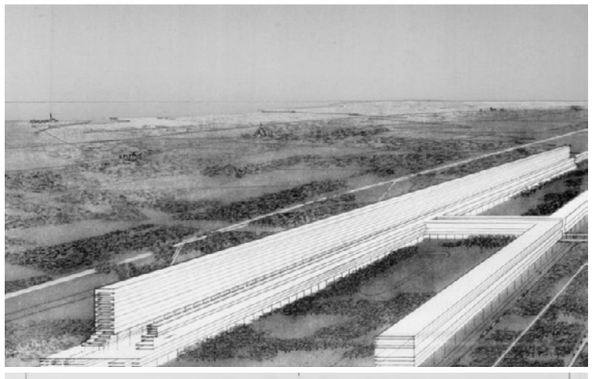
Oppure è composta da più città insediate lungo i corsi d’acqua?



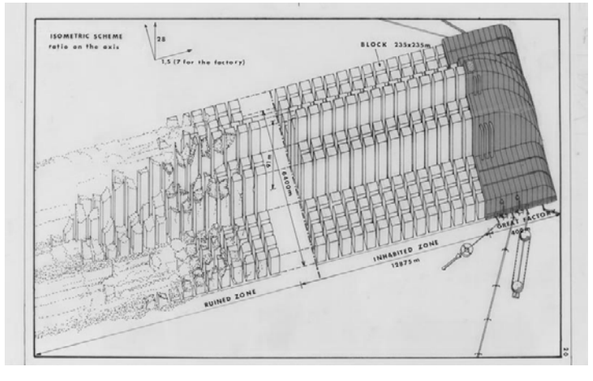


La città lineare secondo lo schema di Arturo Soria y Mata.
Fonte: Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare,* FrancoAngeli, Milano 2017.

Piano di ampliamento per città di Tokyo di Kenzo Tange.
Fonte: Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare,* FrancoAngeli, Milano 2017.



Progetto Jersey corridor di Peter Eisenman.
Fonte: Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare*, FrancoAngeli, Milano 2017.



Settima delle Dodici città ideali: città nastro a produzione continua.
Fonte: Superstudio, *Premonizioni della parusia urbanistica. Ecco le visioni di dodici Città Ideali, traguardo supremo di ventimila anni di sangue, sudore, e lacrime dell'umanità; porto definitivo dell'Uomo che possiede la Verità, finalmente privo delle contraddizioni, dei dubbi, degli equivoci, delle indecisioni, definitivamente, totalmente, immobilmente ripieno della propria perfezione*, in Casabella, n.361, Editoriale Domus, Milano, gennaio1972.

Città concettuali

Il discorso prosegue con la trattazione del concetto di città lineare, le sue accezioni, le rappresentazioni per conoscere le condizioni attuali, passando da una descrizione di alcuni progetti ad una loro interpretazione per decodificare i caratteri dell'attuale città lineare ligure, costruita sulla strada e sorretta dal torrente.
La città lineare, in urbanistica, fonda i suoi paradigmi lungo un asse normalmente costituito da un'arteria di trasporto, come la linea stradale o quella ferroviaria. La prima rappresentazione schematica di un insediamento a conformazione lineare risale al 1882 grazie all'apporto dell'urbanista spagnolo Arturo Soria y Mata (1844-1920), che intuisce un'altra visione rispetto alla tradizionale dicotomia centro-periferia e città-campagna. Un sistema urbano strutturato a rete con brani di città che raccordano e legano gli edifici preesistenti. Il tutto sottende la capacità di un sistema urbano a convogliare una porzione di ambiente più vasta, lontana dai propri confini fisici e dentro territori compatti per donare struttura. Tale sistema in particolare guadagna legittimità solo quando non è emarginato, quando funge da supporto a città consolidate che si trovano in successione[23].
Il concetto di città lineare viene approfondito anche nella sua capacità di penetrare all'interno di un ambiente esterno alla città. Ad esempio, nel rapporto tra acqua e città, conviene citare il piano di ampliamento per la città di Tokyo[24] di Kenzo Tange (1913-2005), premio Pritzker 1987. Anche l'architetto Giorgio Grassi (1935) sottolinea non tanto la fattibilità concreta dell'opera, bensì la sua capacità di schematizzare un concetto in maniera propositiva[25]:

«Lo studio di Tange ha valore [...] come ricerca, dove il risultato concreto è necessariamente "parziale", dove la sintesi vale come approfondimento dei temi contenuti [...]; se esso sia "utilizzabile" o meno non credo abbia [...] importanza»[26].

Il progetto si articola all'interno della baia della capitale giapponese, luogo emblematico di concentrazione industriale, congestionamento infrastrutturale e saturazione funzionale. La strategia di realizzazione consiste in quattro fasi della durata di cinque anni, un ampliamento sul mare progressivo e trasversale da una sponda all'altra della baia che si conforma in una "città-collegamento". L'obiettivo principale di tale espansione sul mare consiste nell'indicare una direzione per il futuro sviluppo della città in modo da risolvere i problemi di disorganizzazione in cui questa versa. Lo scopo di Tange consiste nell'offrire una soluzione formale per attuare una tattica di «distribuzione» in contrapposizione all'attuale «concentrazione»[27]. Una città lineare dal forte carattere infrastrutturale, concepita innanzitutto a partire dalla gestione del traffico veicolare e con una composizione funzionale per limitare gli spostamenti "non necessari": luogo in cui è il sistema delle comunicazioni a definire l'organizzazione della città[28].
È possibile intuire l'intenzione del progettista di realizzare una struttura urbana coerente alla scala territoriale, l'acqua e la conformazione fisica

23
Paola Viganò, *I territori dell'urbanistica Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma 2010, cit., p.67.
24
Progetto sviluppato tra il 1959 ed il 1960.
25
Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare*, FrancoAngeli, Milano 2017, p.23.
26
Giorgio Grassi, *La città come prestazione vitale*, Casabella-continuità, n. 258, Editoriale Domus, Milano, dicembre 1961, p.4.
27
I termini sono citati testualmente da Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare*, FrancoAngeli, Milano 2017, p.332.
28
Kenzo Tange, *Un piano per Tokyo*, in Casabella-continuità, Editoriale Domus, Milano, n. 258, dicembre 1961, pp.12-16.

dell'ambiente sono intesi come supporto che influisce sulla forma della città. A questo proposito, l'urbanista italiano Giuseppe Campos Venuti, nel fornire una lettura critica del progetto, argomenta la contrapposizione tra città e territorio. Mettendo a confronto i due fondamentali sistemi insediativi: la città radiale - forma introversa che ingloba il territorio - e quella lineare - forma estroversa che integra il territorio -, propone di guardare al progetto come «metodologia di sviluppo morfologico»[29]:

«Di fronte alla organizzazione spaziale radiocentrica, forma urbanistica chiusa, l'uomo ha spesso proposto un'alternativa presentatasi come utopia, la città a sviluppo lineare, forma urbanistica tipicamente aperta. Questa forma rappresenta forse ancora un simbolo quando è usata da Kenzo Tange per il piano di Tokyo, ma diventa una concreta possibilità, se estesa a significare più che una forma urbana lineare, una organizzazione spaziale che si articola e si espande secondo direttrici di sviluppo. Una forma radiocentrica crea sempre una sola possibilità di gerarchia morfologica, quella del centro rispetto alla periferia ed è quindi congeniale ad un tessuto urbano indifferenziato. Una forma lineare ha invece numerosissime variabili morfologiche, che facilitano le differenze del tessuto. I rapporti fra la città ed il territorio sono risolti, nel caso di forme urbane radiocentriche, con la tendenza ad investire la campagna in tutte le direzioni, formando un intreccio di insediamenti e di infrastrutture che tende a vincere la contraddizione fra città e campagna in un territorio integralmente omogeneizzato. Nel caso di forme lineari invece, le differenze spaziali vengono accettate e utilizzate, anzi, per rispondere alle eterogeneità delle funzioni insorgenti: il territorio tende allora a diventare un continuum differenziato, nel quale fra città e campagna non c'è più contrapposizione, perché il compito affidato ai due tipi di area è diverso, ma complementare»[30].

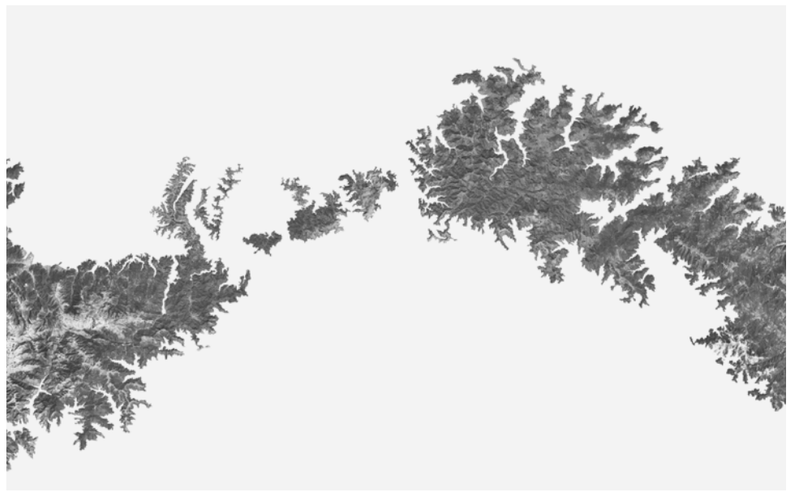
Quale elemento del territorio, nel caso ligure, potrebbe garantire tale continuità? Si rivela particolarmente utile una considerazione fatta dagli autori di *«Peter Eisenman.Tutte le opere»*[31], nel merito di una ricerca condotta dall'architetto americano (1932) nei primi anni '60 dal titolo *«Progetto Jersey corridor: il caso studio di una città lineare nel corridoio del Jersey tra New York e Philadelphia»*[32]. Due lunghi edifici-corridoio a funzione mista tagliano il territorio sovrapponendosi alla linea ferroviaria esistente, volutamente senza indicare un inizio ed una fine di questi, per comunicare l'infinita riproducibilità del sistema. Dato per scontato il chiaro carattere utopico del progetto, gli autori del testo intuiscono un'interessante analogia fra strada e corso d'acqua. Innanzitutto, viene formulata la possibilità che la strada possa diventare il luogo di unione del vivere collettivo in continuità con l'ambiente:

«Un nuovo modello di sistema viabilistico fondato sull'idea che la strada, la comunità e l'ambiente urbano nel suo insieme siano una cosa unica: un'entità architettonica integrata. [...] La situazione specifica di questo corridoio di trasporto richiede un approccio particolare al problema dal quale scaturiranno criteri e tipologie d'intervento inediti: il contrario di ciò che avviene quando si impongono idee teoriche e utopiche su una situazione specifica. Ciò implica un'analisi dell'idea generale di cosa sia e di cosa possa essere una strada. Il sistema viabilistico è normalmente considerato un semplice vettore di traffico che rende possibili le connessioni commerciali, politiche e sociali: la proliferazione di reti stradali concepite esclusivamente a questo livello è una delle cause principali dell'incremento dello sprawl urbano, mentre le strade possono essere valutate anche da un punto di vista che tenga conto del contesto psicologico e concettuale. In questo senso, esse hanno le stesse caratteristiche dei fiumi, che possono sia unire sia dividere le entità fisiche e sociali, caratteristiche che vanno comprese e considerate in fase di pianificazione. La strada, quindi, dev'essere analizzata non quale semplice vettore di traffico, ma come generatore di diversi elementi che compongono questo particolare studio di corridoio urbano»[33].

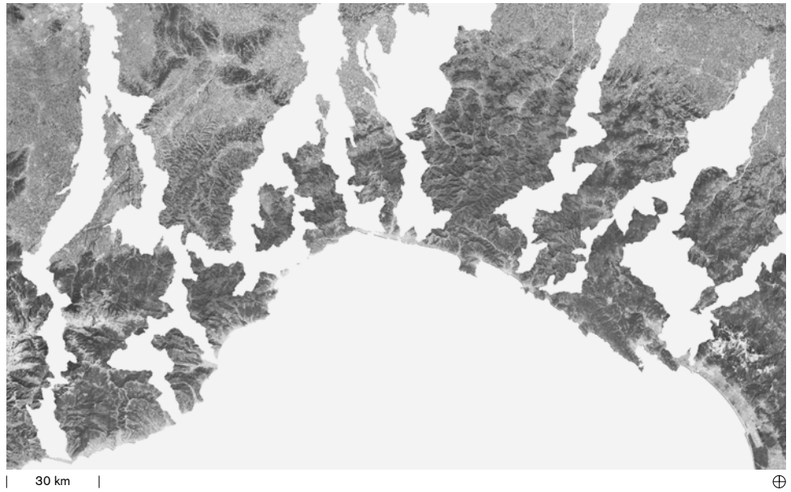
Da qui nasce l'ipotesi di indagare la strada ed in generale l'infrastruttura in alternanza al sistema idrografico della regione, nella possibilità che possa farsi infrastruttura territoriale e naturale. Il modello insediativo lineare compare anche nella lista delle «*Dodici Città Ideali*»[34] formulate dal collettivo fiorentino Superstudio: una critica feroce al sistema urbanistico degli anni Settanta. Le situazioni descritte provengono da un mondo immaginario, ma non è possibile fare a meno di riconoscere in queste alcuni caratteri delle città reali. La settima, la «città nastro a produzione continua»[35] è descritta come un particolare modello urbano in movimento che si districa indefinitamente nel territorio, alle prese con un processo di continuo rinnovamento, in cui il sistematico meccanismo di abbandono e nuova produzione sembra essere alla base della sua sopravvivenza. Quest'ultima, infatti, si nutre delle risorse naturali che incontra lungo il cammino, utilizzate per la costruzione di nuovi brani di città. L'organizzazione urbanistica consiste nell'impostazione di strade trasversali alla direzione in cui la «*Grande Fabbrica*» si muove: con l'allontanarsi dell'asse principale, il tipo edilizio varia da grattacielo, casa popolare e villa monofamiliare, per accogliere la domanda più variegata. Le strade che accolgono gli edifici sono battezzate con il nome del mese e dell'anno della loro produzione e l'aspirazione della società intera consiste nella volontà di cambiare abitazione il prima possibile, per godere dei *comfort* più recenti. Dopo un periodo di tempo di circa quattro anni, gli edifici perdono integrità, cadono in rovina e vengono conseguentemente abbandonati.
I riferimenti precedenti riguardano progetti di città utopiche formulati in seguito ad una reazione nei confronti delle caratteristiche della città consolidata piuttosto che sull'affronto della complessità che essa manifesta. Tuttavia, proprio la caratteristica di essere un'architettura immaginifica, slegata dalle contingenze, permette di intuire le potenzialità per la formulazione di un progetto determinato.

29
Di seguito l'argomentazione del termine: «Dall'esame delle città contemporanee possiamo individuare due grandi famiglie di forme urbane, che forse sarebbe più corretto definire due metodologie di sviluppo morfologico: le città a forma "aperta" e quelle a forma "chiusa" [...] La chiusura o l'apertura di una forma urbana è in sostanza relativa al rapporto fra la città e la campagna. Rapporto risolto fino ad oggi attribuendo alla sola città la sede dell'intervento spaziale dell'uomo e una provvisoria assenza di intervento al territorio circostante, destinato progressivamente ad essere assorbito dalla città». Giuseppe Campos Venuti, *Amministrare l'urbanistica*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 1967, cit., p.134.
30
Ibid, cit., p.136.
31
Pier Vittorio Aureli, Marco Biraghi, Franco Purini, *Peter Eisenman. Tutte le opere*, Mondadori Electa, Milano 2007.
32
Ibid, p.57.
33
Ibid, p.57.
34
Superstudio, *Premonizioni della parusia urbanistica. Ecco le visioni di dodici Città Ideali, traguardo supremo di ventimila anni di sangue, sudore, e lacrime dell'umanità; porto definitivo dell'Uomo che possiede la Verità, finalmente privo delle contraddizioni, dei dubbi, degli equivoci, delle indecisioni, definitivamente, totalmente, immobilmente ripieno della propria perfezione*, in Casabella, n.361, Editoriale Domus, Milano, gennaio1972,p.52.
35
Ibid, p.52.

Lettura trasversale del territorio.
L'insediamento urbano viene considerato come sezione territoriale dell'arco ligure.



Il territorio ligure all'altimetria superiore dei 600 m.
La città di Genova è il fulcro attorno al quale orbitano i tratti terminali dei principali sistemi montuosi italiani: le Alpi Marittime e l'Appennino Settentrionale.



Lettura trasversale del territorio ligure secondo i principali bacini idrografici.

Elaborazioni degli autori

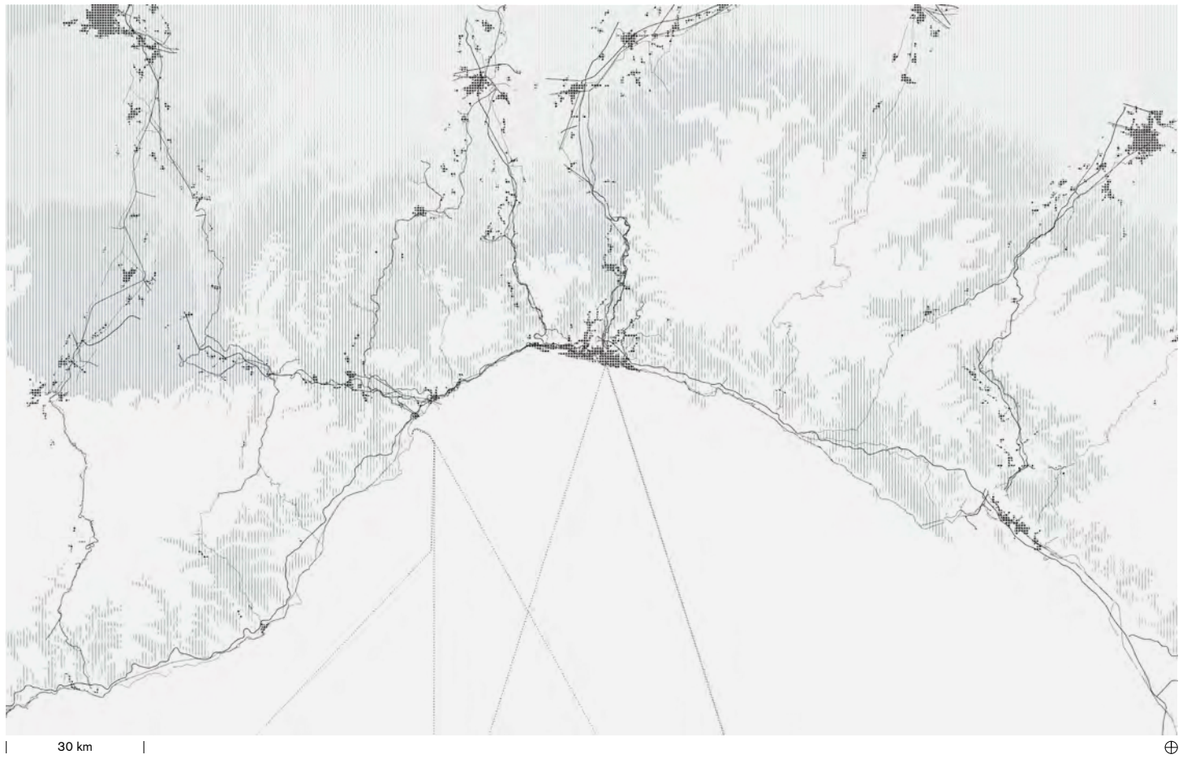
30 km

Salto di scala

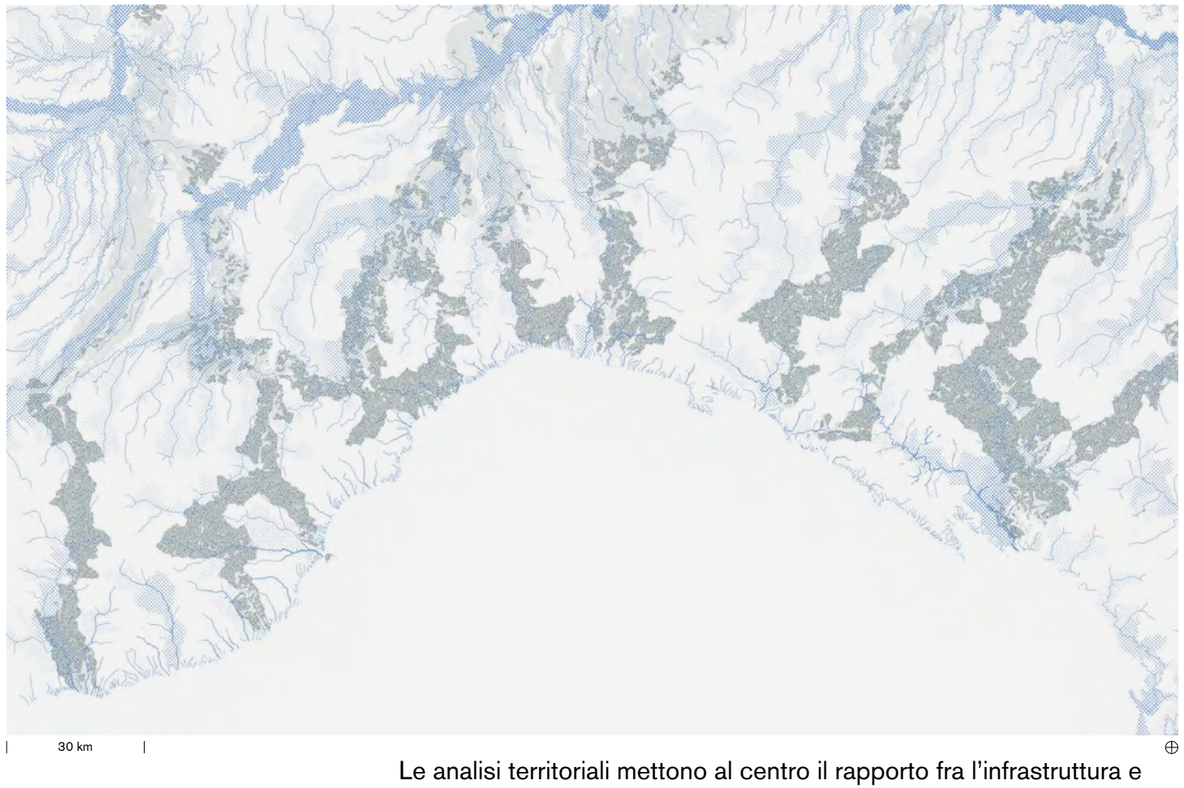
Il concetto della città lineare può essere utilizzato come strumento per la pianificazione, come strategia per un progetto di territorio all'interno della città costruita?

Nei paragrafi precedenti si è visto come l'elemento idrografico in abbinamento a quello stradale, sia in grado di sviluppare un discorso ampio e variegato riguardo alla città ed i sistemi con i quali si confronta. Dopo un inquadramento alla scala internazionale e regionale è stato possibile constatare la ripetizione e la regolarità con cui i corsi d'acqua tracciano il territorio, condizionando l'ambiente in modo tale da riconoscere caratteristiche antropiche e naturali comuni. Tali linee quindi posseggono un valore strutturante, una forma ben distinta e riscontrabile per la quasi totalità del territorio.
Le azioni progettuali successive, calate sulla città di Genova, si interrogano se sia possibile inoltrare la lettura anche nella dimensione della città e in un suo tratto significativo, per farsi modello da declinare eventualmente su altri casi. Genova ricopre il ruolo di sintesi ed anticipazione, si indagano perciò le principali criticità e potenzialità del suo territorio inteso come una delle tante sezioni dell'arco ligure, «*somma [...] di specificità locale e di appartenenza ad un più ampio sistema*»[36].

36
Cesare Macchi Cassia, Ugo Ischia, *Architettura e territorio. Una ricerca attraverso il progetto*, Forum Edizioni, Udine 2008, cit., p.98.

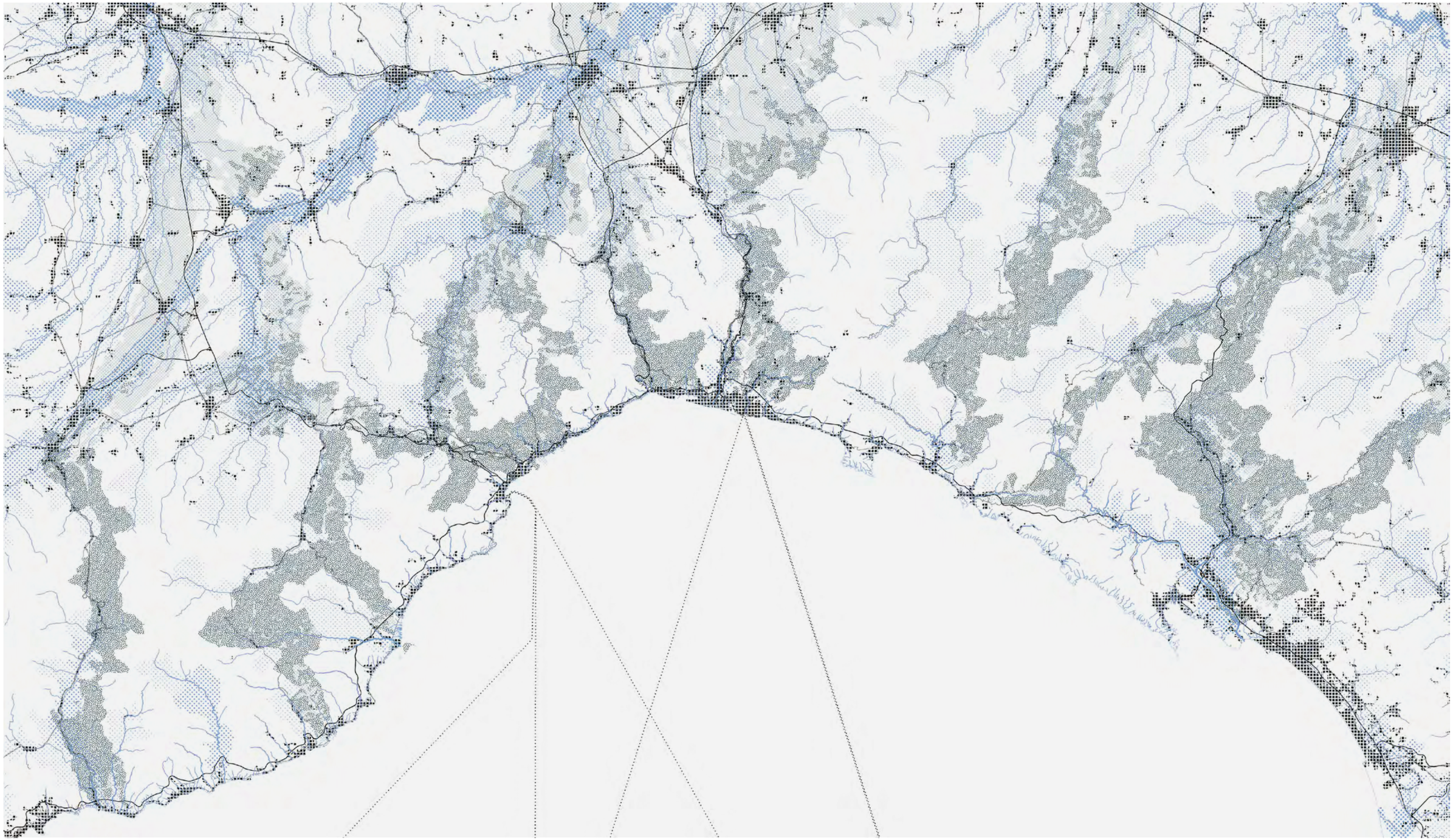


Infrastrutture di collegamento tra Arco Ligure e Pianura Padana.



Sistemi ambientali tra Arco Ligure e Pianura Padana

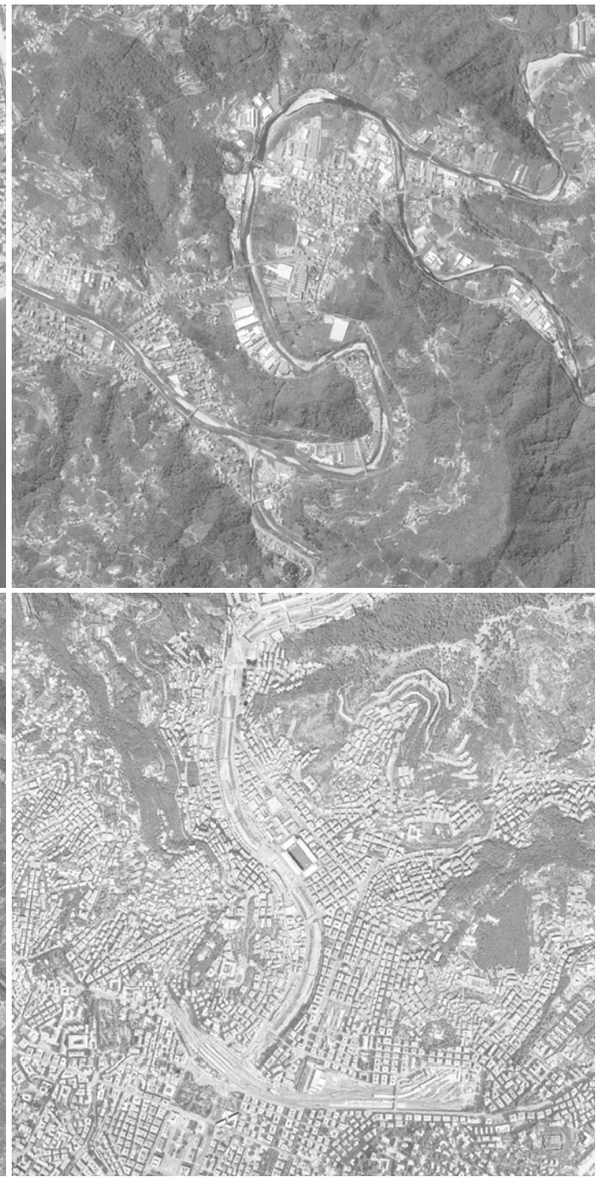
Le analisi territoriali mettono al centro il rapporto fra l'infrastruttura e l'idrografia e propongono a partire da queste una nuova lettura.
I principali assi viari che scendono verso la costa vengono considerati come assi territoriali di connessione a più scale in relazione al sistema stradale longitudinale.
A tal proposito, occorre individuare continuità ambientali a ridosso dei sistemi antropici che collegano la strada alle città liguri, la Liguria alla Pianura Padana, al fine di includere in questa visione di unità anche il sistema dell'agricoltura e quello naturale. Si conforma un sistema complesso fatto di "fasce tematiche" parallele raccordate da una lettura trasversale, porzioni di mondo fatte di più strati, un insieme di *habitat* differenti: il sistema reticolare e polarizzato della pianura padana; un ampio strato boschivo fatto di vegetazione fitta e pendenze pronunciate, un'agricoltura collinare, frammentata ed in molti casi in stato di abbandono o degrado; una sottile, ma densa fascia di urbanizzato che si interfaccia al mare. Esistono elementi lineari di coesione ambientale che, nonostante i ripidi rilievi, stabiliscono un contatto tra la regione ligure e la Pianura Padana, tra il mare e la terraferma.



Una nuova struttura territoriale ligure.

Ipotesi: lettura trasversale del territorio

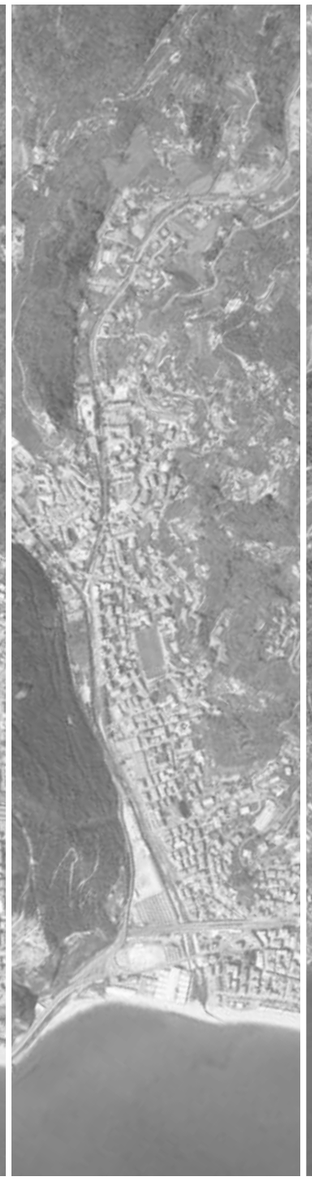
Lungomare di Savona
Chiavari (GE)



Entroterra di Chiavari (GE)
Centro abitato della Val Bisagno a Genova

Levante

Insediamento urbano lungo il torrente Sansobbia di Albisola (GE).



Insediamento urbano lungo il torrente Sciusa di Finale Ligure (SV).

Ponente

Insediamento urbano di Recco (GE) lungo l'omonimo torrente.

Insediamento urbano di Sori (GE) lungo l'omonimo torrente.

LE FORME DI GENOVA

03

Gianni Berengo Gardin, Lavoratori al porto di Genova, 1988, *Gianni Berengo Gardin. Storie di un fotografo*, Genova 2002.

COSTRUIRE GENOVA

«Mentre Firenze si contempla e Roma si sogna, e Venezia si lascia vedere.Genova si fa e si rifà»

Paul Valéry

© Lisetta Carmi. Courtesy Martini & Ronchetti

© Lisetta Carmi. Courtesy Martini & Ronchetti

© Lisetta Carmi. Courtesy Martini & Ronchetti

Lisetta Carmi
Il porto di Genova
1964

GENOVA PIANTA ZERO

Con questo titolo il geografo genovese Piero Barbieri nel 1938 ripercorre la formazione della città ligure a partire dalle sue origini topografiche[1]. Il territorio dove oggi si poggia la città di Genova può essere descritto cominciando dal suo caratteristico Golfo, un'insenatura profonda e riparata, dominata dal monte Peralto. Ai suoi lati, la val Polcevera a ponente segna la fine della dorsale alpina, mentre la Val Bisagno, a levante, sancisce l'origine dell'Appennino ligure. I primi rilievi, monti dai ripidi pendii, distano solo cinque chilometri dalle spiagge, prive di profondi anfratti. Molto vicino alla costa, il fondo marino si inabissa velocemente, raggiungendo profondità elevate già vicino al litorale: per questo motivo i numerosi torrenti che puntellano la costa presentano una terminazione ad estuario, rilasciando materiale minerale a comporre spiagge ciottolose.

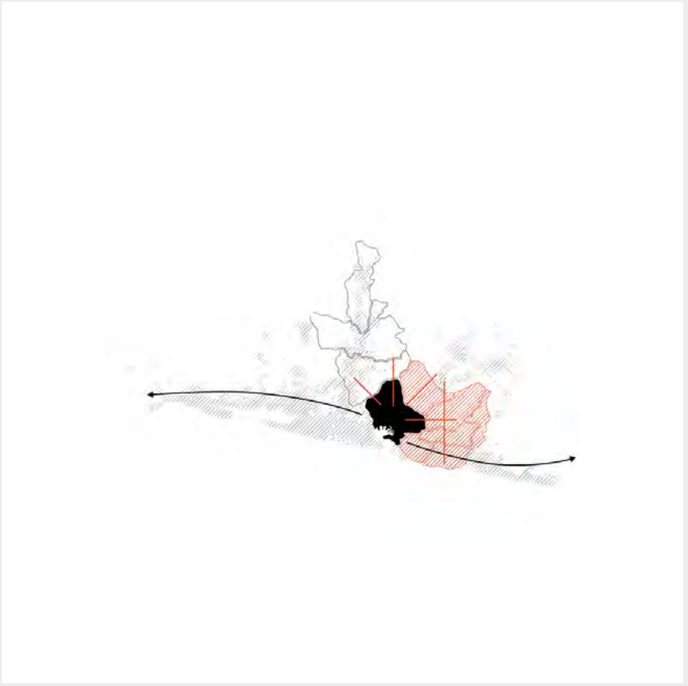
1
Piero Barbieri, *Forma Genuae*, Edizione del Municipio di Genova, Genova 1938.

GENOVA OTTO-CENTO

La città antica si forma a partire dalla principale insenatura a semicerchio del Golfo, vicino al colle di Sarzano. La dimensione della città non varia di molto, sino a quando, intorno alla seconda metà dell'Ottocento, prende luogo un imponente crescita urbana che si sviluppa a macchia d'olio ed investe le pendici del monte Peralto[2]. Per la prima volta nella storia millenaria della città, si decide di intervenire in maniera attiva sulla modifica della topografia del luogo. Per facilitare l'espansione urbana, al tradizionale adattamento alle acclività del terreno si contrappone lo spianamento di intere porzioni collinari; i dossi più sporgenti vengono eliminati e il materiale di scavo utilizzato per colmare le cavità vallive più insidiose. Incursioni di masse vegetali all'interno della città vengono bloccate e fatte arretrare in favore di filari urbani. Dopo una fase temporanea di stasi, lo sviluppo edilizio cambia direzione: vengono annessi i comuni a Nord-Est situati in Val Bisagno quali Foce, Marassi, San Francesco di Albaro, San Fruttuoso, San Martino di Albaro, Staglieno: siti tecnicamente di più facile realizzazione per i futuri ampliamenti. Tutte le mosse di ampliamento sono spinte da necessità viabilistiche o abitative senza lasciare spazio a riflessioni sugli spazi pubblici urbani. Già a partire da questo periodo si sviluppa una concezione della città come unione di più nuclei raccordati da direttrici radiali. La città che da sempre guardava verso il mare ora dispone di un nuovo fronte terrestre verso il quale tendere.

2
Piero Barbieri, *Forma Genuae*, Edizione del Municipio di Genova, Genova 1938.

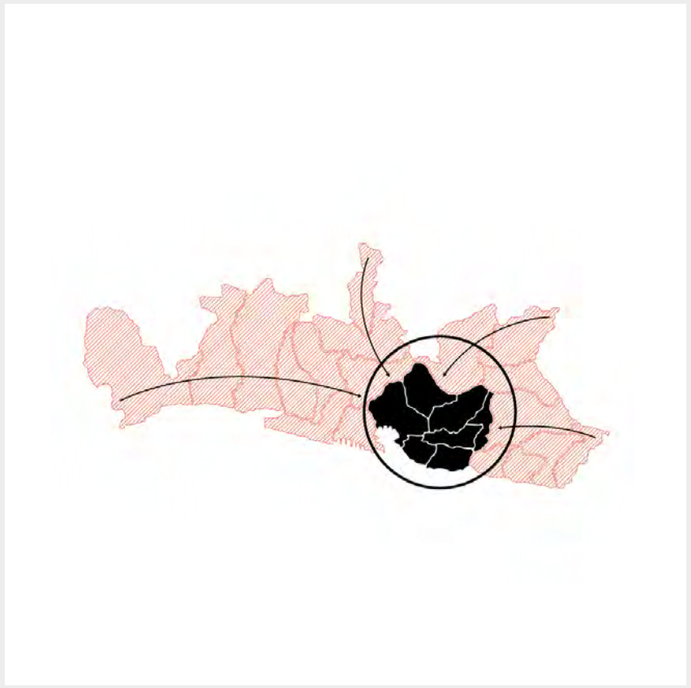
Le facciate dei palazzi a Piazza Caricamento nell'Ottocento.



GRANDE GENOVA

Nel 1926, a livello amministrativo, si accorpano al nucleo della città di Genova 19 comuni limitrofi. La sua giurisdizione aumenta così da 34 a 200 chilometri quadrati[3]. Più nuclei con una ben definita appartenenza fisica e sociale orbitano attorno al centro storico che, complice l'assenza di un progetto urbanistico, tende a crescere in maniera de-regolata.
Sergio Crotti sostiene sia avvenuto un cambio di paradigma nella concezione della città, un diverso approccio alla progettazione tra i piani ottocenteschi e quelli di stampo modernista. Mentre i primi «*trascrivevano le dinamiche fondiarie*»[4] i secondi «*interpretavano le dinamiche demografico-sociali, oppure le dinamiche infrastrutturali*»[5]. Passando quindi da una logica formale alla lettura di dati, statistiche ed ambizioni, spesso mal interpretati. Con il consolidarsi del controllo fascista e la comparsa del motore a vapore, intorno al 1932 viene incentivato uno sviluppo unitario del porto, delle infrastrutture e dell'edilizia. Le opere portuali, ormai centro nevralgico di congiunzione tra le rotte marittime e quelle terrestri, puntano a ponente con un massiccio ampliamento. Un piano autoritario, studiato a priori e realizzabile esclusivamente quando infusione dei valori, processi decisionali, progettazione e realizzazione provengono da un'unica entità. Vengono definite funzioni prestabilite e spazi per le postazioni di comando, oltre che una griglia stradale sulla quale inanellare opere pubbliche, monumentali e di rappresentanza. Il fenomeno più rilevante di questa rapida transizione consiste nell'integrazione della città alle due principali valli che la delimitano: la già citata Val Bisagno e la Val Polcevera diventano un tutt'uno a ridosso delle zone montuose così come sulla costa. L'estensione del tessuto urbano in circa mezzo secolo raddoppia, la mappa delle trasformazioni che condizionano le scelte fino ad oggi è tracciata con motivazioni formali di ordine viabilistico. Oggi, gli abitanti di Genova sono gli stessi del 1926, ma la città presenta l'80% dell'edificato in più[6].

3
Urbanistica, n.15-16, Urbanistica Srl, Torino 1955.
4
Sergio Crotti, *L'architettura e la città*, in Fabia Begliomini, Giovanni Sergi (a cura di), in *Progettare Genova*, Costa & Nolan, Genova 1989, cit., p.50.
5
Ibid, cit., p.50.
6
Dato ricavato dalla lecture di Francesco Rosadini intitolata «Genova razionalista», presso il Palazzo Ducale di Genova, il 13 Maggio 2019.



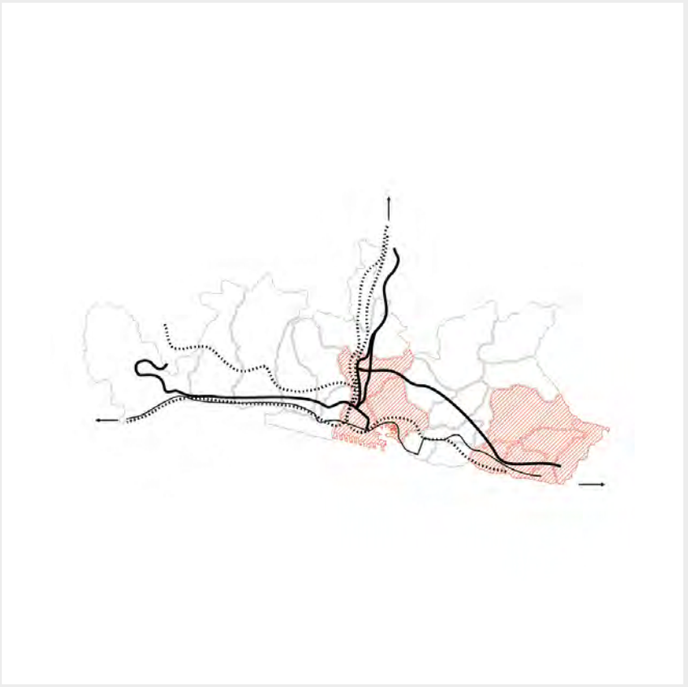
GENOVA INFRA-STRUTTURA

A partire dalla seconda metà del XX secolo, Genova guarda al territorio nazionale con il fine di implementare i rapporti commerciali con l'entroterra ed attrarre i flussi turistici. In virtù di ciò, affiora l'esigenza di estendere il sistema infrastrutturale della città. In quegli anni, il miglioramento delle condizioni economiche della popolazione, la comparsa di nuovi stili di vita e il conseguente aumento demografico, genera una impellente domanda abitativa. Genova così si espande in tre periodi e modalità distinte: ad un moto di iper-urbanizzazione verticale tra gli anni Cinquanta e Settanta, si verifica un processo di diffusione urbana nel decennio successivo, che termina con una gentrificazione del centro storico[7]. L'assetto della città si divide in più centri funzionalmente distinti, ad esempio in aree industriali e logistiche in Val Polcevera, servizi urbani e residenziali in Val Bisagno. L'alta densità funzionale che stava prendendo luogo richiedeva supporto da parte delle reti autostradali e ferroviarie. Il Piano regolatore approvato in via definitiva nel 1959 cercava di anticipare tali questioni, tuttavia le analisi statistiche prodotte a sostegno ricavano e rielaborano dati frammentari ed imprecisi[8]. Non esistendo un criterio direttivo di esecuzione, una precisa impostazione e ordinamento dei problemi urbanistici di Genova, il problema del traffico e dei trasporti non verrà risolto e la città paradossalmente oggi riversa in uno stato di sottodotazione infrastrutturale nei punti nevralgici.

7
Antida Gazzola, *Trasformazioni urbane, Società e spazi di Genova*, Liguori editore, Napoli 2016.
8
Alessandro Christen, *Il piano regolatore generale di Genova*, Urbanistica.
9
Bruno Gabrielli (a cura di),*La storia e la città*, in Fabia Begliomini, Giovanni Sergi (a cura di), *Progettare Genova*, Costa & Nolan, Genova 1989, cit., p.42.

Mimmo Jodice, Genova: la sopraelevata, 2002.
© Courtesy Collezione Fotografia MAXXI Architettura

L'urbanista genovese Bruno Gabrielli a questo proposito ha rilevato che «*la città è cresciuta su un sistema ad albero, sui cui filamenti è stato appoggiato il carico maggiore*»[9]. Per ovviare ai gravi problemi di collegamento, si realizza quella che oggi viene chiamata "Sopraelevata Aldo Moro" lungo una strada sopraelevata che collega levante e ponente ricalcando la forma del porto antico e negando al centro città la vista del mare.

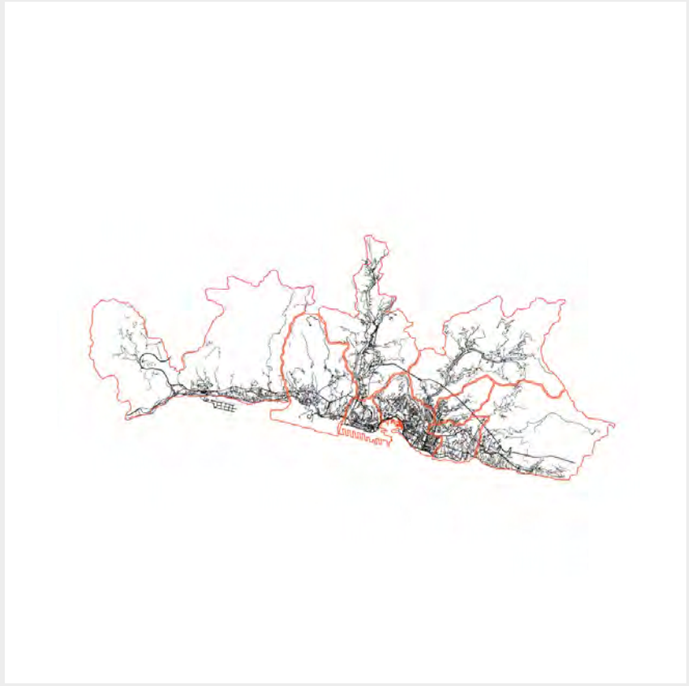


GENOVA METRO-POLITANA

Dei comuni che hanno composto la Grande Genova, nel 1997 si attua un accorpamento in cinque centri (Genova-centro, Val Bisagno, Val Polcevera, Ponente e Levante) e 9 circoscrizioni: Centro Est, Centro Ovest, Bassa Val Bisagno, Val Bisagno, Val Polcevera, Medio Ponente, Ponente, Medio Levante, Levante. L'unione cercava di arginare l'eccessivo policentrismo, amministrativo ed identitario, che storicamente si è andato a creare all'interno della città. Un nuovo decentramento "centralizzante", che accorpasse piccoli comuni in centri di maggiori dimensioni. Antida Gazzola, studiosa della città, sostiene in maniera provocatoria come questa mossa da parte della municipalità abbia portato ad inventare la periferia, facendo perdere centralità alle identità locali, fisiche e sociali[10]. Un cambiamento amministrativo al quale non è seguito un progetto unitario dello spazio. La strategia di modificazione della città negli ultimi trent'anni ha puntato sui grandi eventi (Colombiadi[11], G8[12], Capitale Europea della Cultura[13]) dai quali si sono innescati interventi puntuali.

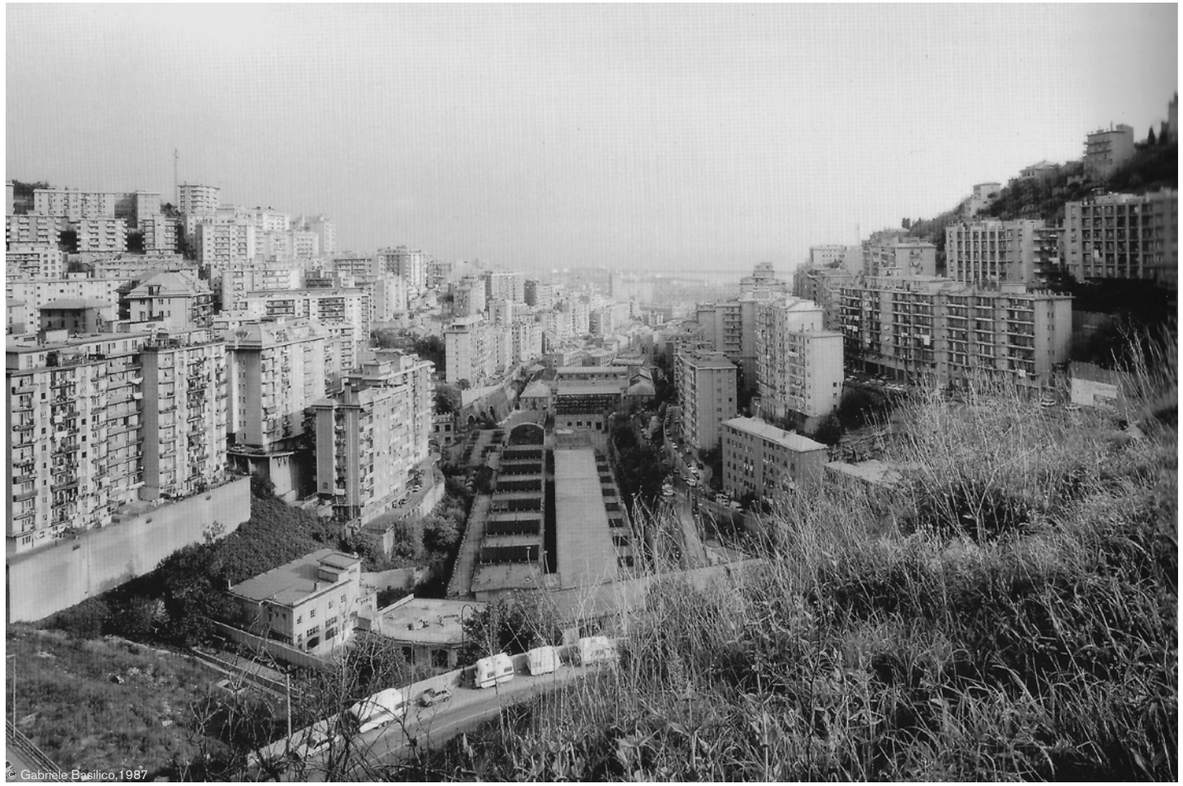
10
Antida Gazzola, *La città policentrica: il caso di Genova* in Angelo Detragiache (a cura di), *Dalla città diramata alla città diffusa*, FrancoAngeli, Milano, 2003, p. 178.
11
Esposizione internazionale specializzata che si tiene a Genova nel 1992, con il tema «Cristoforo Colombo - La nave e il mare»
12
Group of Eight 2001, «Foro informale di cooperazione internazionale tra i paesi più industrializzati del mondo».
13
Un'iniziativa promulgata dall'Unione Europea. La commissione nel 2004 ha designato Genova che per la durata di un anno ha avuto il compito di promuove l'arte e la cultura del luogo.

© Uliano Lucas



GENOVA TRA-SVERSALE

Nel periodo storico attuale, la questione ambientale all'interno del discorso sulla città si fa preponderante. In risposta allo squilibrio ambientale che la città ha manifestato nell'ultimo secolo, si indaga il progetto dello spazio pubblico nel suo potenziale di ristabilire coesione fra la città ed i sistemi ambientali che la sorreggono. Immaginare Genova come una città trasversale permette di elaborare un progetto unitario che leghi la scala vasta a quella minuta, fatta di prossimità e contatto con l'ambiente circostante. Il verde urbano della città di Genova risulta altamente frammentato e discontinuo, la quasi totalità di questo risulta lambito dalla rete idrografica, alla quale il sistema viario si sovrappone in maniera pressoché totale. Pertanto, tra i materiali urbani di cui dispone la città, si individua nella strada una possibile struttura continua dello spazio pubblico. L'idrografia viene intesa come infrastruttura urbana in grado di ordinare una città apparentemente priva di un progetto unitario.


© Gabriele Basilico,1987

I TESSUTI URBANI DI GENOVA

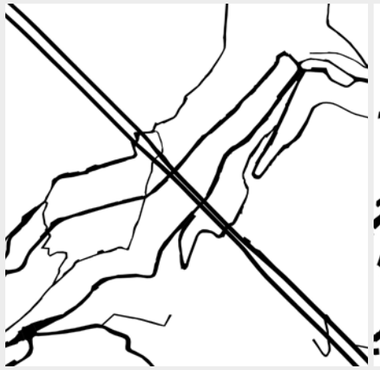
Il nucleo storico della città è composto da una fitta rete di vie distribuite capillarmente attorno ad un tessuto edilizio compatto e stratificato.

L'espansione urbana del XIV° secolo si realizza con una successione di strade che ricalcano le curve di livello, la quale organizzazione viene agevolata da rettifili radiali in corrispondenza della parte piana dei cunei vallivi. La tipologia di strada retta, fiancheggiata da corpi edilizi, oggi assume la mera funzione di «scala per automobili fra le varie circonvallazioni». (Le Corbusier, Urbanisme, Editions Flammarion, Parigi 2011).

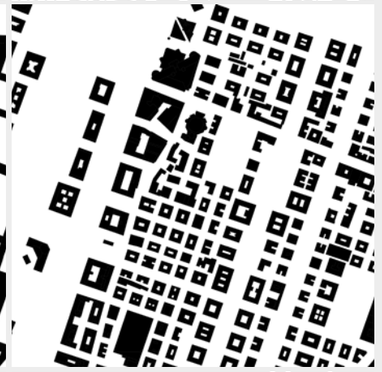
La costruzione della città novecentesca segue una logica razionalista, che si concretizza in blocchi edilizi a formato quadrato organizzati in un tracciato stradale ortogonale. Grandi viali monumentali e assi viari rettilinei si distendono sul territorio nell'indifferenza dell'orografia del sito.

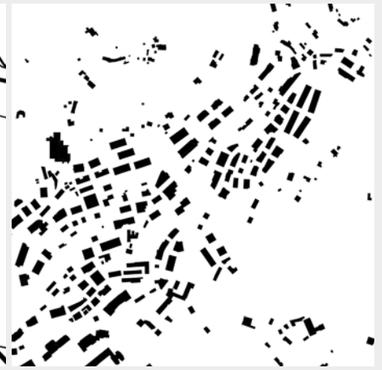
Forti segni infrastrutturali entrano in contrasto con un edificato disposto disordinatamente lungo i pendii e raccordato da strade che assecondano l'andamento del rilievo.

Rete stradale



Edificato



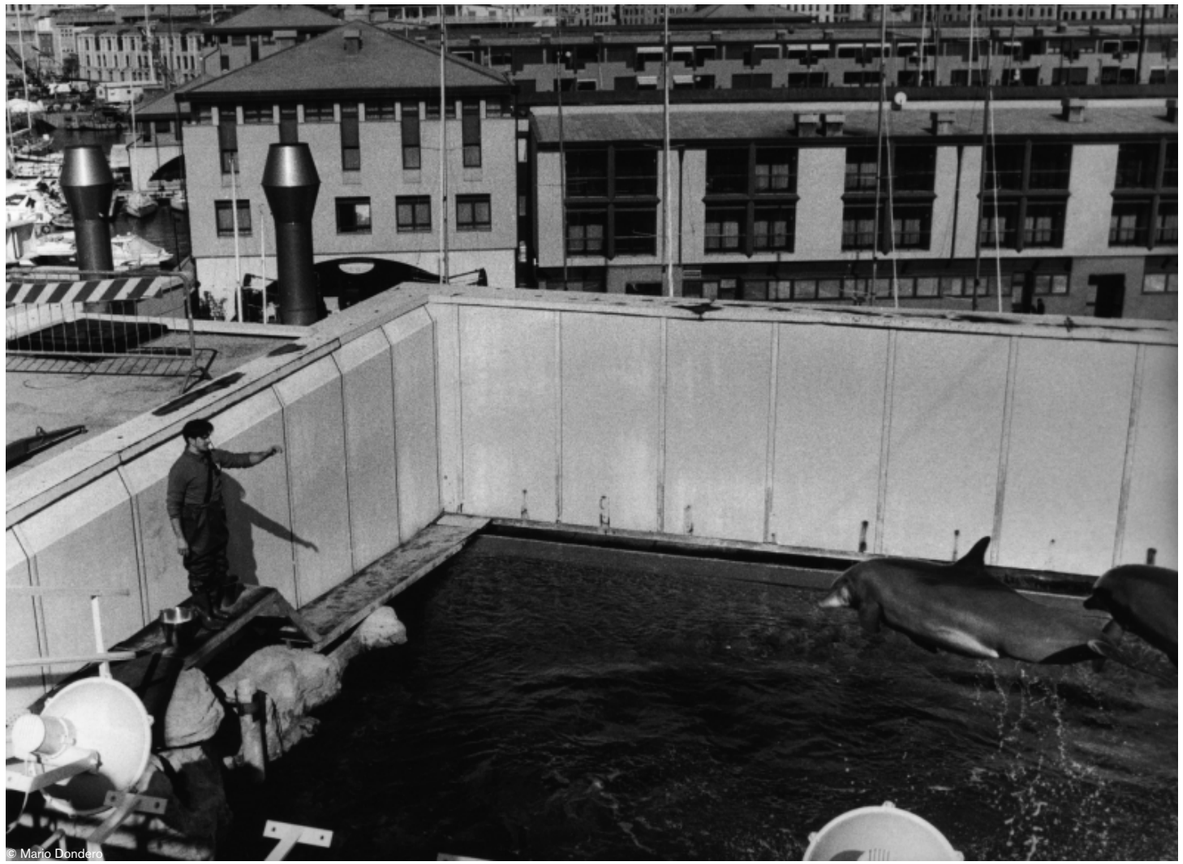


COSTRUIRE GENOVA, 2013

Mario Dondero
Il porto di Genova
2013

© Mario Dondero

© Mario Dondero


© Mario Dondero

© Mario Dondero

A1 DEMOLIRE GENOVA

Negli ultimi anni, si stanno sviluppando molteplici visioni su Genova; alcune utopiche, altre più realistiche che, nel loro insieme, risultano un'occasione per discutere dei punti deboli e di forza della città. Nello specifico, nel 2013, la galleria Pinksummer[1] ha esposto una mostra sul futuro di Genova, con due diverse proposte di progetto, l'una presentata dal Gruppo A12[2], l'altra da Baukuh[3].

I primi dirigono l'azione progettuale verso una visione fortemente utopica, immaginando un'isola galleggiante di fronte a Genova, ispirata all'Utopia[4] di Thomas More[5], in cui sono annullati tutti i dislivelli. Al centro della visione utopica del Gruppo A12, che non a caso crea un manifesto, accompagnato da dei fotomontaggi, non compare più un uomo giovane e sano, ma un uomo anziano; una situazione riassumibile con la loro affermazione: «*Genova sta invecchiando, ma non è una città per vecchi*»[6].

Invece, il gruppo Baukuh propone la visione DEMOLIRE GENOVA. Un titolo provocatorio che sottende tuttavia una linea più realistica, riferendosi a un progetto più esteso, titolato «Genova-1%»[7]. Nel progetto presentato alla galleria d'arte contemporanea genovese non c'è nulla di irrealizzabile o utopico; i piccoli interventi proposti incrementano la quantità di suoli permeabili e di spazi pubblici per una città che negli ultimi 25 anni ha perso un quarto della popolazione e vive in un contesto idrogeologico ad altissimo rischio/pericolo. Oltre a due mappe di Genova prima e dopo il progetto, dove i cambiamenti risultano impercettibili, Baukuh raccoglie delle interessanti interviste agli abitanti della Val Bisagno, nello specifico nei quartieri di Foce, Quezzi e Marassi, riportate di seguito.

1
Galleria d'arte contemporanea a Genova.
2
È un collettivo di architetti, fondato a Genova nel 1993, che affronta in maniera trasversale, incrociandoli e sovrapponendoli, i temi dell'architettura, dell'urbanistica e dell'arte contemporanea con progetti a scale molto diverse tra loro: architetture, allestimenti e installazioni, progetti urbani, design e graphic design, attività culturali, didattiche e di ricerca. Dal 2004 al 2013 i membri del gruppo hanno operato come studio associato con il nome di A12 associati con sede a Milano. Sono attualmente membri attivi del gruppo: Andrea Balestrero, Gianandrea Barreca, Antonella Bruzzese, Maddalena De Ferrari.
3
Nasce nel 2004 ed ha base a Milano e Genova. Si fonda sull'assunto che il progetto prescinda dal gusto personale, sia che nasca dalla conoscenza, codificata e pubblica, dell'architettura del passato sia dalle tracce insite nel contesto. Quasi tutti i sei soci – Paolo Carpi (Brescia, 1974), Silvia Lupi (La Spezia, 1973), Vittorio Pizzigoni (Bergamo, 1975), Giacomo Summa (Busalla, 1976), Pier Paolo Tamburelli (Tortona, 1976) e Andrea Zanderigo (Verona, 1974) – sono impegnati anche nell'attività accademica presso atenei tra cui il Politecnico di Milano e l'Università di Genova.
4
«L'utopia è una delle più specifiche espressioni della critica e dell'immaginazione sociale nella cultura occidentale. […] È il modo nel quale una possibile società giusta viene concettualizzata e rappresentata. […] Pensare che il pensiero utopico sia espressione di un delirante determinismo ambientale per il quale le forme della città possano di per sé generare la società giusta, è profondamente sbagliato».
Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma 2007.
5
Utopia è il nome fittizio di un'isola ideale, coniato da Thomas More. La parola deriva da due termini greci: ου-τοπος /no place / non luogo e ευ-τοπος / happy place / luogo felice o della felicità. Si tratta quindi di un assetto politico, sociale, economico e religioso che non trova riscontro nella realtà, ma che viene proposto come modello ideale; la positiva capacità di orientare forme di rinnovamento sociale, politico, economico e anche spaziale.
6
Da http://www.gruppoa12.org/citta_poco_futuro/apcdpf.htm "Appunti per la città del poco futuro"
7
L'iniziativa Ge-1% coinvolge altri studi di architettura genovesi – ovvero, Gosplan, OBR, Sp10, Una2 – e propone piccole demolizioni all'interno del territorio genovese.

01
Dove abita?
In via Robino, che una volta si chiamava città giardino (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
40 anni
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Uno solo, in vendita.
Da quanto tempo è vuoto?
Sarà un anno.
Perchè è vuoto?
Forse i proprietari hanno voluto cambiare abitazione, non lo so.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
No
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Non so, con la mia età non sono più aggiornato.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Una cosa che mi è sempre stata sul groppone è stata la costruzione dei Biscioni. Io abito proprio sotto di essi, ero consapevole che c'erano però ogni volta che li guardo ho una stretta al cuore perchè la mia infanzia è nata in questo territorio che si chiamava città giardino.
Con cosa lo sostituirebbe?
Con casettine moderne, non come quelle del passato, più efficiente. Da mantenere un po' di verde, non una colata di cemento che ancora adesso abbiamo sempre paura di crolli e di disastri ambientali.

02
Dove abita?
Via giovanni Daneo (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
Da una vita, ci sono nata.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Nessuno.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
120.000
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Quello affianco, perchè mi ha tolto tutto il sole e tutta la luce.
Con cosa lo sostituirebbe?
Con un giardino.

03
Dove abita?
Via Susanna Fontanarossa (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
20 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Uno.
Da quanto tempo è vuoto?
Quattro anni.
Perchè è vuoto?
I proprietari l'hanno voluto vendere.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
Uno, in questo mese.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
200.000
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Nessuno.

04
Dove abita?
Corso de Stefani (Marassi).
Da quanti anni vive a Genova?
2 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Tre.
Da quanto tempo sono vuoti?
Uno da tre mesi buoni e l'altro da due mesi e l'altro non so.
Perchè sono vuoti?
Non ne ho la più pallida idea.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
No.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Dai 200 ai 250.000 €
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Il mercato di Corso Sardegna, ma non tutto, ne terrei una parte per adibirlo ad attività commerciali sulla falsa riga del mercato di San Miguel a Madrid.

05
Dove abita?
In via Piero Pinetti (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
74 anni, sono nato lì in quel caseggiato.
Ci sono appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
No nessuno, tutti occupati.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
Uno, da quasi vent'anni.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
180-200.000€
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Ci sarebbe i Trogoli da demolire per farci un posteggio con una pensilina per vite e almeno si riparano dalla pioggia. E non sarebbe nemmeno una spesa eccessiva.

06
Dove abita?
In via Robino (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
Da circa 30 anni.
Ci sono appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
No attualmente no, ce ne sono stati un paio.
Per quanto tempo sono stati vuoti?
Uno per circa sei mesi, l'altro per quasi forse un anno.
Perchè erano vuoti?
Forse il prezzo che chiedevano come affitto non era adeguato, poi uno ha anche dei problemi di luce, non è molto felice come appartamento. Inoltre la scala di accesso comunale è in pessime condizioni.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
No, recentemente no.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Direi intorno ai 150.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Ne demolirei uno in salita Dell'Orso dove sono nato e dove abitano ancora i miei genitori, che è un grosso palazzo di Via Amarena, ma che sporge in stretta Dell'Orso e che interrompe la linea urbanistica preesistente, quella delle palazzine dei primi anni del Novecento.
Con cosa lo sostituirebbe?
Con spazi attrezzati per il quartiere o al limite con una palazzina con dimensioni diciamo storiche come quelle di stretta Dell'Orso.

07
Dove abita?
In via Ammarengo (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
8 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Si, credo uno.
Da quanto tempo è vuoto?
Non ricordo.
Perchè è vuoto?
Perchè sono andati via.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
Penso di sì perchè ci sono stati dei lavori di ristrutturazione.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Il mio è stato valutato a 250.000 però ce ne sono di più piccoli quindi sicuramente di meno.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Quello dove ci sono le casse da morto, una palafitta di legno.
Perchè lo demolirebbe?
Perchè è antiestetico e non ci vive nessuno.
Con cosa lo sostituirebbe?
Bella domanda.

08
Dove abita?
Piazza del Capro.
Da quanti anni ci vive?
Da 6-7 anni, ma fisicamente ci sto da un paio.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Tre o quattro.
Da quanto tempo sono vuoti?
Non lo so con precisione però sono tre o quattro in tutto. Alle volte se ne riempe uno e se ne svuota un altro da sempre.
Perchè sono vuoti?
Penso che i prezzi siano alti.
Ci sono altri appartamenti in vendita nel suo condominio?
Si, ne stanno vedendo.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Il valore reale?
100.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Demolirei in piazza della Posta un enorme ufficio fatiscente, l'ex ufficio della posta.
Con cosa lo sostituirebbe?
Niente.

09
Dove abita?
In via Piero Pinetti (Quezzi).
Da quanti anni vive a Genova?
8 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Nessuno, anzi attualmente stanno facendo in una cantina un appartamento.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Dai 150 ai 200 e qualcosa.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Quella da cassa da morto.
E per quale motivo?
Perchè esteticamente è bruttina e si allargherebbe anche la curva.
Con cosa lo sostituirebbe?
Con niente, di modo che la curva rimanga più larga così due autobus 82 possano circolare bene e anche le macchine.

10
Dove abita?
In via Giovanni Daneo (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
1 anno.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Due appartamenti scritti.
Da quanto tempo sono vuoti?
Da quando ci sono io, un anno.
Perchè sono vuoti?
Penso che il proprietario non abbia interesse ad affittarli.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Che io sappia no.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Intorno ai 120-130.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Ci sono un paio di edifici in via del Poligono che coprono il sole e fan sì che questa zona rimane molto umida.
Con cosa lo sostituirebbe?
Con niente.

11
Dove abita?
In Corso Buenos Aires (Foce).
Da quanti anni vive lì?
12 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
2
Da quanto tempo sono vuoti?
Uno da pochi mesi, l'altro da qualche anno a seguito di un incendio e di questioni giuridiche in corso.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Si, vengono venduti con una cerca rotazione nel mio condominio.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Francamente non lo so.
Se potesse scegliere, quale edificio Demolirebbe nel suo quartiere? E per quale motivo?
Demolirei la Chiesa di Santa Maria dei Servi e i palazzi a lato. Credo sia una delle cose più brutte del quartiere della Foce.
Con cosa lo sostituirebbe?
La mia anima ambientalista direbbe con un prato.

12
Dove abita?
In Via della Mimosa (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
Ci sono nata.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Nessuno.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Si, 10-15 più o meno.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
150-200.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere? E per quale motivo?
La chiesa, per farci un parco per bambini.

13
Dove abita?
Via Palermo (Foce).
Da quanti anni vive lì?
4 anni, ma sono nata alla Foce.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo

condominio?
Forse uno perchè è in vendita.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Sì.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Più o meno 350.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
La rimessa degli autobus alla Foce.
E per quale motivo?
Occupa un sacco di spazio, potrebbero esserci degli spazi verdi al suo posto.

14
Dove abita?
Via Piero Pinetto (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
Sono quasi 25 anni che sono lì.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Uno.
Da quanto tempo è vuoto?
Saranno sei mesi
Perchè è vuoto?
Mi sembra che lo vogliano vendere.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
L' ultimo un anno fa.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Da 120.000€ in sù.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
A me piace così com'è.

15
Dove abita?
Via Piero Pinetti (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
Da quando sono nato.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Direi un paio.
Da quanto tempo sono vuoti?
Uno dai primi anni del '90, l'altro da poco.
Perchè sono vuoti?
Uno per noie legali, l'altro è in attesa di vendita.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
So che molta gente è cambiata come affitto.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Direi sui 130.000€ al massimo.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Penso ce ne siano molti, ce ne sono troppi.
E per quale motivo?
Per fare più spazi per il quartiere, spazi verdi e lo sport. Niente di costruito, direi che è la parola giusta.

16
Dove abita?
Via Bozzano (San Fruttuoso).
Da quanti anni vive lì?
Settembre del 2010.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Uno o due al massimo.
Da quanto tempo sono vuoti?
Qualche anno.
Perchè sono vuoti?
Sono vuoti perchè rendono più a essere vuoti che a essere affittati.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Non mi sembra.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
150-160.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Il palazzo di fronte all'entrata di Villa Imperiale, perchè è brutto.
E con cosa lo sostituirebbe?
Forse non lo sostituirei neanche.

17
Dove abita?
Via Giovanni Daneo (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
Sarà 20 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Non ce ne sono.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Due o tre sì
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
70.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Il ponte dell'autostrada.
E per quale motivo?
Dà fastidio, c'ho il poggiolo lì.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con niente.

18
Dove abita?
Via del Capriolo (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
13 o 14 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Penso nessuno.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Sì, due o tre sicuro.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
140-150.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Le carceri di Marassi.
E per quale motivo?
Per sostituirlo con qualche edificio più bello, più moderno.

19
Dove abita?
A Quezzi, Via Ammarengo.
Da quanti anni vive lì?
22 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Nessuno per ora, lì hanno tutti venduti.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
250.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Quello affianco.
E per quale motivo?
C'è della gente che non mi piace, che mi è antipatica.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con della gente socievole e solare come me.

20
Dove abita?
Via del Piano (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
27 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Mi sembra due.
Da quanto tempo sono vuoti?
Non so, 10 anni, 5.
Perchè sono vuoti?
Non so.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Sì, all'incirca tre mi sembra.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Adesso non vale niente, con tutto quello che è successo (alluvione 2011).
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Il carcere di Marassi.
E per quale motivo?
Per farci dei giardini.

21
Dove abita?
Via Giovanni Daneo (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
13 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Che io sappia nessuno.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
No.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
120-130.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Demolire mi sembra una cosa drastica.

22
Dove abita?
Corso Buenos Aires.
Da quanti anni vive lì?
2 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
2.
Da quanto tempo sono vuoti?
2 anni, 2 anni e mezzo.
Perchè sono vuoti?
perchè chiedono affitti troppo alti
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Due sono in vendita, che non si riescono a vendere. Abitati però.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
250-300.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
L'edificio tra corso Buenos Aires e viale Brigate.
E per quale motivo?
Perchè non ha lo stesso decoro architettonico degli altri palazzi.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con uno uguale, ma con le stesse caratteristiche di quelli esistenti diciamo.

23
Dove abita?
In via del Piano (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
Da 12 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Ce n'era uno fino a un mese e mezzo fa che adesso hanno affittato.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Che io sappia no.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
260-300.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Non demolirei nessun edificio però sposterei lo stadio.
E per quale motivo?
Perchè causa troppo traffico quando giocano la sera, poi non si trova parcheggio.
E con cosa lo sostituirebbe?
Siccome il campo c'è già, magari dei giardini per i ragazzi e vari giochi.

24
Dove abita?
In via del Molinetto (Quezzi).
Da quanti anni vive lì?
8 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Da me non ce nè perchè siamo semi indipendenti.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
70-120.000€.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Il palazzo delle poste a largo Merlo.
E per quale motivo?
Perchè è sul fiume.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con uno bello spiazzo per i ragazzi.

25
Dove abita?
Viale Bracelli (Marassi).
Da quanti anni vive lì?
15 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Penso di sì, qualcuno si perchè qualche cartello c'era.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
Non te lo so dire.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Quello in piazza Galileo Ferraris dove c'è la posta.
E per quale motivo?
Dove sono morte quelle persone durante l'alluvione e crea del disagio anche al quartiere.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con niente guarda, perchè ce ne cresce con quello che c'è.

26
Dove abita?
Via al Poligono di Quezzi.
Da quanti anni vive lì?
15 anni.
Quanti appartamenti vuoti ci sono nel suo condominio?
Neanche uno perchè son morti tutti e sono venuti altri.
Hanno venduto di recente degli appartamenti nel suo condominio?
Sì.
Quale valore pensa abbia un appartamento nel suo condominio?
100 milioni.
Se potesse scegliere, quale edificio demolirebbe nel suo quartiere?
Tutto quanto.
E per quale motivo?
Perchè mi fa schifo tutto.
E con cosa lo sostituirebbe?
Con niente.

Diretto da Alberto Tamburelli
(Laboratorio Probabile Bellamy)
Interviste di Giacomo Summa (baukuh)
Pinksummer, febbraio 2013

GENOVA
ATLAS

Grid based map

Legenda:
- urbanizzato
- non urbanizzato

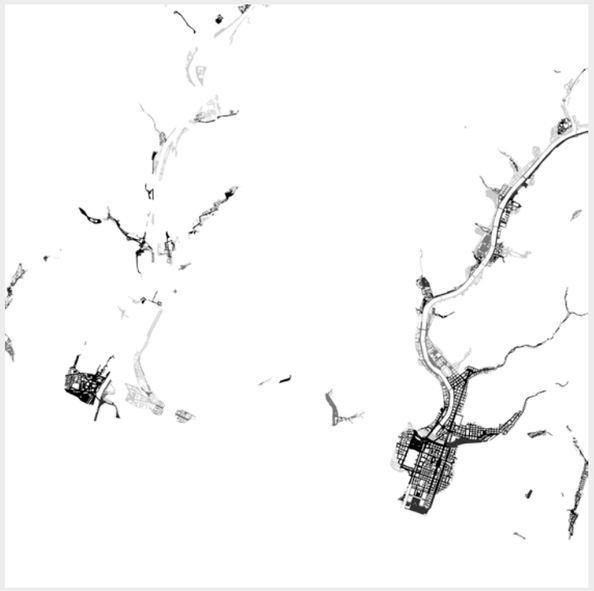
Densità abitativa (abitanti/km²)

0	55	431	988	46	5	100	328	224	383
0	68	1357	8921	304	93	0	218	124	6050
0	136	3979	4724	1140	304	0	40	5300	1765
608	2367	6982	3039	93	6	0	436	6007	2879
979	953	11030	2194	472	3565	663	2482	1165	219
4493	3682	12222	6730	20396	16682	12120	17220	9592	5105
4511	3118	20460	13995	2483	14726	13590	25979	14434	5519
0	0	3	126	11	8080	9517	15567	11231	15762
		0	0	0	50	2908	11198	7703	10220
				0	0	0	0	37	291

1 km

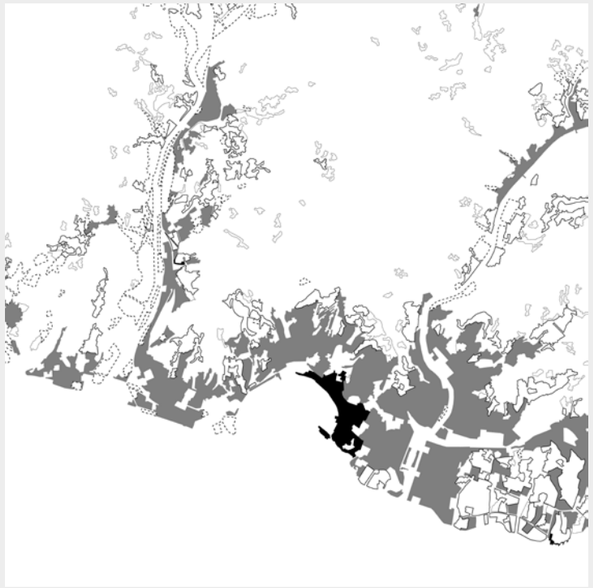
Aree inondabili

Legenda:
- area inondata
- tempo di ritorno 50 anni
- tempo di ritorno 200 anni
- tempo di ritorno 500 anni
- edificato



Tessuto urbano

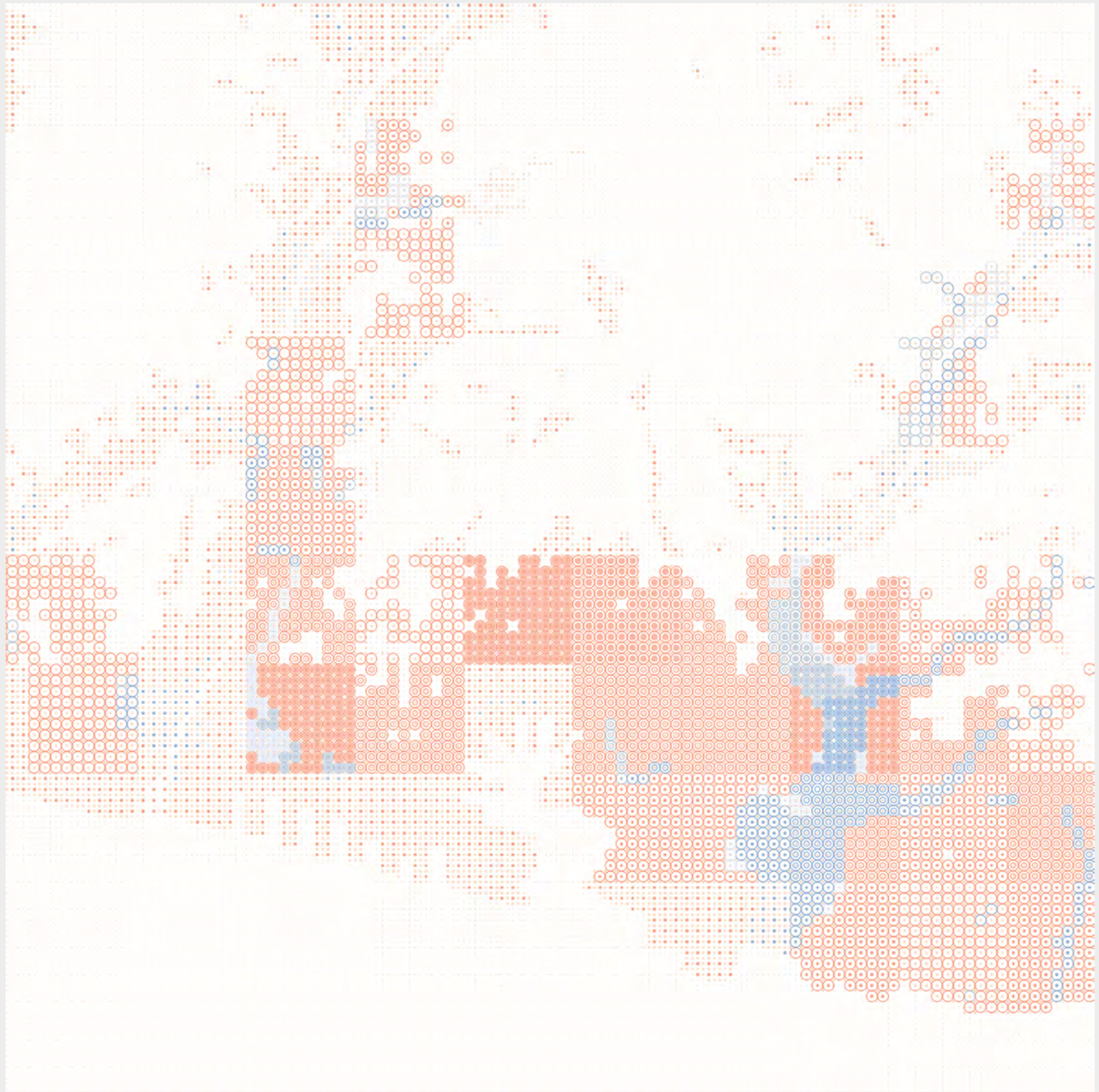
Legenda:
- tessuto denso consolidato
- tessuto residenziale continuo
- tessuto discontinuo
- case sparse
- tessuto misto



1 km

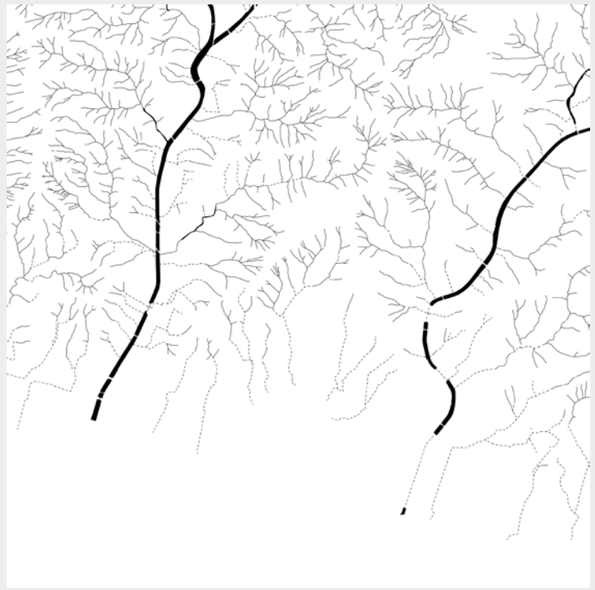
Rapporto tra la densità edilizia e il rischio alluvionale

Legenda:
- urbanizzato
- non urbanizzato
- 0-4.000 ab/km²
- 4.000-8.000
- 8.000-12.000
- 12.000-16.000
- 16.000-20-000
- 20.000-25.979
- tempo di ritorno 50 anni
- tempo di ritorno 200 anni
- tempo di ritorno 500 anni



Corona agricola

Sistema idrografico



Sistema dei boschi

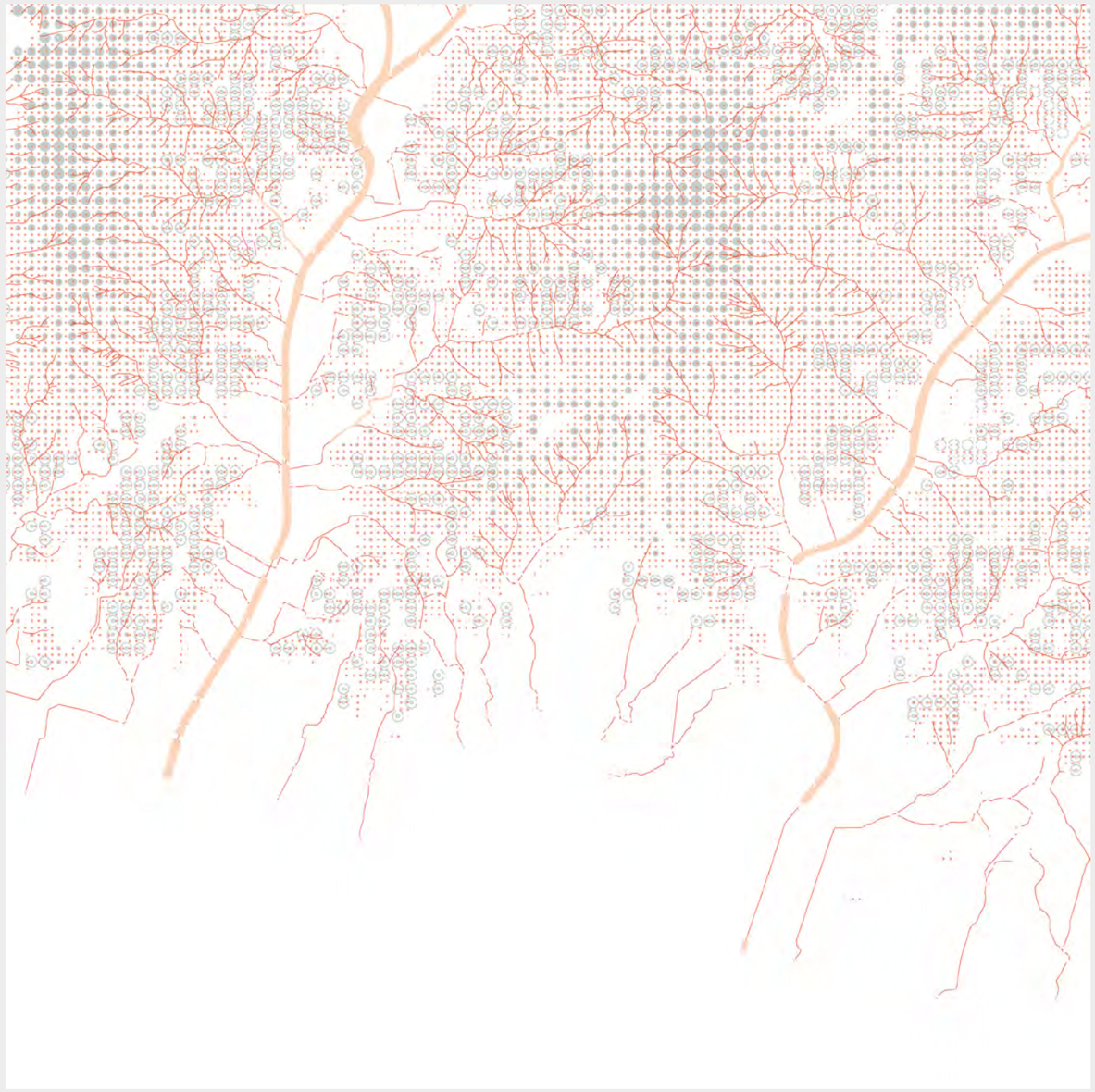
Verde urbano

Verde urbano e infrastruttura principale a confronto con l'orografia

Legenda:
- verde urbano
- sistema infrastrutturale principale
- suoli agricoli
- orografia

Sistema ambientale

Legenda:
- area boschiva
- sistema idrografico principale
- suoli agricoli
- orografia



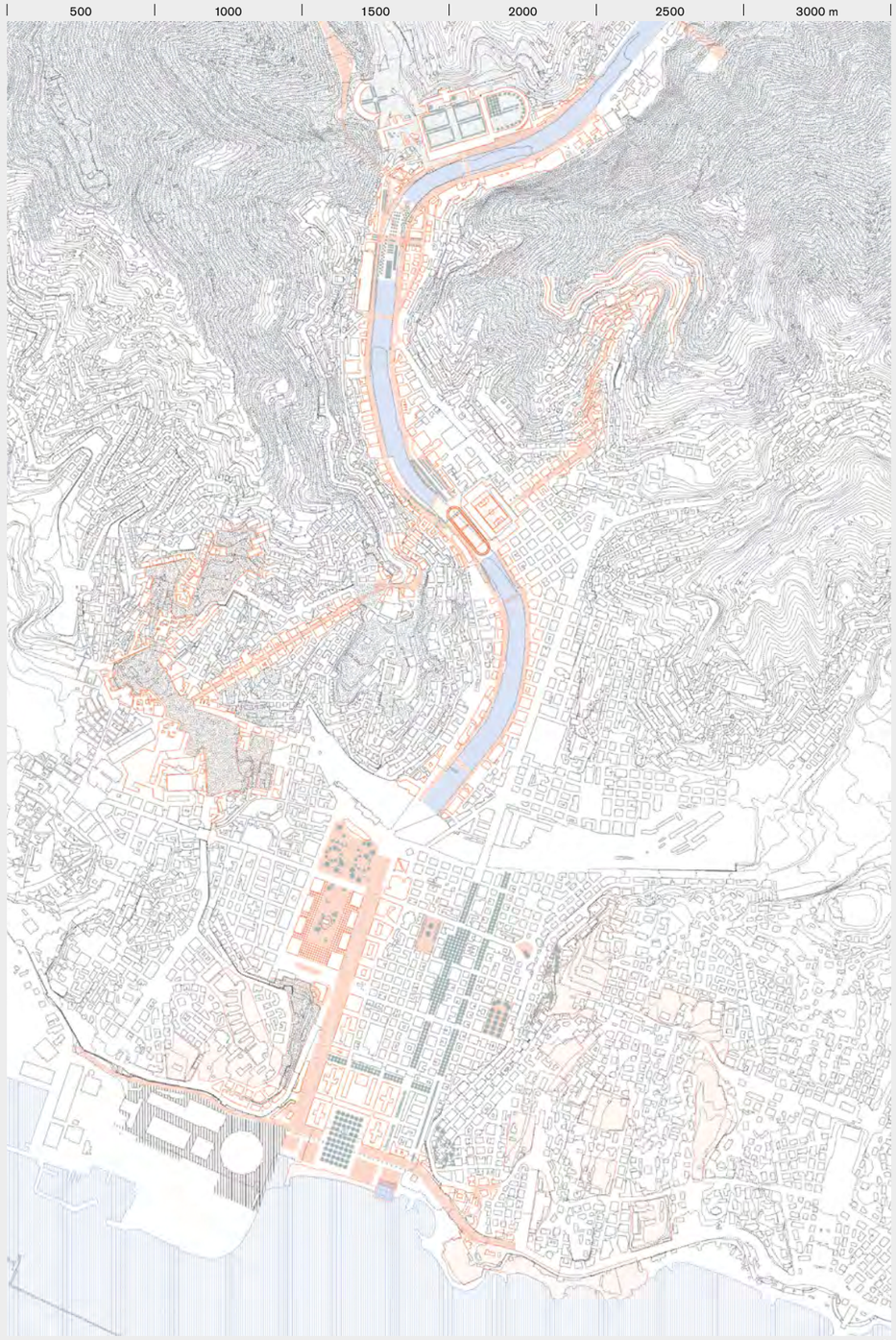
Carta delle potenzialità

Legenda:
- potenzialità
- tessuto urbano potenziale
- verde urbano potenziale
- area stradale
- aree industrali e portuali
- sentieri potenziali
- reticolo stradale

1 km

BISAGNO
GREEN
CARPET

04



Un paesaggio da ricostruire

Il torrente Bisagno è un corso d'acqua a carattere torrentizio accolto dall'omonima valle, con un'estensione di bacino pari a 95 chilometri quadrati[1]. La Val Bisagno può essere suddivisa in cinque aree geografiche: la piana alluvionale che va dalla confluenza del rio Fereggiano alla foce, le zone di Marassi e Quezzi, Molassana, il tratto da Prato a Traso e il segmento che va da Trano alla sorgente. Per una lunghezza di 23 chilometri[2], il torrente ha origine tra i comuni di Bargagli e Davagna per poi sfociare nel mare genovese, toccando le località di Struppa, Prato, San Fruttuoso, Molassana, Staglieno, Marassi e Foce. Lungo il suo percorso accoglie numerosi affluenti, perciò occorre dividere le parti del torrente Bisagno in sezione alta, media e bassa. Partendo dall'alto corso, il Bisagno ha origine nei pressi del colle della Scoffera, con un'altitudine di 675 metri sul livello del mare. Nel basso corso, dove la presenza umana è maggiore, confluiscono altri affluenti, tra i quali il rio Montesignano lungo il versante sinistro, il rio Trensasco e il rio Cicala in sponda destra. Nei pressi del cimitero di Staglieno si immette il rio Veilino e nell'area del quartiere Marassi il rio Fereggiano. Quasi la totalità degli affluenti è stata ricoperta dal manto stradale.
I rami principali del Bisagno scorrono lungo le aree maggiormente danneggiate dal punto di vista biologico e naturalistico: le prime «*situazioni non compromesse*»[3], in cui si è verificata la presenza di flora e fauna endemica, dista più di 7 chilometri[4] in linea d'aria dalla foce, lungo il fiume Lentro. La storia delle modificazioni dell'ambiente da parte dell'uomo risalgono già al XV° secolo quando i pendii più lievi, a ridosso delle linee di crinale, venivano progressivamente disboscati per il pascolo e l'approvvigionamento di legname[5]. Tale processo secolare ha portato a stravolgere i caratteri idrodinamici del corso d'acqua, la cui prova si intuisce dall'etimo del termine *"Bis-agnis"* che dal latino significa "doppio fiume". Le azioni inconsapevoli del passato e la mancanza di cura del presente sono le cause principali dei sempre più frequenti episodi di piena che interessano il territorio[6]. In città, infatti, si percepisce un atteggiamento difensivo nei confronti del torrente: quando la naturalità dell'alveo aumenta, la qualità edilizia decresce, nel momento in cui la densità abitativa diminuisce anche la qualità dello spazio pubblico perde consistenza.
L'immagine della Val Bisagno e del suo torrente, ha un'accezione negativa soprattutto per coloro che la abitano, provocando un sentimento di fragilità, incertezza, ansia: lo scorrere dell'acqua porta con sé pagine nere della storia[7]. L'uomo si sente in trappola, all'interno di una condizione nuova, un paesaggio inedito, dai caratteri contrastanti rispetto alle raffigurazioni del pittore Cristoforo De Grassi[8]. La parte terminale del Bisagno è una natura che viene confinata, come se non fosse più parte del sistema urbano. Dai terrazzamenti ancora presenti a Molassana, fino alle torri di Corte Lambruschini; legati tra loro attraverso infrastrutture e collegamenti tecnologici, questo ambiente artificiale comincia a caratterizzare ed inglobare lo spazio. Percorrendo la Val Bisagno è possibile notare una transizione piuttosto brusca, da città immersa nel paesaggio a città che si fa paesaggio.

1
Piano di Bacino, Stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico (ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998), Relazione Generale entrata in vigore nel 28/06/2017, Regione Liguria, p.9.
2
Ibid, p.9.
3
Ibid, p. 11.
4
Fonte: Google Earh Pro.
5
Piano di Bacino, Stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico (ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998), Relazion Generale entrata in vigore nel 28/06/2017, Regione Liguria, p.37.
6
Ibid. p.39.
7
Negli ultimi 70 anni si sono verificate 8 episodi di piena, con frequenza sempre maggiore:
8 Novembre 195, 19 Settembre 1953, 7-8 Ottobre 1970 (35 morti), 6 Ottobre 1977, 27 Settembre 1992, 4 Novembre 2011(6 morti), 9-10 Ottobre 2014 (1 morto). I dati provengono dal Piano di Bacino Bisagno.
8
In riferimento a Veduta di Genova nel 1481, celebre dipinto realizzato da Cristoforo De Grassi intorno al 1597.

Antoine Picon (1957), professore di Storia dell'Architettura e Tecnologia presso la Harvard University (Department of Architecture), ritiene necessario approfondire la concezione di paesaggio tecnologico in contrasto con l'idea di paesaggio tradizionale. In un articolo ripresentato all'interno del primo numero della rivista di Cambridge «*Grey Room*» [9] egli si interroga:

«*La città iper-attrezzata che ci circonda può ancora essere considerata un paesaggio, comprendendo le connotazioni estetiche legate a questo termine?* »[10].

Dopo una dissertazione storica, cerca di illustrare il rapporto mutato nei confronti delle tracce del passato, ed è in questa occasione che prosegue la sua tesi:

«S*iamo passati dalla rovina alla ruggine, dalla traccia allo scarto*»[11].

Lo stato di ansia e disagio generato da certi tipi di paesaggio, deriva da una profonda ed irreversibile modificazione dello stato precedente, simbolo del profondo cambiamento che l'uomo, soggetto contemplante, sta attraversando.

«*Perché la ruggine ci spaventa così tanto mentre la rovina è adornata di un rassicurante carattere? [...] La rovina, come abbiamo detto, concilia l'uomo alla natura. La ruggine, invece, confina l'uomo attorno ai suoi prodotti come se fosse all'interno di una prigione, una prigione ancora più terribile dal momento che è l'uomo il suo stesso creatore*»[12].

È possibile tuttavia, ricercare un nuovo valore estetico e poetico a questa porzione di paesaggio? Simon Schama (1945), saggista e storico dell'arte britannico, teorizza al meglio tale concetto in «*Paesaggio e memoria*»[13]. Secondo l'autore, il paesaggio naturale e la percezione dell'uomo rappresentano due entità non distinguibili, in quanto sono il prodotto della nostra cultura, l'accumularsi delle memorie dei soggetti. Asserisce, inoltre, che, se il paesaggio diviene tale per opera di una modificazione positiva o negativa, fisica, ma anche percettiva, forse una natura "compromessa" è «*la sola natura di cui disponiamo*»[14]. Se la cultura umana e l'immaginario collettivo in primo luogo costruiscono paesaggio, spetta all'uomo il compito di donare anche all'ambiente del torrente sopracitato un determinato canone estetico, cercando il più possibile di interpretarne i caratteri peculiari.
Specialmente nel tratto terminale del torrente Bisagno, è possibile percepire la coesistenza tra paesaggio naturale e paesaggio artificiale, una sorta di ecosistema ibrido. Il confine tra ecosistema ed un altro viene chiamato «*ecotone*»[15]. La qualità specifica di un ecotone sta nella consistenza del suo confine: si tratta, infatti, di un limite variabile e sfumato grazie al quale le specie animali e vegetali trovano nuove

9
Antoine Picon, tradotto da Karen Bates, in «*Anxious Landscapes: From the Ruin to Rust*», Grey Room n.1, pp. 64-83.
10
Traduzione degli autori a partire dalla frase originale: «*Can the over-equipped city that surrounds us still be considered a landscape, even with the aesthetic connotation attached to this term?*», *Ibid*, cit., p.68.
11
Traduzione degli autori a partire dalla frase originale: «*We have gone from ruin to rust, from trace to waste*», *Ibid*, cit., p.77.
12
Traduzione degli autori a partire dalla frase originale: «*Why does rust frighten us so while the ruin is adorned with a reassuring character?[...]The ruin, as we have said, restores man to nature. Rust, on the other hand, confines him in the middle of his productions as if within a prison, a prison all the more terrible since he is its builder*», *Ibid,* cit., p.79.
13
Simon Schama, *Paesaggio e memoria*, Mondadori, Milano 1997.
14
Dall'introduzione di Simon Schama, *Paesaggio e memoria*, Mondadori, Milano 1997, cit.
15
«In ecologia, zona di transizione (e di tensione) fra due o più comunità biologiche diverse, [...] in cui si trovano organismi propri delle comunità confinanti, ma anche altri, esclusivi della zona stessa». Vedi www.treccani.it/vocabolario/ecotono/

fonti di sussistenza, luoghi di riparo e un ambiente protetto per la prolificazione. Sudetto *habitat* possiede anche la caratteristica di accogliere specie completamente differenti rispetto agli ambienti che lambisce. Poiché le condizioni del luogo sono distinte, diversi saranno i percorsi evolutivi delle specie che lo abitano. Un ecotone si forma per transizioni graduali[16], ma anche in seguito ad un evento brusco, un disturbo dell'equilibrio preesistente. Incendi, terremoti ed inondazioni aprono la strada alla possibilità di portare alla luce esseri viventi più resistenti e adatti di quelli che si abitavano lo stesso luogo prima dell'evento.
L'uomo tuttavia, rappresenta il principale responsabile dell'aumento della frequenza di questo fenomeno, ad esempio nella ricerca di nuovi suoli da sfruttare per l'agricoltura od il pascolo laddove esistevano ecosistemi intatti. All'interno delle città, impermeabilizzare vaste porzioni di suolo ed arginare i corsi d'acqua, ha portato alla creazione di ecotoni dai limiti troppo definiti, caratteristica che minaccia la biodiversità potenziale e mette in pericolo la sopravvivenza stessa dei sistemi che lambisce. Impostare barriere marcate ed isolare sistemi significa limitare il movimento biologico e la capacità di riprodursi, rendere gli individui vulnerabili e ridurre la biodiversità[17]. Nonostante il torrente Bisagno a prima vista rappresenti uno dei luoghi in cui l'essere umano ha sovrastato irreversibilmente l'ambiente naturale, con uno sguardo ravvicinato è possibile osservare una sorta di anteprima dello scenario della "città senza di noi". In un luogo in cui il grado di fragilità urbana è maggiore e l'incertezza cresce col passare del tempo, il rischio di perdere il controllo non pare irrealistico. Potrebbe essere quello dell'uomo l'ecosistema davvero in pericolo? Oggi appaiono profetiche le parole del poeta Giacomo Leopardi (1798-1837):

«*Immaginavi tu forse che il mondo fosse fatto per causa vostra? Ora sappi che nelle fatture, negli ordini e nelle operazioni mie, trattone pochissime, sempre ebbi ed ho l'intenzione a tutt'altro che alla felicità degli uomini o all'infelicità. Quando io vi offendo in qualunque modo e con qual si sia mezzo, io non me n'avveggo, se non rarissime volte: come, ordinariamente, se io vi diletto o vi benefico, io non lo so; e non ho fatto, come credete voi, quelle tali cose, o non fo quelle tali azioni, per dilettarvi o giovarvi. E finalmente, se anche mi avvenisse di estinguere tutta la vostra specie, io non me ne avvedrei*»[18].

L'indizio di tale antagonismo, la presenza silenziosa di una natura estranea con la quale l'uomo non collabora in simbiosi, è stato colto da un professore universitario presso la Parsons School of Design e la New School University. David Gissen (1969) mette alla luce la relazione a volte controversa tra le forme "indesiderate" della natura all'interno della città. La presenza di queste entità viene descritta come parte avversa all'architettura, utile a definire la concezione di domesticità più comune. L'autore descrive come «*Subnatura*»[19] tutte quelle forme della natura che vengono delineate dall'immaginario come minacciose, un'insidia per l'architettura.

16
Il più comune è ad esempio la *treeline*, luogo in cui per condizioni climatiche ed altimetriche la formazione arborea si dirada fino a scomparire.
C. Korner, *Alpine Treelines. Functional Ecology of the global high elevation tree limits*, Springer, Basel 2012.
17
Giorgio Vacchiano, *La resilienza del bosco, Mondadori*, Milano 2019, pp.68-77.
18
Estratto dal capitolo: «Dialogo della natura e di un islandese» datato 1826, in Giacomo Leopardi, Laura Melosi (a cura di), *Operette Morali,* BUR Rizzoli, Milano 2008.
19
David Gissen, *Subnature: Architecture's other environments*, Princeton Architectural Press, New York 2009.

Si riferisce a tutto ciò che si considera scarto, come la polvere, i detriti, il fango, l'aria e l'acqua stagnante, ma anche le “erbacce”, gli insetti infestanti e i piccioni. Cerca di riflettere su come il riconoscimento di una natura “altra” possa scaturire relazioni nuove con la città. Tuttavia, ciò ha molto a che fare con la percezione che l’uomo ha di se stesso. Al giorno d’oggi sembrerebbe che la mentalità di questo tempo voglia negare il rapporto con forme di vita discordanti da una concezione idealizzata: l’uomo solitamente cerca di eliminare o segregare tutto ciò che viene giudicato degradante, indecoroso, fuori posto. L’autore ripercorre la storia che ha portato alla formulazione di una simile concezione, risalente all’inizio della storia contemporanea:

«*La Subnatura è identificata come appartenente a gruppi sociali meno abbienti, alle classi operaie, ai senzatetto che vivono all’interno delle zone neglette della città. Le classi sociali privilegiate utilizzano invece l’idea tradizionale della natura come strumento per riordinare la città e incrementare l’efficienza*»[20].

Guardare alla «*Subnatura*» significa cogliere un importante aspetto dell'ambiente urbano, costantemente sotto gli occhi di chiunque, ma che spesso passa in secondo piano. Appare estremamente utile a comprendere come l’ambiente sociale interpreti la presenza di tali entità per fare in modo che la convivenza tra le due sfere sia fruttuosa, poiché agire in maniera maggiormente inclusiva può portare essenziali benefici, specialmente al sistema antropico.
Nell’idea che le forme di vita oggi sgradite possano generare il fiorire di nuova cultura, vale la pena citare un dipinto realizzato dall’architetto francese Roland Fréart de Chambray (1606-1676), che rappresenta il mito della nascita dell’ordine corinzio. La scena vede in primo piano Callimaco che, meravigliato dall'armoniosa spontaneità in cui una pianta di acanto si “impossessa” di un'urna, si appresta a raffigurarne l’estetica ed approfondirne i canoni[21]. In secondo piano, una pianta rampicante sembra impadronirsi gradualmente di un edificio piramidale, suggerendo l’incontrollabilità della natura che allo stesso tempo offre ispirazione artistica[22]. A questo proposito, lo scrittore americano Nathaniel Hawthorne (1804-1864), citato solo parzialmente da Gissen, parla di «*virtù nascoste*», di «*inguaribile testardaggine*» nel riuscire a «*prosperare nonostante gli ostacoli*». Nella loro accezione morale le erbacce diventano «*più essenziali al benessere del mondo rispetto al frutto o al seme più prezioso* »[23].
Proprio come tutti gli esseri viventi che l’uomo ha selezionato nei secoli, è importante enfatizzare il fatto che anche questa particolare natura sia stata generata da un’azione antropica. Se la natura è il prodotto di dinamiche storiche, economiche e sociali, diventa responsabilità dell’uomo gestirla e progettarla in quanto contesto, senza negare o cancellare le sue origini e modalità di sviluppo. Si tratta di un ambiente con una forte capacità di autoregolazione e valenza estetica, con la caratteristica di essere monito, monumento nei confronti delle attività

20
Ibid, cit., p.152.
21
«*C’è una tradizione sull’origine del capitello corinzio. Una fanciulla di Corinto, ormai in età da marito, morì per una malattia. Dopo il funerale, la sua nutrice raccolse tutti quegli oggetti (ninnoli e giocattoli), che le erano stati cari, in un canestro che depose sopra la tomba, coprendolo con una tegola, affinché quei ninnoli durassero più a lungo lì all’aperto. Il canestro fu casualmente appoggiato sopra una radice di acanto. Questa, schiacciata sotto il suo peso, all’inizio di primavera produsse foglie e viticci che, crescendo lungo i fianchi del canestro, furono costretti dagli angoli sporgenti della tegola a piegare la parte più alta delle loro fronde in forma di voluta. Callimaco, passando nei pressi della tomba, notò quel canestro circondato da tenere fronde.Fu attratto dall’originalità di quella composizione e pensò di riprodurla sui capitelli delle colonne a Corinto, determinandone le proporzioni. Così nacque il capitello corinzio*».
Marco Fittà, *Giochi e giocattoli nell’antichità*, Leonardo Arte, Milano 1997, cit., p.53.
22
David Gissen, *Subnature: Architecture’s other environments, Princeton Architectural Press,* New York 2009, p.152.

23
Traduzione degli autori a partire dalla frase originale: «*Why is it, I wonder, that Nature has provided such a host of enemies for every useful esculent, while the weeds are suffered to grow unmolested, and are provided with such tenacity of life, and such methods of propagation, that the gardener must maintain a continual struggle or they will hopelessly overwhelm him? What hidden virtue is in these things, that it is granted them to sow themselves with the wind, and to grapple the earth with this immitigable stubbornness, and to flourish in spite of obstacles, and never to suffer blight beneath any sun or shade, but always to mock their enemies with the same wicked luxuriance? It is truly a mystery, and also a symbol. There is a sort of sacredness about them. Perhaps, if we could penetrate Nature’s secrets, we should find that what we call weeds are more essential to the well-being of the world than the most precious fruit or grain. This may be doubted, however, for there is an unmistakable analogy between these wicked weeds and the bad habits and sinful propensities which have overrun the moral world; and we may as well imagine that there is good in one as in the other*».
Nathaniel Hawthorne, *Passages from the American note-books*, Boston : Houghton, Mifflin 1868, p.154.

24
Carlo Socco, Enrico Rivella, Alberto Mafiotti (a cura di), *Edilizia per l’ambiente*, UTET scienze tecniche, Torino 2006.

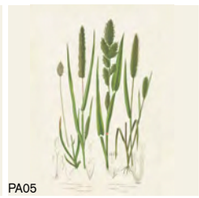
urbane, motore di ispirazioni nuove. L’ambiente torrentizio della Val Bisagno è uno spazio in costante mutamento, dal punto di vista biologico e morfologico. La successione irregolare di eventi alluvionali ed estesi periodi di secca, porta la popolazione che lo abita a cambiare costantemente i propri ritmi vitali. Allo stesso modo, nei capitoli successivi la ricerca è indirizzata a reimmaginare l’identità di tale paesaggio, cercando di conciliare la sfera antropica con quella naturale, mediante il progetto dello spazio pubblico. Il torrente e la strada, a stretto contatto tra loro, divengono assi ordinatori in grado di farsi infrastruttura ecosistemica. L’argine, elemento che sta nel mezzo di queste entità, limite oggi quasi invalicabile, diventa un elemento centrale, membrana che garantisce relazioni nuove e compenetrazione. Il torrente riveste la potenzialità di diventare un “green carpet” per la città di Genova.
Il filone progettuale è quello delle *Green Belt* o *Green Ribbon*[24], un tappeto verde dove specie viventi di ogni genere “sfilano” da monte fino al mare e viceversa. Un sistema di spazi aperti e verdi convoglianti in un vuoto lineare, con la capacità di stabilire un carattere unitario al frammentato spazio pubblico della città in Val Bisagno. Si procede con un potenziamento dei caratteri peculiari della flora e della fauna del posto, a partire proprio da ciò che più vorrebbe negare tale rapporto. La ricerca approfondirà i caratteri compositivi dello spazio pubblico in tre luoghi urbani dove il manto stradale sovrasta il corso d’acqua, spazio ideale in cui riaprire la competizione tra natura ed artificio.

PA01

PA02

PA03

PA04


PA05

PAA01

PAA02

PAA03

PAA04

PAA05

PAA06

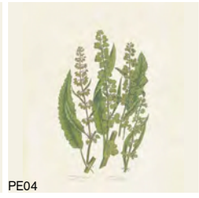
PAA07

PAA08

PE01

PE02

PE03


PE04

PE05

PE06

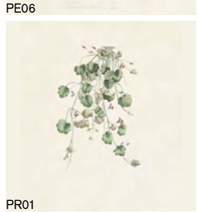
PE07

PE08

PE09

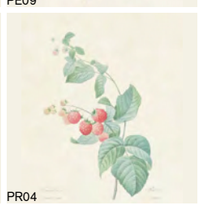
PE10

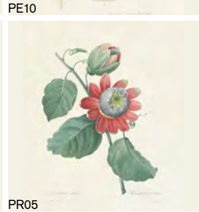
PE11

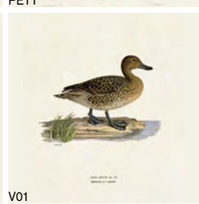

PR01

PR02

PR03


PR04


PR05


V01

V02

V03

V04

V05

V06

V07

V08

V09

V10

V11

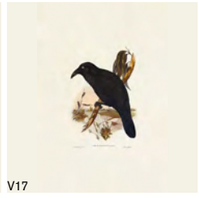
V12

V13

V14

V15

V16


V17

V18

V19

I01

I02

I03

I04

I05

I06

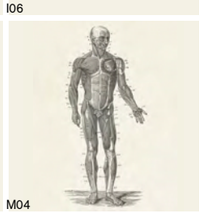
A01

MG01

M01

M02

M03

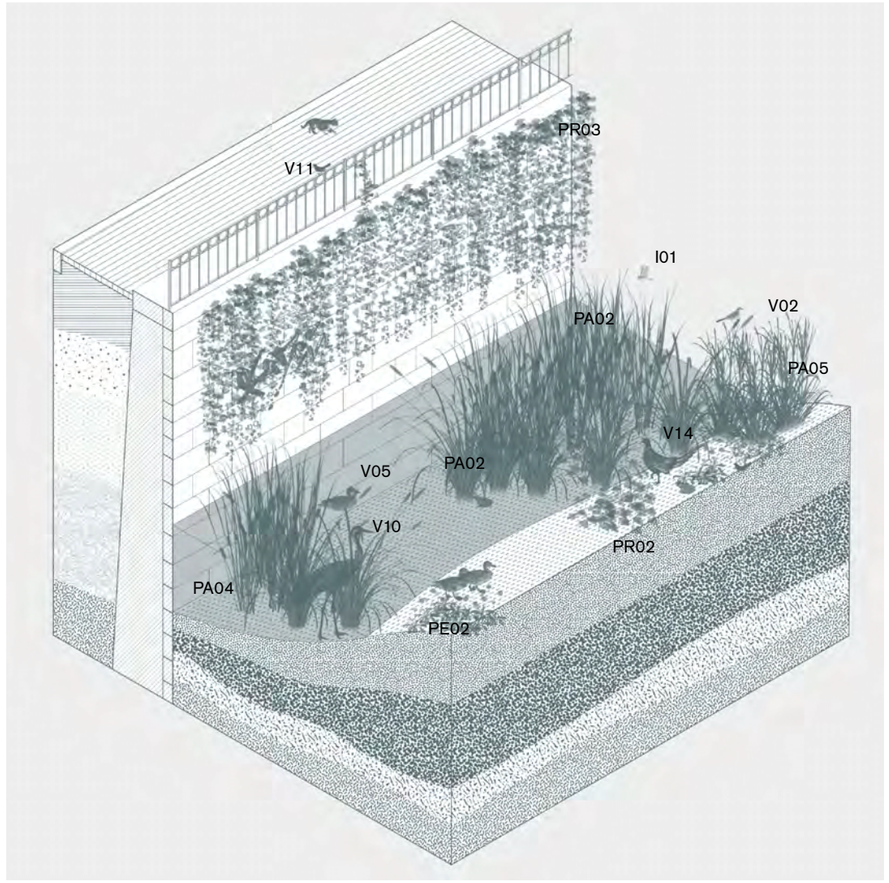

M04

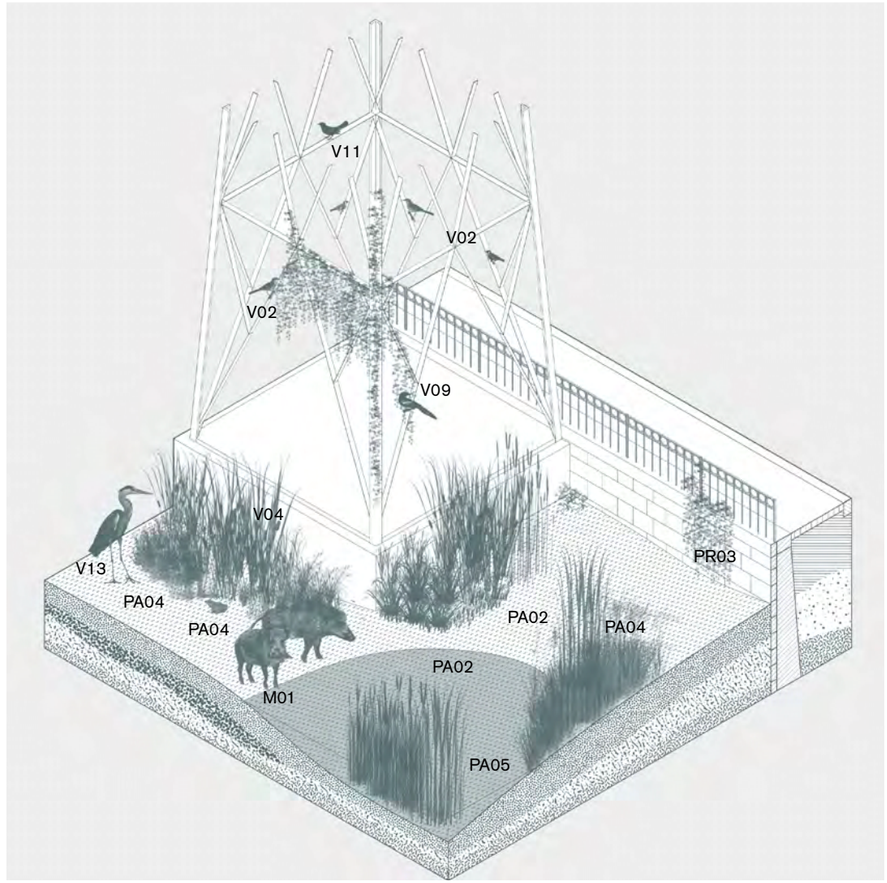
La lista ordina solo alcuni dei mammiferi, uccelli, rettili, pesci, anfibi, artropodi, piante presenti in questo particolare ecosistema.

PA01 Arundo donax
PA02 Juncus effusus
PA03 Luthrum salicaria
PA04 Typha latifolia
PA05 Carex
PAA01 Syringa vulgaris
PAA02 Genisteae
PAA03 Populus
PAA04 Ficus carica
PAA05 Ulmus
PAA06 Ailanthis altissima
PAA07 Robinia pseudoacacia
PAA08 Aesculus hippocastanum
PE01 Celosia caracas
PE02 Taraxacum officinale
PE03 Carduus crispus
PE04 Rumex
PE05 Papaver rhoeas
PE06 Lunaria annua
PE07 Valeriana rubra
PE08 Helianthus tuberosus
PE09 Echium vulgare
PE10 Inula viscosa
PE11 Campanula
PR01 Cymbalaria muralis
PR02 Convolvulus arvensis
PR03 Hedera helix
PR04 Rubus ulmifolius
PR05 Passiflora caerulea
V01 Anas Acuta

V02 Motacilla alba
V03 Apus apus
V04 Pica Pica
V05 Anas platyrhynchos
V06 Columba livia
V07 Saxicola rubetra
V08 Motacilla flava
V09 Carduelis carduelis
V10 Grus grus
V11 Turdus merula
V12 Phalacrocorax carbo
V13 Casmerodius albus
V14 Phasianus colchicus
V15 Larinae
V16 Gallinula chloropus
V17 Corvidae
V18 Egretta garzetta
V19 Cairina moschata
I01 Libellula Linnaeus
I02 Lacerta
I03 Caelifera
I04 Lepidoptera
I05 Coccinellidae
I06 Cimicidae
A01 Anura
MG01 Helix
M01 Sus scrofa
M02 Capreolus capreolus
M03 Rattus
M04 Homo sapiens

Le rappresentazioni si ispirano a The Wild City è un progetto sviluppato da Giovanni Belotti ed Erik Revellè nel contesti del Biodiversity 2.0 design studio diretto da Felix Madrazo and Bas Kalmeyer a TUDelft, nel 2011.





I campioni sono un pretesto per esplorare il valore suggestivo di una natura “compromessa”: le porzioni di paesaggio rivelano la possibilità di esplorare la varietà biologica e le dinamiche relazionali presenti in soli 100 metri quadrati. Condizioni inedite derivate da una densa presenza umana determinano specifici microclimi: esposizione alla luce, variazioni di umidità, temperatura ed inquinamento determinano una flora e una fauna specifica del luogo. Le rappresentazioni svelano solo in parte la complessità che si scaturisce dalla frizione di diversi ambienti. La natura si insedia in “micro-sistemi” spontanei, specchi d’acqua e pozze, cumuli di terra, appoggi aerei, facendo di questi i luoghi di una inedita, invisibile comunità. Ma anche coperture dei balconi, crepe tra i muri di contenimento, fessure tra la pavimentazione ed i tetti, appigli tra i fili e tralicci della corrente elettrica, sono il riparo di ospiti oggi “non graditi” alla città. Gli spazi dimenticati dalla città possono diventare dispositivi di diversità nella quale un nuovo genere di vita può prosperare.

Flora
PA02 Juncus effusus
PA04 Typha latifolia
PA05 Carex
PR02 Convolvulus arvensis
PR03 Hedera helix
PE02 Taraxacum officinale

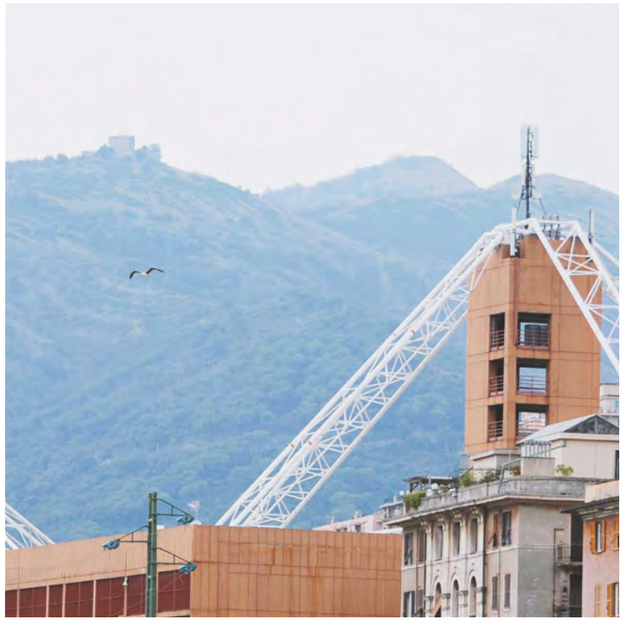
Fauna
V02 Motacilla alba
V05 Anas platyrhynchos
V10 Grus grus
V11 Turdus merula
V14 Phasianus colchicus
I01 Libellula Linnaeus

Flora
PA02 Juncus effusus
PA04 Typha latifolia
PA05 Carex
PR03 Hedera helix

Fauna
V02 Motacilla alba
V04 Pica pica
V05 Anas platyrhynchos
V09 Carduelid carduelis
V10 Grus grus
V11 Turdus merula
V13 Casmerodius albus
M01 Sus scrofa

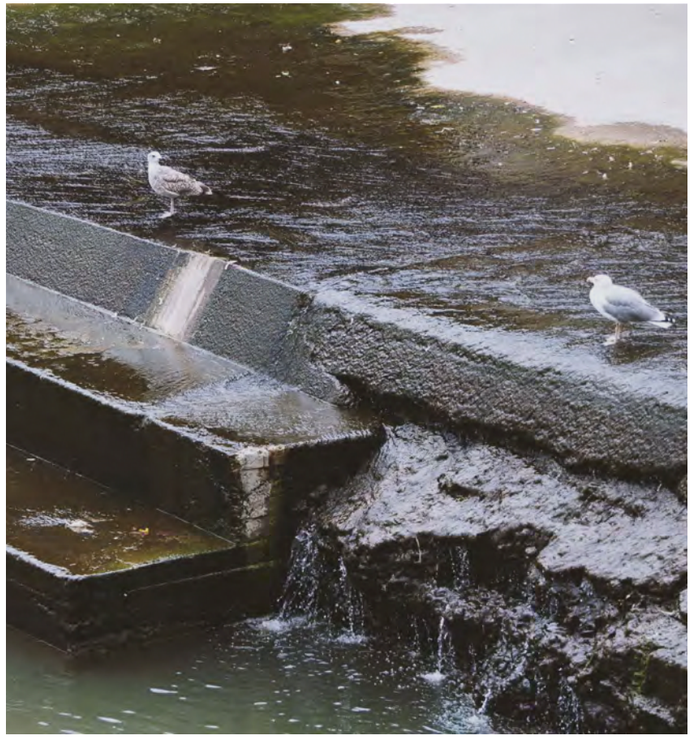
Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.

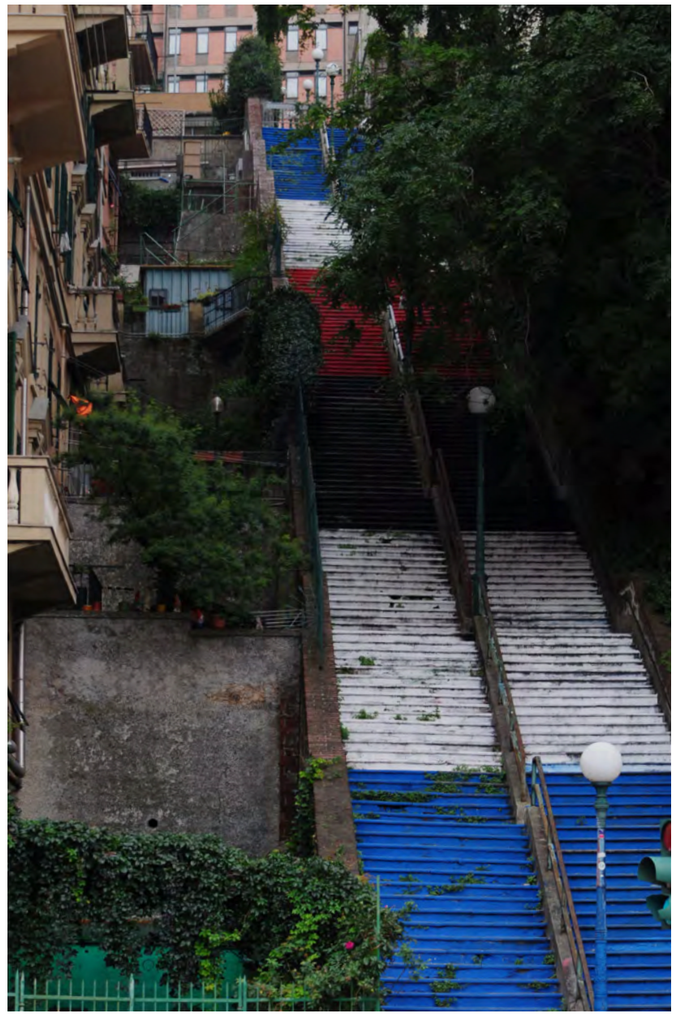
Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.



Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.

Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.

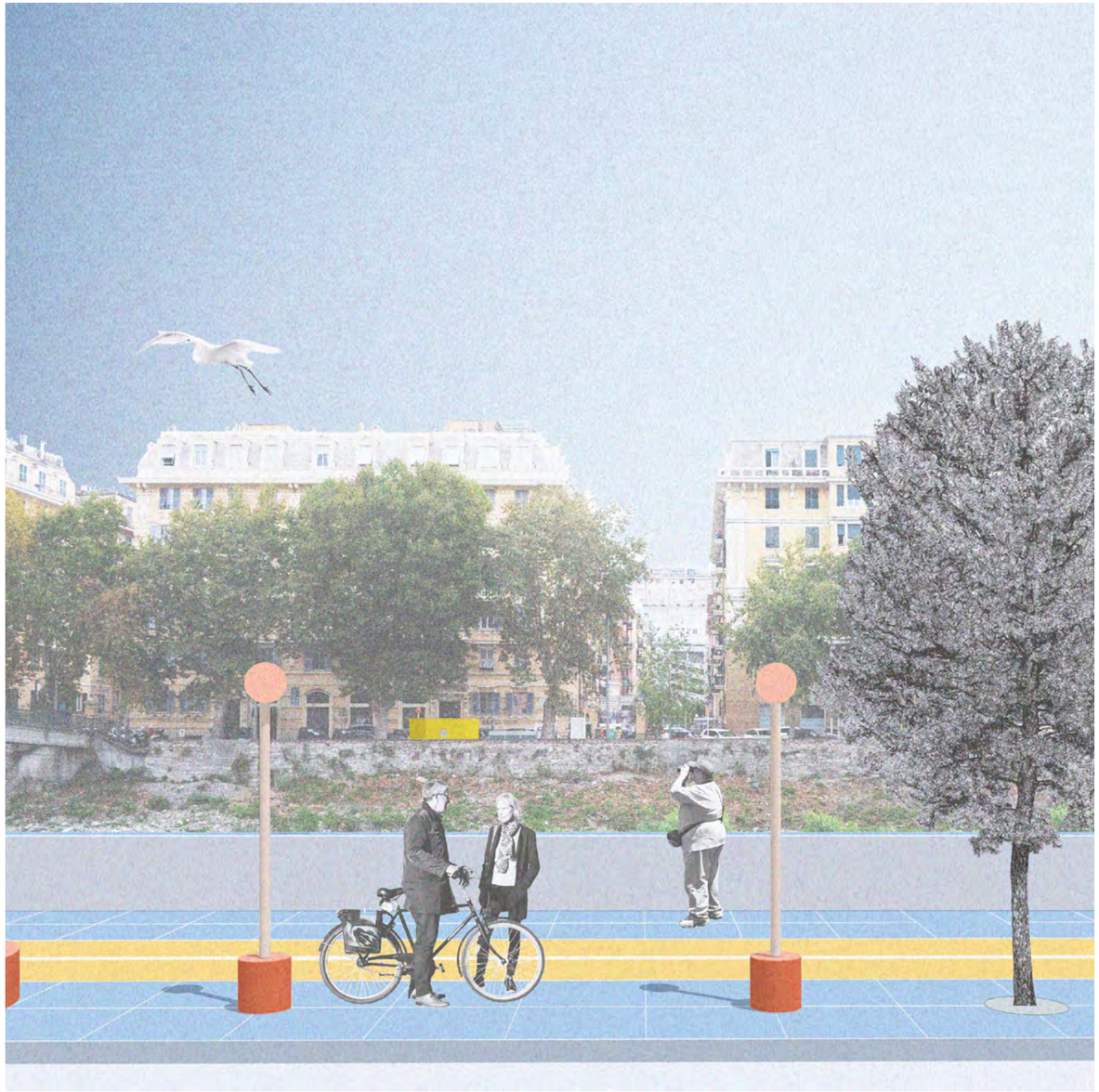




Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.

Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020.

SEZIONE TIPO



La sezione territoriale

La sezione viene utilizzata come strumento di indagine progettuale dello spazio pubblico e delle relazioni che si instaurano tra l'abitante e la città; permette, infatti, di racchiudere in un'unica rappresentazione le diverse sfere dell'urbanità, come, ad esempio, il rapporto fra lo spazio pubblico ed i servizi urbani oppure la relazione tra la città ed il sistema naturale sul quale si poggia. Il suo uso è particolarmente adatto per guardare ad un territorio che è passato da una crescita concentrica ad uno sviluppo lineare. Tracciare una linea di sezione in un determinato punto, tiene in sé l'intenzione di riconoscere una nuova urbanità, di far scaturire nuove relazioni tra le cose. Emerge l'esigenza di produrre un'interazione tra le parti, prendendo in considerazione gli *habitat* che lambiscono la città, in modo da sviluppare e verificare una visione più ampia. Il progetto urbano ha il compito di occuparsi non solo della comunità umana, ma anche delle relazioni che stabilisce con gli altri sistemi biologici. Una delle prime intuizioni a questo riguardo proviene da Patrick Geddes (1854-1932), il biologo e teorico dell'evoluzione che all'interno della pubblicazione *«Cities in evolution»*[1] rappresenta un taglio longitudinale di un pendio che termina alle sponde del mare, suddividendo la sezione in luoghi del lavoro, in cui uomo e natura si interfacciano secondo una logica a sfondo produttivo. Lo schema ha l'intenzione di rappresentare le fondamenta sulle quali si basa il progresso umano: vengono, infatti, messe a sistema ed investigate le connessioni che esistono tra il lavoro umano e l'ambiente naturale sul quale agisce, tramite gli utensili e le modificazioni che questi producono nel suolo. Nonostante la visione sia prettamente antropocentrica, lo schema introduce il concetto di «regione»[2] come scala appropriata del sistema insediativo: l'ambiente circostante diventa parte integrante del proprio territorio, secondo una relazione di dipendenza e consequenzialità. Vengono evidenziate le necessità di ogni sistema e le relazioni che si scaturiscono dal nucleo più lontano al più vicino. Paola Viganò spiega il concetto attraverso una metafora particolarmente significativa ai fini della ricerca:

«Come il fiume trasporta verso il mare materiali che appartengono alle porzioni precedenti, così ogni "comunità complessa" è modificata da quelle che la precedono»[3].

Si crea una gerarchia, una catena in cui ogni anello rappresenta il corretto utilizzo del suolo da parte degli abitanti, in cui le esigenze della comunità umana e quelle dell'ambiente si completano reciprocamente. In un momento storico risalente al periodo della modernità, il rapporto passa da utilizzo a sfruttamento: alcuni intellettuali che partecipano ai congressi del CIAM (Congresso Internazionale Architettura Moderna) si interrogano allora su tale problematica. Gli architetti britannici Alison (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003) in un testo dal titolo *«Statement on Habitat»*[4], rielaborano la sezione di Geddes, adattando principi simili alle conformazioni della città moderna. Con una sezione alla scala territoriale, viene tagliata trasversalmente la valle al cui

1
Patrick Geddes, *Cities in evolution*, HardPress Publishing, 2012.
2
Paola Viganò, *I territori dell'urbanistica Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma 2010, cit., p.73.
3
Ibid, cit.,p.73.
4
Alison Smithson (editato da), *Team 10 Primer*, MIT Press, Cambridge 1974.

49 Corso Galliera, Genova, Luglio 2015.
© Google

centro si insedia la città, a partire dalla quale l'insediamento antropico si estende lungo i rilievi. Quest'ultimo si diversifica qualitativamente e quantitativamente in risposta all'altitudine alla quale si trova. A seconda delle condizioni ambientali si formano così le città, i paesi di vario genere, i villaggi, e le case sparse[5], in cui *«ciascuna comunità definisce una specifica relazione con l'ambiente»*[6]. Ciò che importa è la relazione tra le cose piuttosto che la composizione dei singoli agglomerati. Mentre la sezione di Geddes guarda al territorio come luogo della produzione e dell'estrazione, in cui si prelevano risorse ad uso e consumo della città, gli Smithson ipotizzano un rapporto con il territorio in chiave abitativa e coesistenziale.
Le due rappresentazioni sono accomunate dal concetto di ambiente circostante come estensione della civiltà umana per fondare una «città-regione»[7], intenzione che batterà la strada per i discorsi sul futuro della città, del suo progetto, della sua scala e della sua forma, nei decenni a venire. Nel progetto della città che guarda al suo territorio, è possibile quindi parlare di integrazione, piuttosto che di opposizione? Qual è il condizionamento reciproco più conveniente per le due sfere? Per approfondire la questione diventa necessario compiere un salto di scala e individuare nella sezione stradale alla scala urbana il punto cardine attorno al quale sviluppare l'indagine progettuale. Con il passare del tempo, è possibile constatare come la percezione dello spazio definito da una strada muti soprattutto sulla base di matrici culturali ed aspirazioni riguardo al futuro della città. Una concezione della città che si altera poi in concomitanza con la Rivoluzione francese, periodo individuato da Pier Vittorio Aureli (1973) come punto di svolta:

«Da questo momento in poi, i temi principali della teoria architettonica diventano concetti come distribuzione, economia e comfort: non valori ideologici o morali, bensì possibilità per un controllo manageriale della popolazione. È precisamente qui che possiamo trovare la sopraggiunta dell'urbanistica come disciplina architettonica, indipendente dall'architettura»[8].

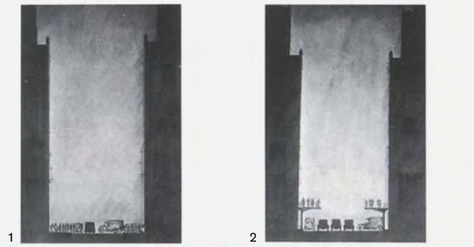
Proprio in questa epoca Pierre Patte (1723-1814), architetto francese, disegnando il *«Profil d'un rue»*[9], rappresenta la città come semplice infrastruttura, luogo in cui la strada è formata in supporto alle esigenze tecnologiche della macchina urbana. Oltre all'introduzione di concetti che saranno fondamentali durante il periodo di rinnovamento urbano della città di Parigi condotto da Georges-Eugène Haussmann (1809-1981), la sezione mette infatti alla luce le nuove esigenze nell'organizzazione della città[10]. La figura umana scompare in favore di un assetto razionale, focalizzato sulla misura dimensionale dell'architettura e sullo schema impiantistico al fine di garantire determinati standard igienici. Riprendendo tale aspetto, Aureli riporta alla luce l'analisi della sezione da parte dello storico dell'architettura Antoine Picon (1957):

«La strada diventa una macchina che regola un'impostazione di flussi:

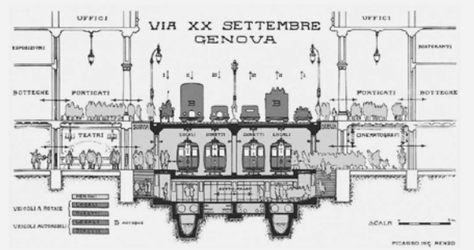
5
Termini tradotti dagli autori a partire dal testo origine di «*The Doorn Manifesto*»:
(1) Detached house-farm;(2) Village;(3) Towns of various sorts (industrial/admin./special);(4) Cities (multi-functional).
Di seguito i punti salienti del manifesto modernista:
- It is useless to consider the house except as a part of a community owing to the inter-action of these on each other.
- We should not waste our time codifying the elements of the house until the other relationship has been crystallized.
- 'Habitat' is concerned with the particular house in the particular type of community.
-Communities are the same everywhere.
- They can be shown in relationship to their environment (habitat) in the Geddes valley section.
-Any community must be internally convenient-have ease of circulation; in consequence, whatever type of transport is available, density must increase as population Increases, i.e. (1) is least dense, (4) is most dense.
-We must therefore study the dwelling and the groupings that are necessary to produce convenient communities at various points on the valley section.
-The appropriateness of any solution may lie in the field of architectural invention rather than social anthropology.

6
Paola Viganò, *I territori dell'urbanistica Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma 2010, cit., p.74.
7
Ibid, cit., p.74.
8
Traduzione degli autori in Pier Vittorio Aureli (edited by), *The city as a project*, Feltrinelli, Berlin 2013, p.32.
9
Pierre Patte, *Mémoires sur les objets le plus importants de l'architecture*, Rozet, Paris 1769.
10
Pier Vittorio Aureli (edited by), *The city as a project*, Feltrinelli, Berlin 2013, p.30.

Harvey Wiley Corbett, Proposal for Relieving Traffic Congestion in New York by Separating Pedestrians and Vehicular Traffic,1923.
1. Situazione attuale
2. Prima fase: i pedoni vengono rimossi dal livello del suolo per muoversi lungo ponti a sbalzo dagli edifici; le auto invadono il loro spazio precedente.
3. Seconda fase: «gli scavi effettuati all'interno degli edifici. Sei automobili si muovono affiancate-parcheggio per due autoveicoli su emtrambi i lati...»
4. Ultima fase: «I pedoni attraversano le strade su ponti sospesi e le città del futuro diventano reicarnazione della Città lagunare...»



Renzo Picasso, Via XX Settembre Genova, Archivio Renzo Picasso 2019.



Jaap Bakema, *Friendship's Model diagram*, Het Nieuwe Instituut in Rotterdam, Archivio di J.B. Bakema, 1961-1962.

11
Traduzione degli autori in Antoine Picon, *French Architects and Engeneers in the Age of Enlightenment*, Cambridge University Press, Cambridge 1998, cit.
12
Rem Koolhaas, *Delirious New York*, Mondadori Electa, Milano 2013, pp. 111-112.
13
Ibid.
14
Ibid.
15
Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare*, FrancoAngeli, Milano 2017, p.262.

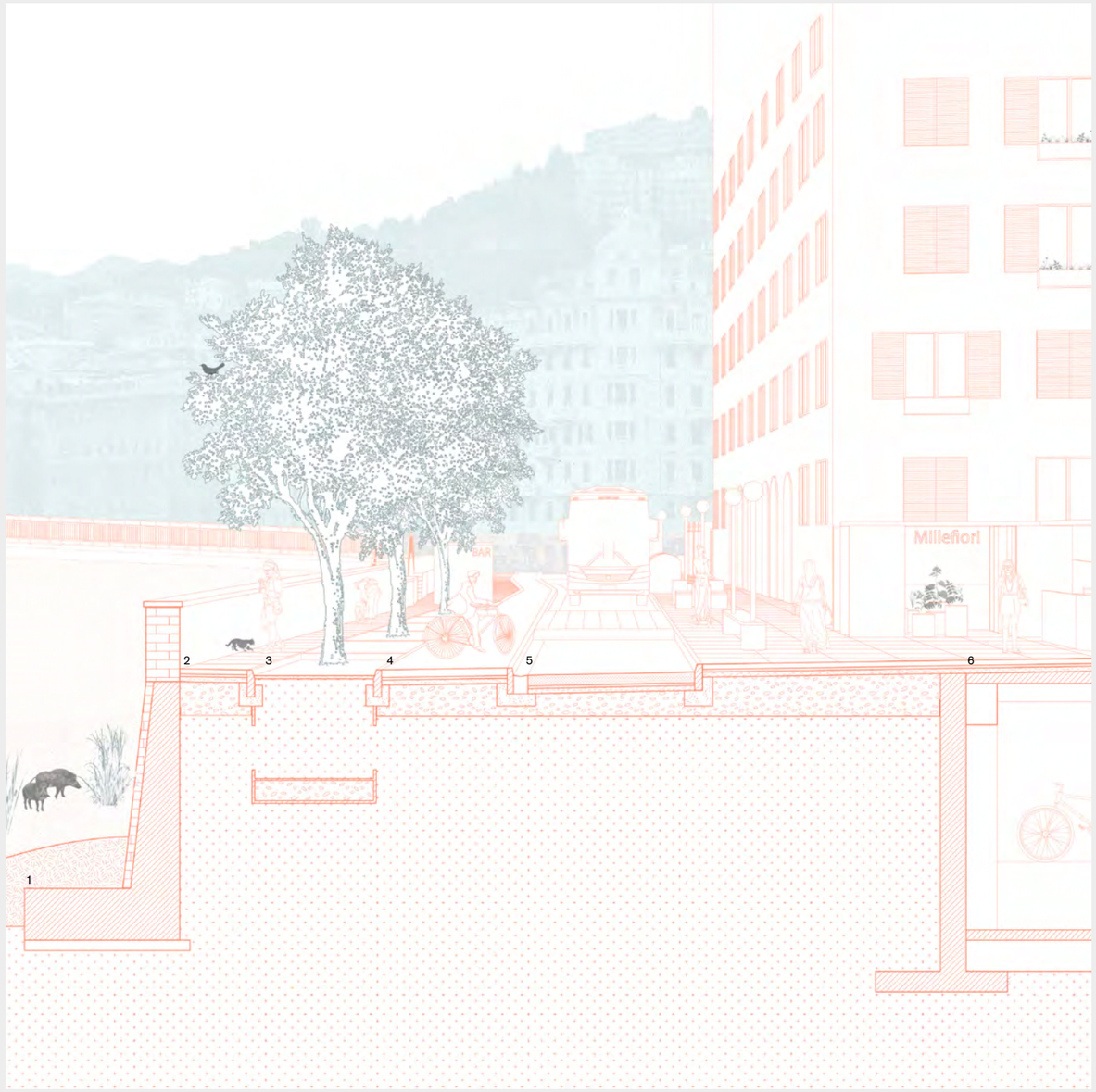
16
Archivio Renzo Picasso. http://www.renzopicasso.com/
17
The Architectural review, 1967-01-01, Vol.141 (839), London, p.4.

lo scorrere dell'acqua e il traffico dei veicoli»[11].

Un tentativo di conciliare la relazione tra strada e città, tra flusso dei mezzi e percorrenza umana nell'epoca dell'automobile, è rappresentato da una sequenza di sezioni realizzate dall'architetto e professore universitario Hervey Wiley Corbett (1873-1954). Il titolo dell'illustrazione, *«Proposal for Relieving Traffic Congestion in New York by separating Pedestrian and Vehicular Traffic»*[12] (1929), pare subito contraddittorio nel cercare di risolvere i problemi di traffico semplicemente tramite un'operazione di divisione dei flussi.
In realtà, riprendendo i concetti espressi da Rem Koolhaas (1944) in *«Delirious New York»*[13], la volontà di Corbett non consiste nel risolvere un problema che pare insormontabile, bensì nel cercare di individuare un valore poetico all'interno di una città caotica[14]. Attraverso l'uso della similitudine, con la quale viene confrontata Manhattan a Venezia, il traffico newyorkese fluisce come l'acqua lungo i canali della laguna.
Il livello zero della città viene dedicato esclusivamente allo scorrimento veicolare, che all'occorrenza può erodere l'architettura[15] per assecondare un flusso in continuo aumento. La circolazione pedonale avviene ad una quota superiore, tramite l'utilizzo di passerelle e portici scavati nei fianchi degli edifici. Viene proposto un sostanziale sovradimensionamento infrastrutturale al fine di realizzare la visione di una nuova Venezia, contemporanea e tecnologica, in cui la strada, al posto di essere tessuto connettivo della città, isola l'architettura.
Gli scenari immaginati da Corbett hanno probabilmente influenzato Renzo Picasso (1880-1975), un progettista radicato a Genova, ma con lo sguardo diretto oltreoceano. Egli compie numerosi viaggi in terra americana e ne rimane tanto colpito da guidare ricerche in cui imposta confronti tra la città ligure e le metropoli statunitensi tramite progetti, tavole comparative e piani urbanistici[16]. L'elaborato proposto da Picasso per il concorso di riprogettazione di via XX Settembre, bandito dalla municipalità genovese nel 1929, riprende alcuni caratteri della sezione corbettiana. La strada diventa il luogo dedicato al trasporto su gomma e su rotaia, a ridosso della quale accostare attività commerciali e per lo svago. L'attraversamento pedonale avviene tramite un sottopassaggio per garantire una migliore circolazione dei veicoli. Nella rappresentazione la figura umana riveste un ruolo più centrale e legittima l'esito formale del progetto. Diversi decenni dopo è il movimento moderno che pone al centro i caratteri fisici e sociali dell'uomo come metro di paragone per la crescita della città. Su questo filone, due tra gli architetti membri del Team X, Jaap Bakema (1914-1981) e Johannes Hendrik Van den Broek (1898-1978), redigono un progetto di ampliamento urbano per la città di Amsterdam chiamato *«Plan Pampus»*[17]. Ciò che si vuole enfatizzare non è tanto l'esito formale del piano, bensì un concetto, illustrato tramite lo schizzo *«Friendship's Model diagram»* di una sezione urbana e quella che sembra essere una famiglia; un'analogia dei rapporti formali tra gli edifici con quelle relazionali dell'antropologia.

L'obiettivo, di stampo modernista, consiste nel portare il discorso urbano verso una concezione dell'architettura che guardi ad una scala spiccatamente umana, un tentativo di dialogo tra le necessità quotidiane dell'abitante e i fabbisogni della macchina urbana. Nei riferimenti citati è la strada l'oggetto di indagine principale sul quale si è costruito un discorso totalizzante sulle questioni della città. Suddetto materiale urbano è stato utilizzato come semplice taglio dell'edificato o come dispositivo tecnologico, fino a diventare il luogo per l'afflusso e il deflusso della circolazione veicolare, ma anche metafora della vita collettiva.
Si inizia dividendo le strade, ed in generale lo spazio aperto, in zone di pertinenza e di usi, categorizzando lo spazio in maniera netta tra corsie per le automobili, spazi per i pedoni e aree verdi. Sembra, infatti, che le strade siano state monopolizzate da un unico mezzo di trasporto.
Guardando alle condizioni reali della strada però, è possibile immaginare un luogo dove automobili, pedoni, ciclisti, flora e fauna, si intersechino in maniera più naturale, in modo da riconnettere flussi di varia natura storicamente separati? La sezione della strada può evidenziare la qualità del legame che la città ha stretto con il suo substrato ambientale, ma anche mettere in luce le relazioni tra gli utenti che vivono questo spazio.
Il ridisegno della sezione stradale che attraversa il torrente Bisagno cerca di individuare e convogliare questi temi all'interno della dimensione progettuale. Si procede analizzando il tratto stradale di dimensione minore, descrivendo lo spazio che va dall'alveo del torrente verso le brecce dei fronti disuniti, tipologia urbana ricorrente a Genova[18].
La strada diviene l'oggetto centrale in cui si stabiliscono le relazioni tra i diversi *habitat*, utile alla comprensione dei processi che regolano la vita dell'uomo, legando la città alla scala ambientale secondo un rapporto di mutua soggezione. Il manto stradale si trasforma in dispositivo climatico, garantisce la permeabilità dei suoli ed il deflusso delle acque; si apre alle esigenze della natura ed al tempo stesso incrementa la sicurezza degli utenti della strada. Alla sezione si applica l'utilizzo della prospettiva al fine di apprezzare meglio le qualità spaziali e le potenzialità dei tratti viari. La strada, primo elemento antropico che si relaziona ai sistemi naturali, si fa luogo ideale per connettere il sistema costruito con quello biologico dell'alveo. Spazio in cui è proprio l'influenza reciproca dei sistemi a garantire la sopravvivenza di questi. Un raccordo verticale tra cielo e terra, una trama orizzontale tra *habitat* naturale e socialità umana.

18
Eugenio Fuselli, *I problemi di Genova e del suo territorio. Comunicazione al V congresso I.N.U.*, Urbanistica, n. 15-16,Casanova, Torino, 1955, pp.153-159;



| 100 cm |

1 Argine
-Parapetto in laterizio, 1100 mm
-Blocchi di rivestimento in laterizio, 250x120x50 mm
-Plinto di fondazione in calcestruzzo armato, 1000 mm
-Massetto in calcestruzzo, 200 mm
-Terreno *in situ*

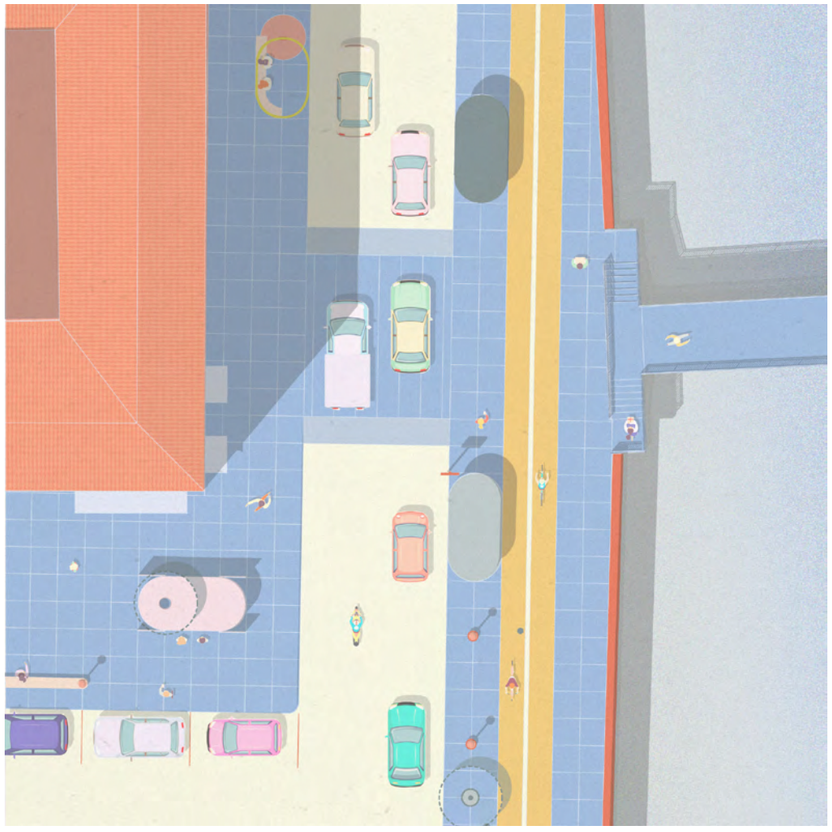
2 Pavimentazione pedonale
-Pannelli in calcestruzzo, 1250x1250x100 mm
-Strato di pietrischetto, 50 mm
-Strato di pietrisco, 100 mm
-Strato di ghiaia, 300 mm
-Tessuto non tessuto, 2 mm
-Terreno in situ

3 Rain Garden
-Cordolo in pietra di Luserna 600x150x520 mm
-Fondazione in calcestruzzo prefabbricato 500x450x400 mm
-Parete di contenimento radici in calcestruzzo 380x50 mm
-Terreno di riporto
-Vasca in calcestruzzo contentente strato drenante in ghiaia, 300 mm

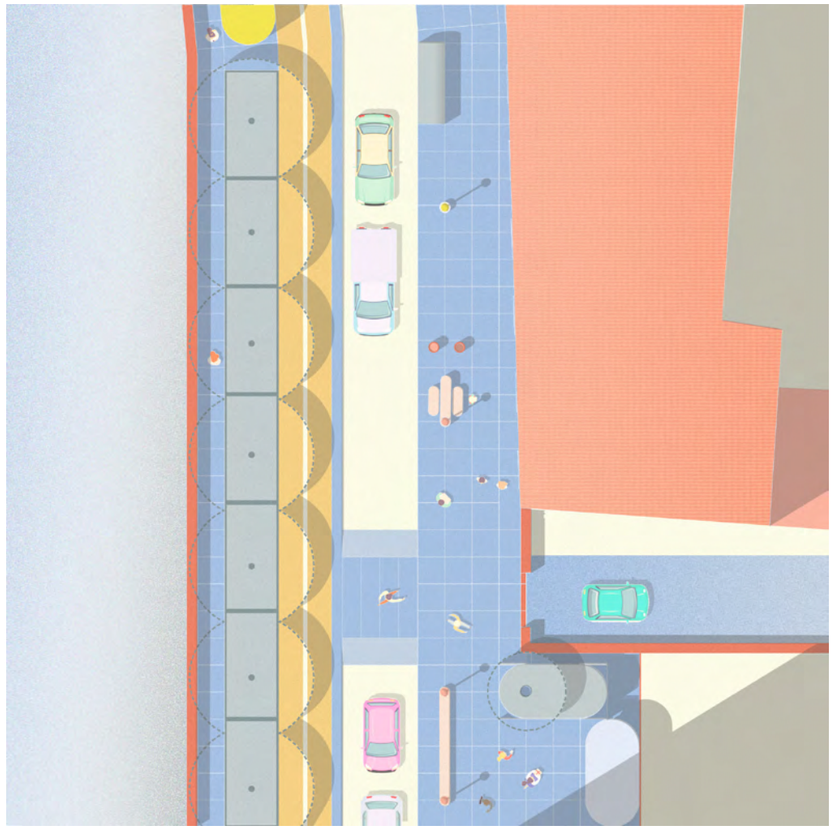
4 Pista ciclabile
-Cordolo in pietra di Luserna 600x520x150 mm
-Fondazione in calcestruzzo prefabbricato 500x450x400 mm
-Conglomerato bituminoso drenante, 150 mm
-Strato di pietrischetto, 50 mm
-Strato di pietrisco, 100 mm
-Strato di ghiaia, 300 mm
-Tessuto non tessuto, 2 mm
-Terreno in situ

5 Carreggiata.
-Cordolo in pietra di Luserna 600x520x150 mm
-Blocchi in calcestruzzo prefabbricato per scolo acque meteoriche 600x350x270 mm
-Fondazione in calcestruzzo prefabbricato 500x450x400 mm
-Conglomerato bituminoso drenante, 200 mm
-Strato di pietrischetto, 50 mm
-Strato di pietrisco, 100 mm
-Strato di ghiaia, 300 mm
-Tessuto non tessuto, 2 mm
-Terreno in situ

6
-Pannelli in calcestruzzo, 1250x1250x100 mm
-Strato di pietrischetto, 50 mm
-Strato di pietrisco, 100 mm
-Solaio in calcestruzzo armato, 200 mm



Sponda ovest

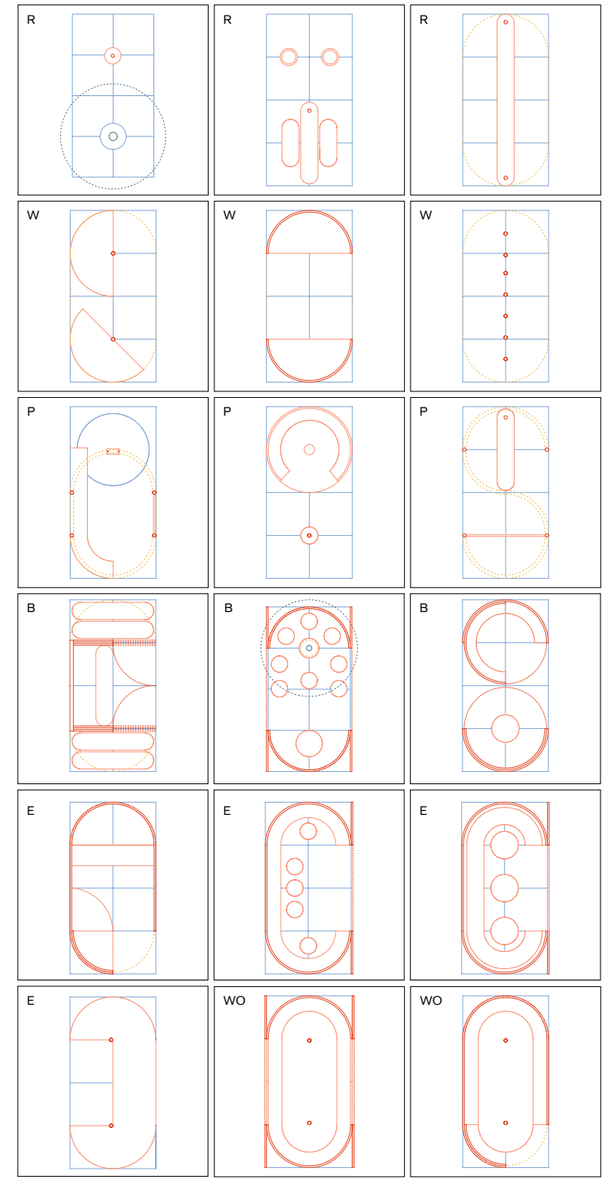


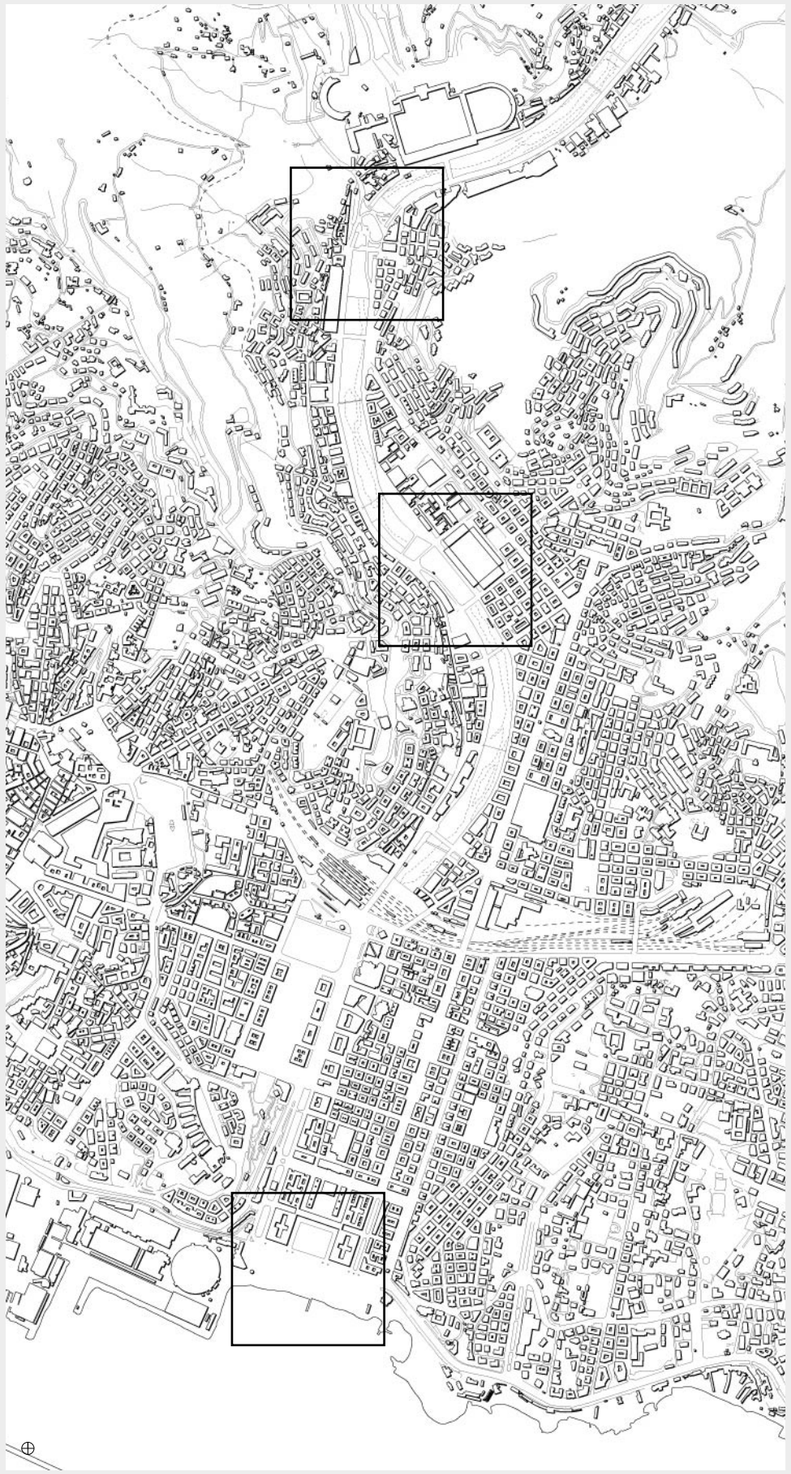
Sponda est

A2 MICRO-PUBLIC-SPACES

Quali sono le possibilità di un parcheggio?
La sezione tipo ha permesso di riflettere sui numerosi elementi che costituiscono una strada ed i loro rapporti spaziali. La componente di dimensioni più ridotte è il posto auto, considerato solitamente come mero elemento funzionale. Poiché questo spazio può rimanere inutilizzato per molto tempo, è possibile immaginare soluzioni alternative per implementare gli usi pubblici lungo una strada. In soli 2 metri e mezzo per 5 si può generare un generoso spazio a misura d'uomo, luogo in cui prendere un caffè, leggere un libro o fare sport. Le varianti applicative potrebbero essere infinite, ma si offrono alcuni esempi significativi delle possibilità all'interno dello spazio di un parcheggio.

Legenda:
R= Rest
W= Wait
P = Play
B = Buy
WO=Work
E = Eat





500m

STAGLIENO
IL PARCO SOSPESO

MARASSI
TEMPI SUPPLEMENTARI

FOCE
LA PIAZZA SUL MARE

LA PIAZZA SUL MARE

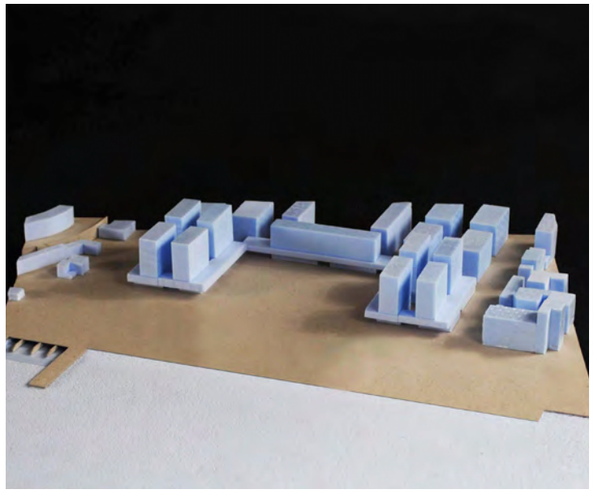
Con circa 70.000 metri quadrati di estensione, Il quartiere di Foce può disporre di un loft urbano con utilizzi pubblici molteplici e flessibili. Il ridimensionamento dell'area stradale limita l'uso veicolare oggi dominante nel sito. L'obiettivo progettuale è quello di ripristinare uno sguardo negato da tempo ed un luogo privilegiato che guarda al mare e si dona alla città un nuovo paesaggio urbano a larga scala, ricco di servizi a supporto della vita cittadina. Connessioni e tracciati chiari promuovono un nuovo equilibrio basato sulla redistribuzione della viabilità, privilegiando la mobilità dolce, le aree pedonali ed il trasporto pubblico.

Il progetto della trasversalità delinea lo spazio per nuovi usi: il terminal per i bus, il molo, il giardino minerale, la pineta, lo spazio per eventi, la piscina salata, la spiaggia. La linea degli alberi e la composizione della pavimentazione formano un asse forte/deciso che si protende ed indirizza lo sguardo verso il mare. La tensione verso l'orizzonte è amplificata da un'attenta scelta delle materialità ed una gentile pendenza. Questi elementi contribuiscono alla percezione di un'unità spaziale, ritmata da punti salienti. I vuoti di Piazzale Kennedy, prima destinato semplicemente a parcheggio, e Piazza Rossetti si intersecano e ritrovano unitarietà in un ambiente urbano inedito, creando nuove ambientazioni.

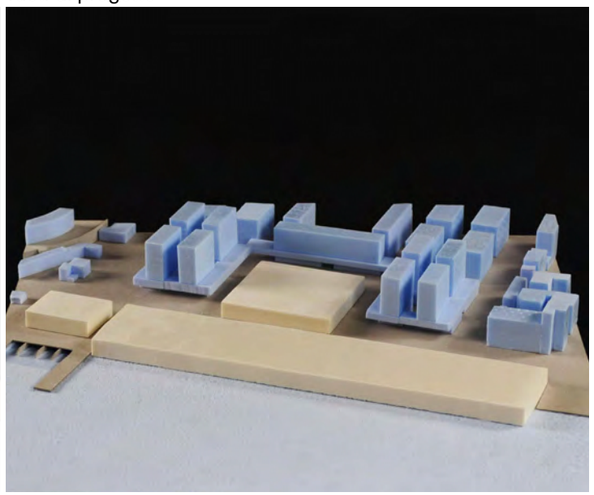
La Piazza sul Mare diventa un luogo di attrazione, di scambio, di incontro, ma anche di prezioso contatto con la luce e l'aria salmastra, con l'ombra ed il profumo di pino.Una varietà di sedute e prospettive, supportate dalla scena fissa degli edifici progettati da Luigi Carlo Daneri, riservano un posto d'onore per lo spettacolo di alba e tramonto. Foce è ora la piazza sul mare più grande d'Italia

FOCE

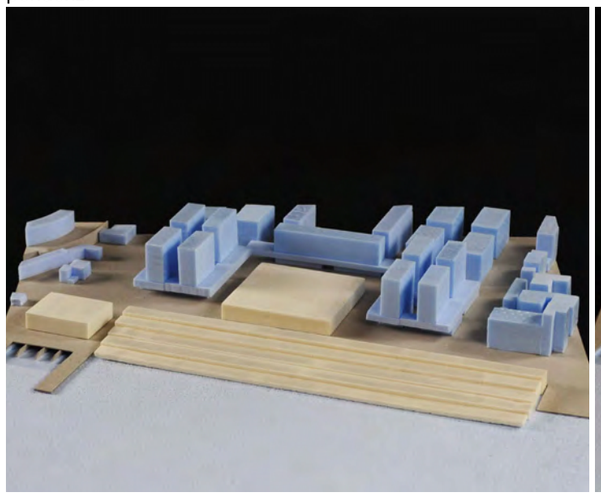
01
stato di fatto



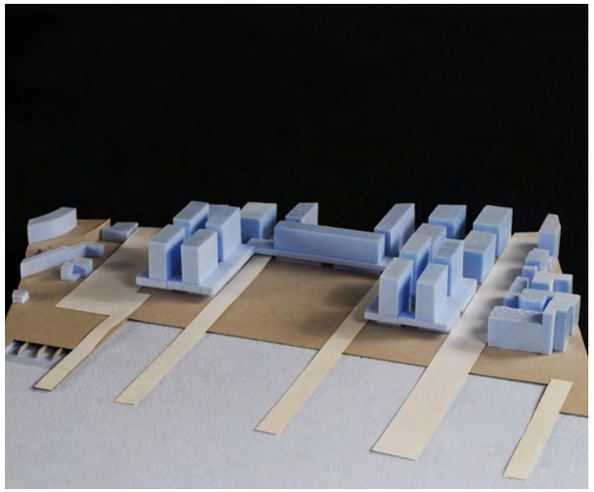
02
vuoti di progetto



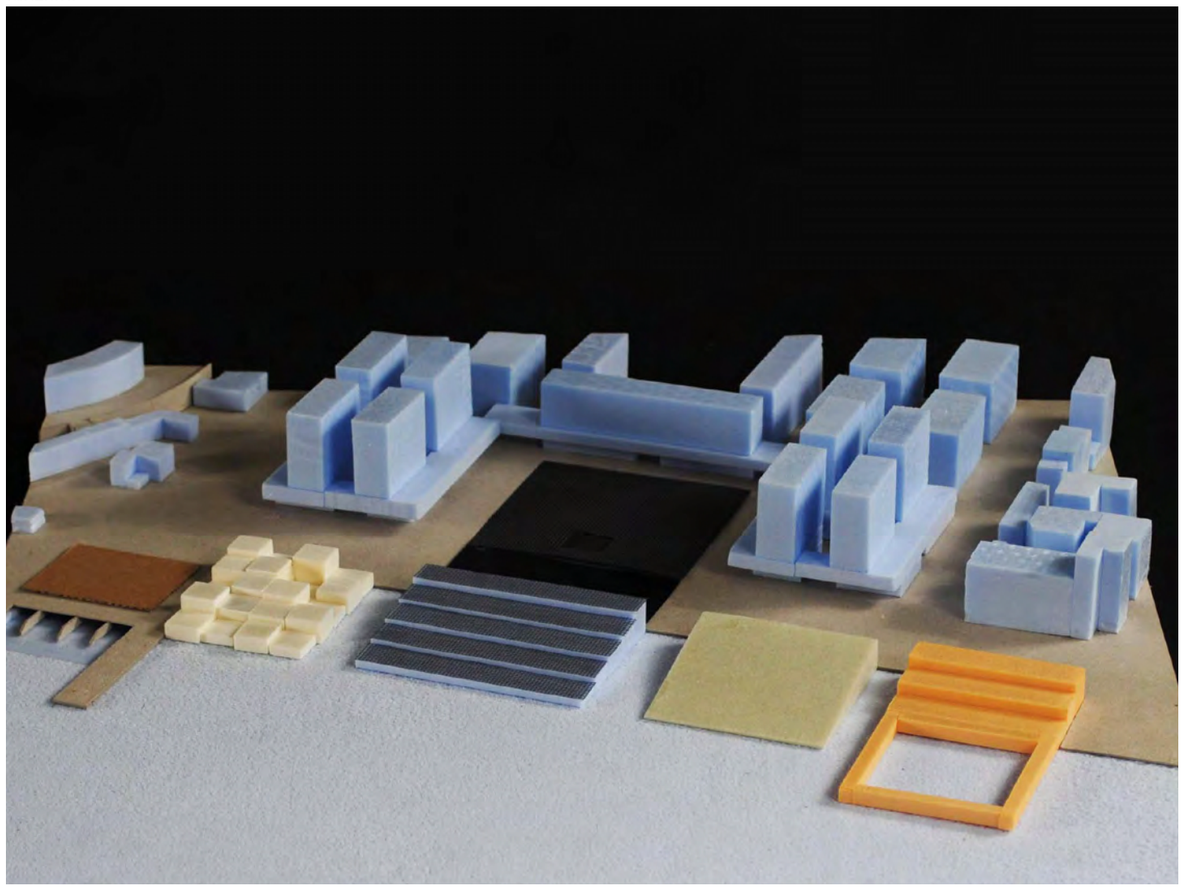
03
pendenze



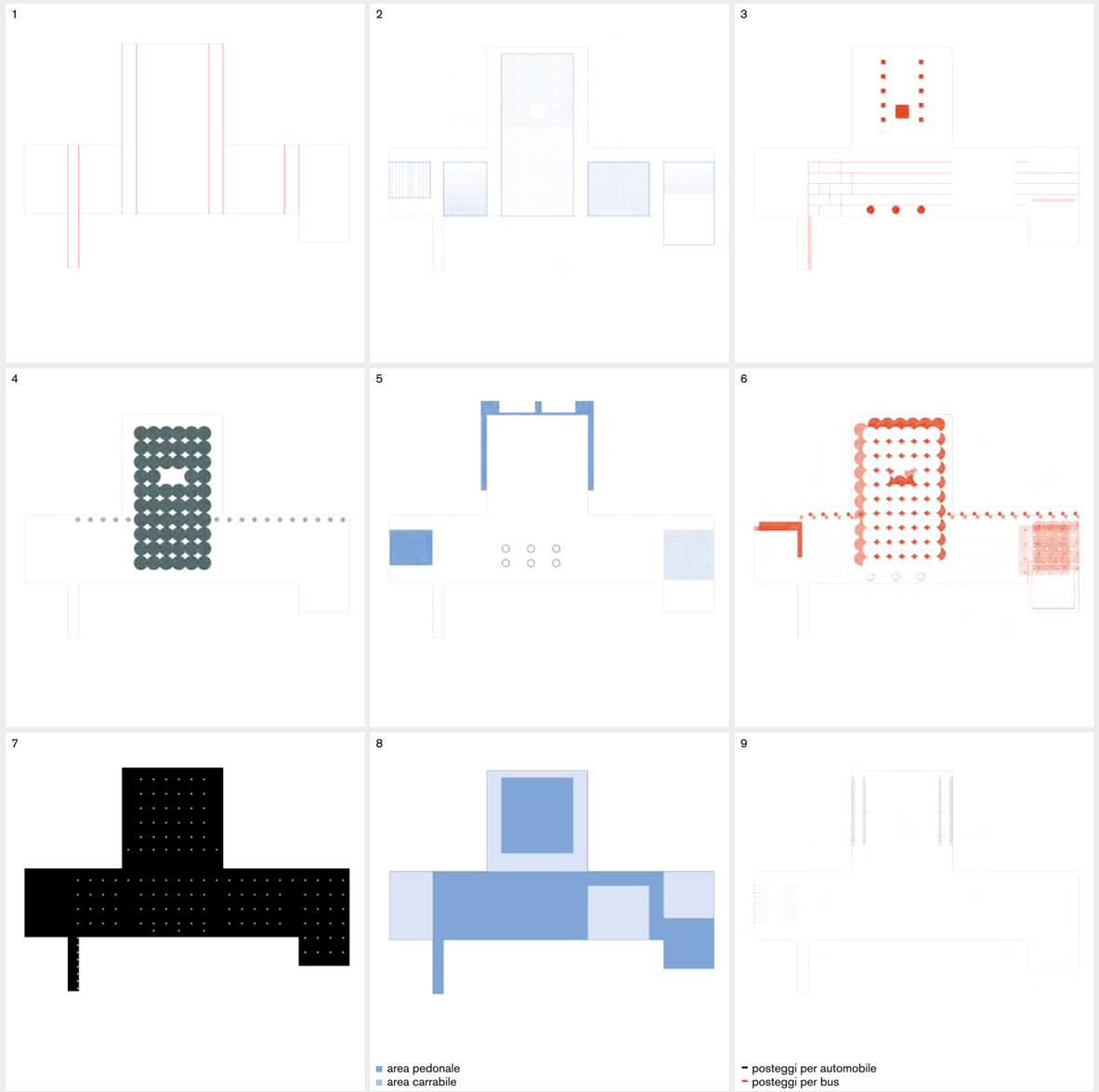
04
trasversalità



05
funzioni



Schemi concettuali

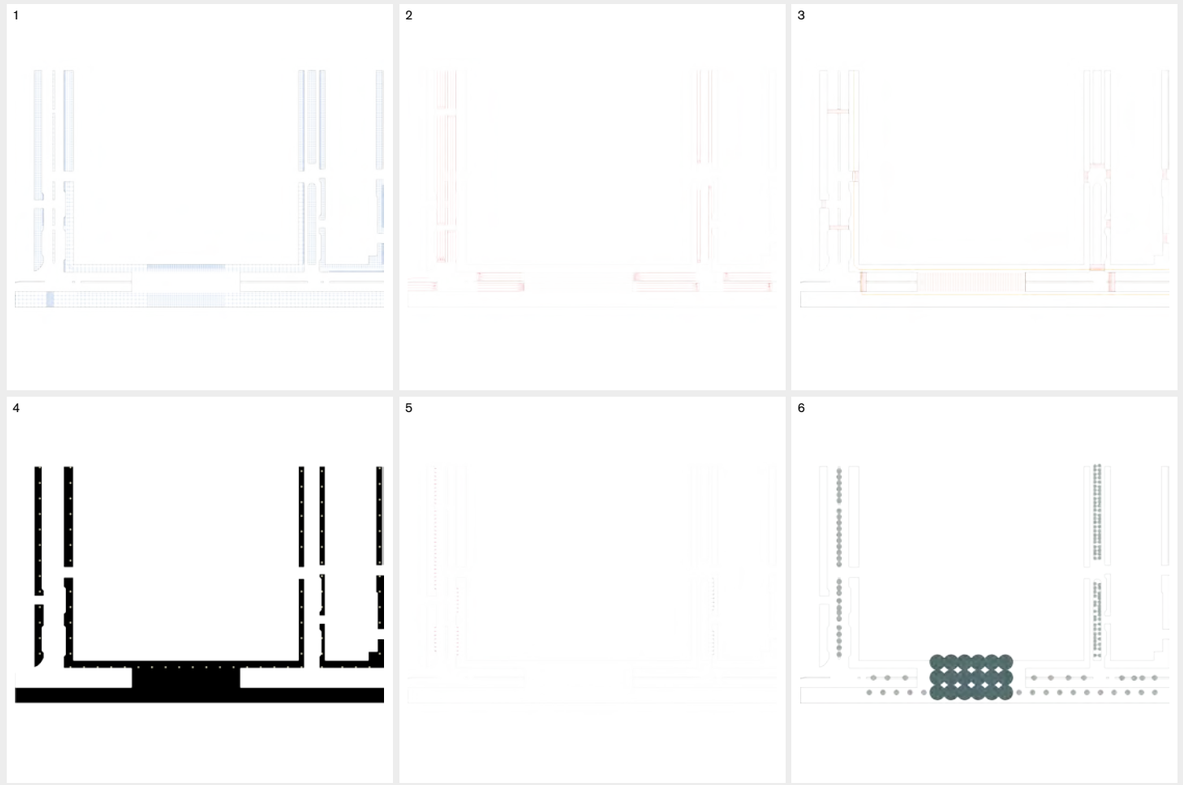


1 trasversalità
4 chiome
7 illuminazione

2 funzioni
5 coperture
8 accessibilità

3 sedute
6 ombreggiature
7 parcheggi

Viabilità

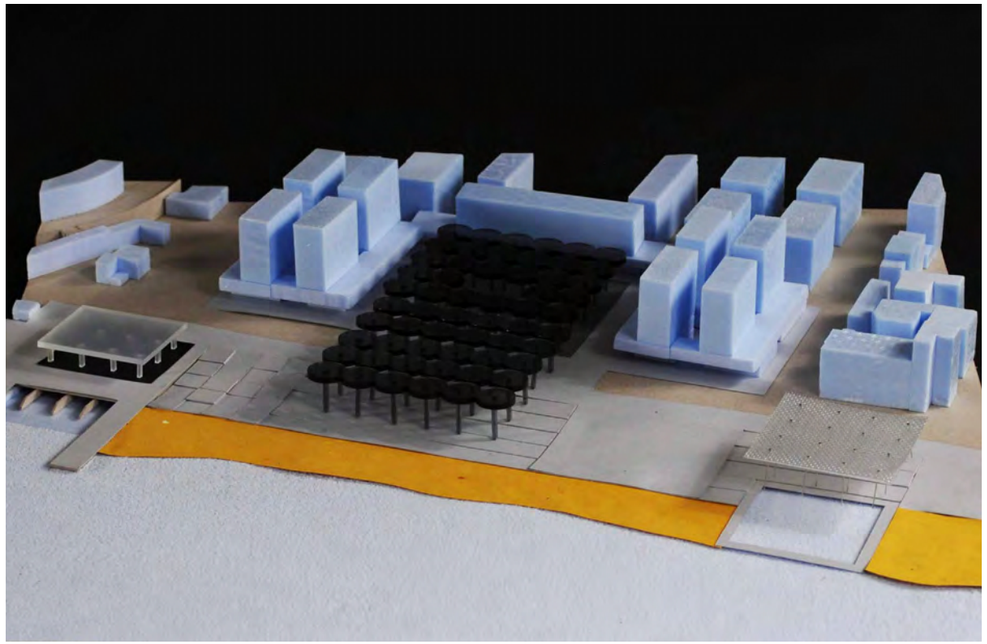


1 marciapiedi
4 illuminazione

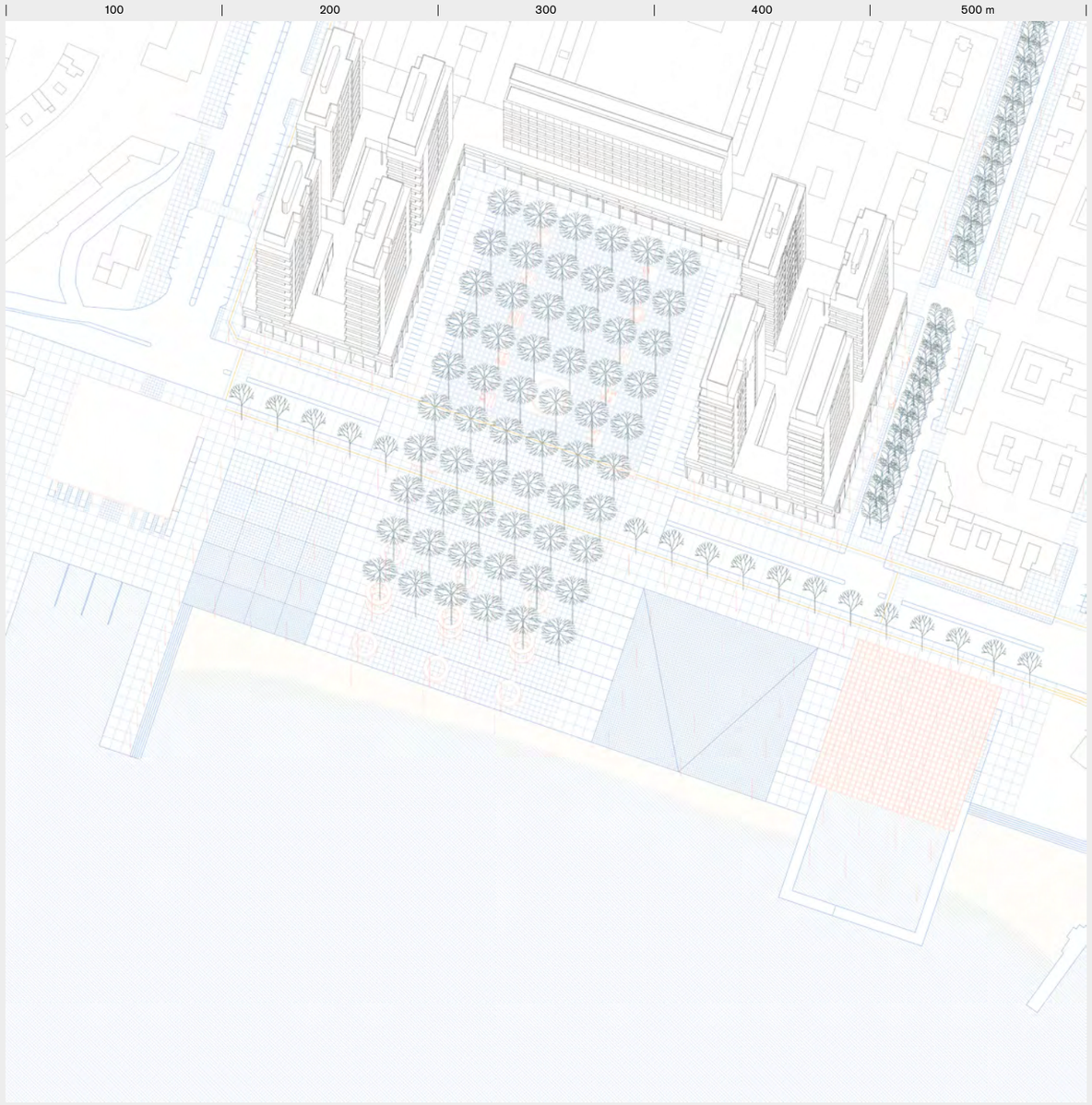
2 corsie carrabili
5 parcheggi

3 pista ciclabile e passaggi pedonali
6 chiome

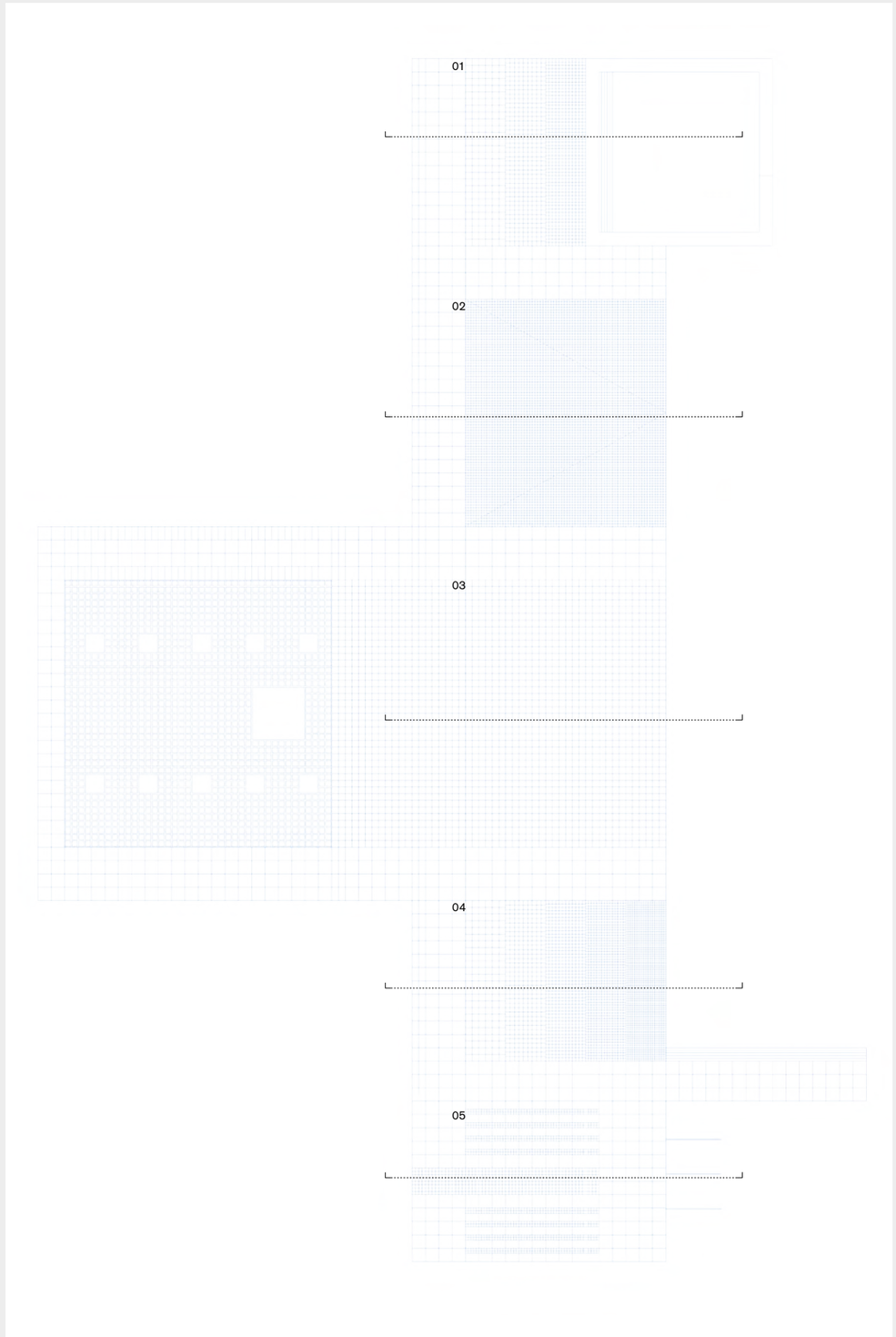
Stato di progetto



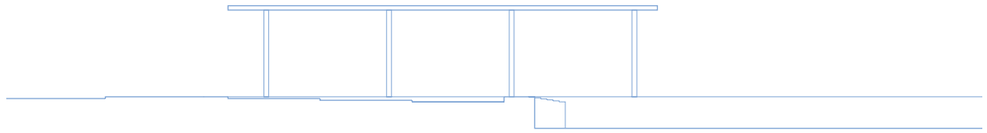
Masterplan



Pavimentazione



01
Piscina salata

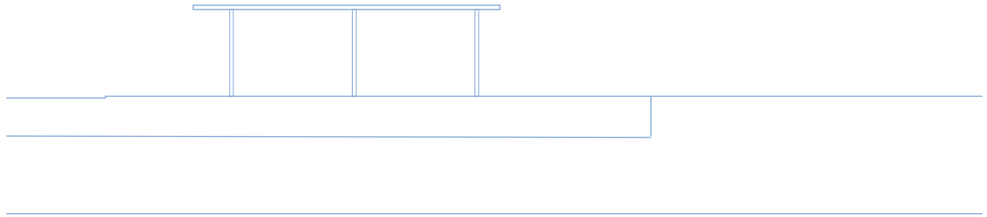


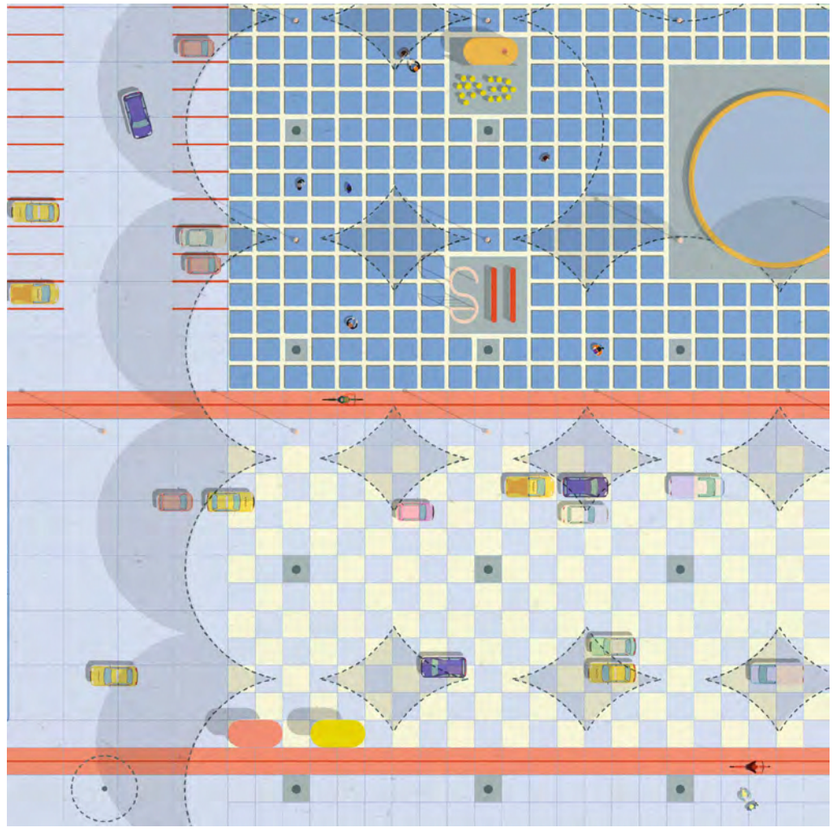
02
Platea

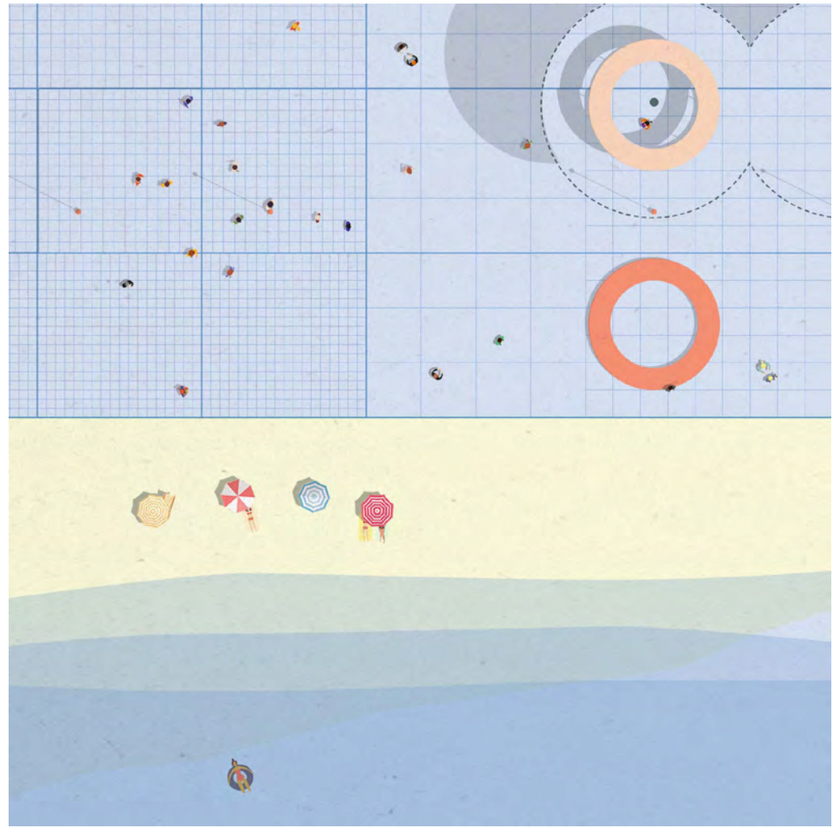
03
Pineta

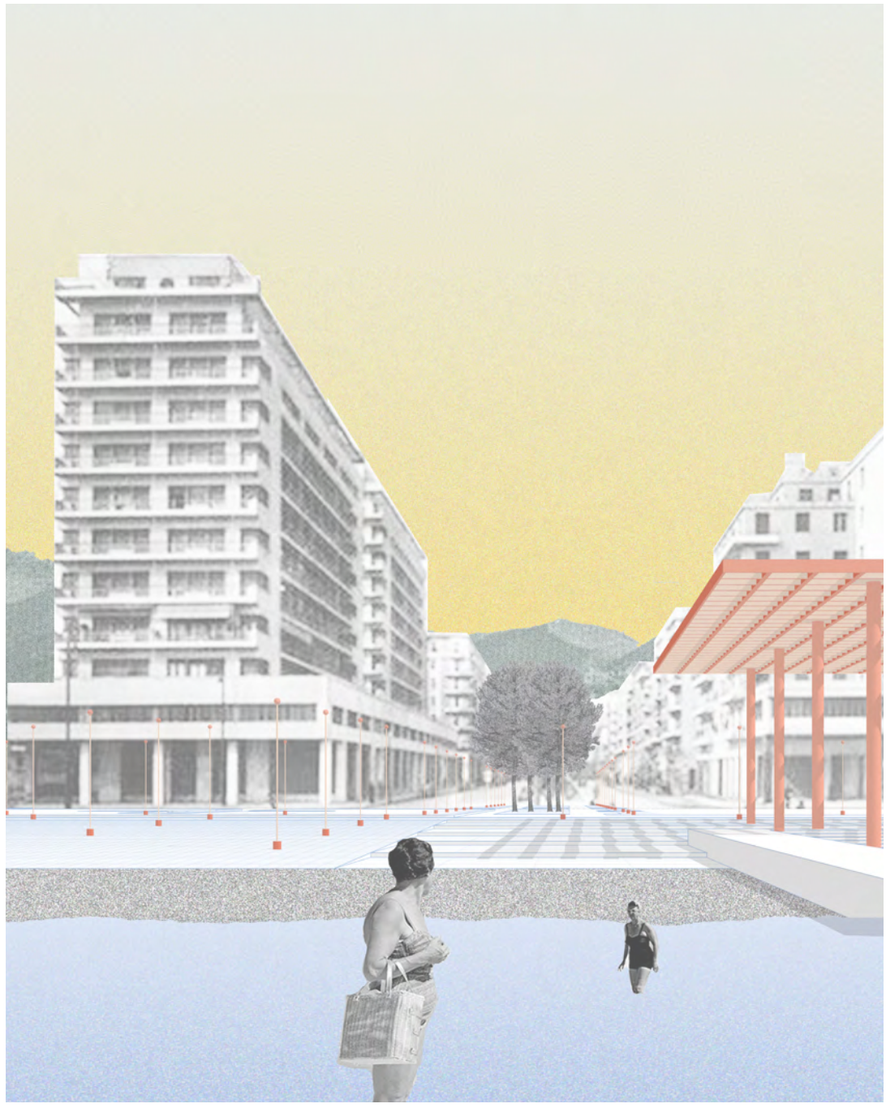
04
Giardino minerale

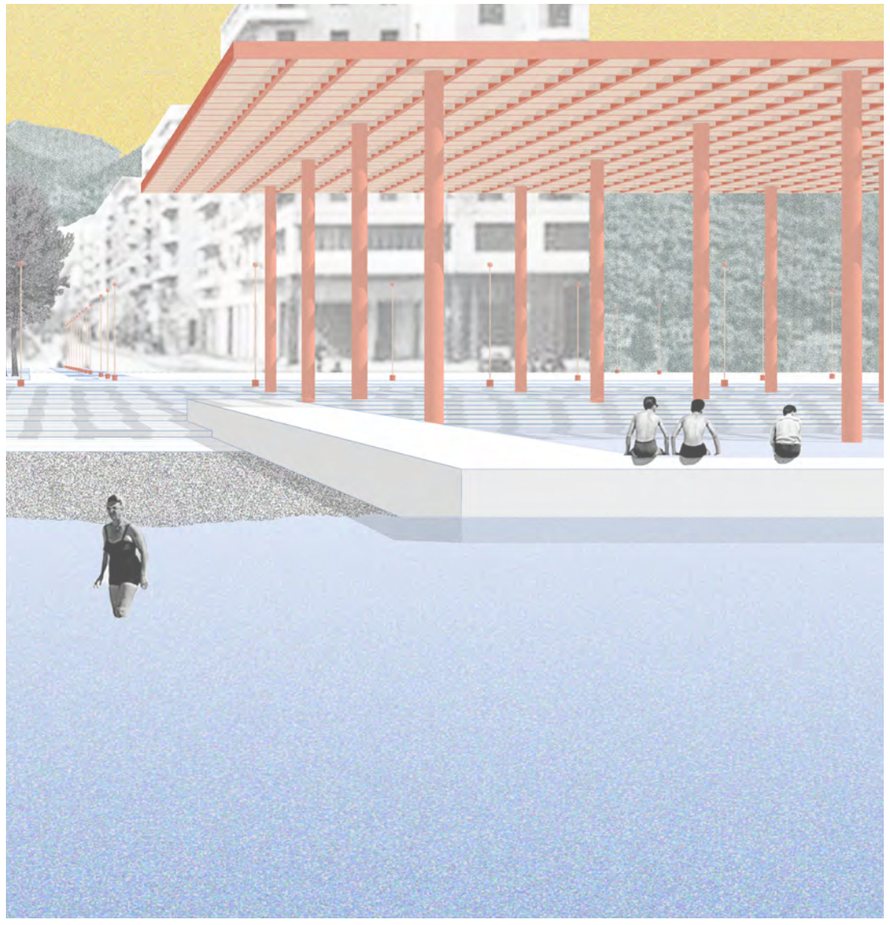
05
Terminal bus

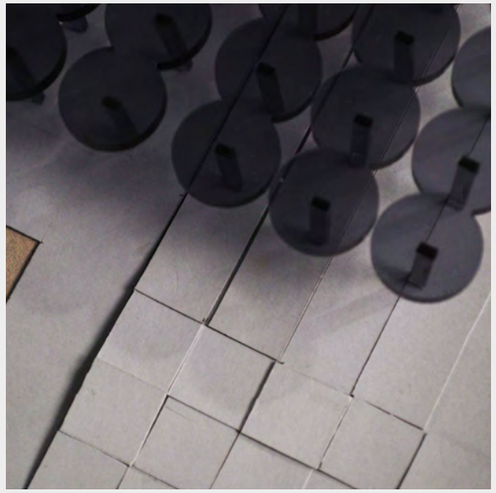


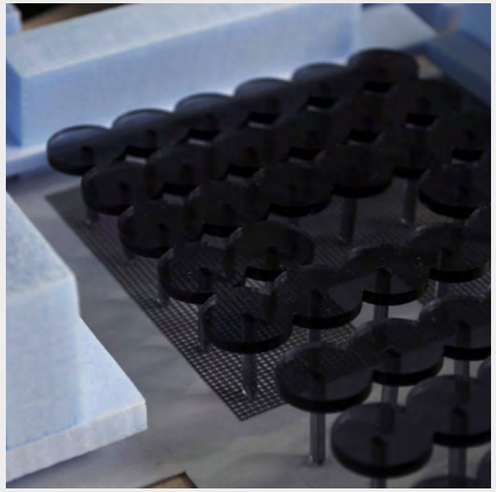


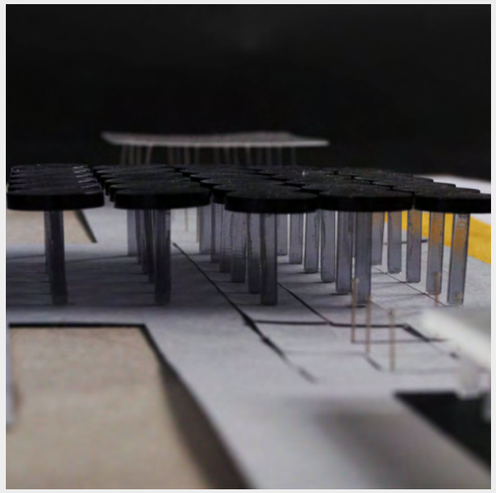


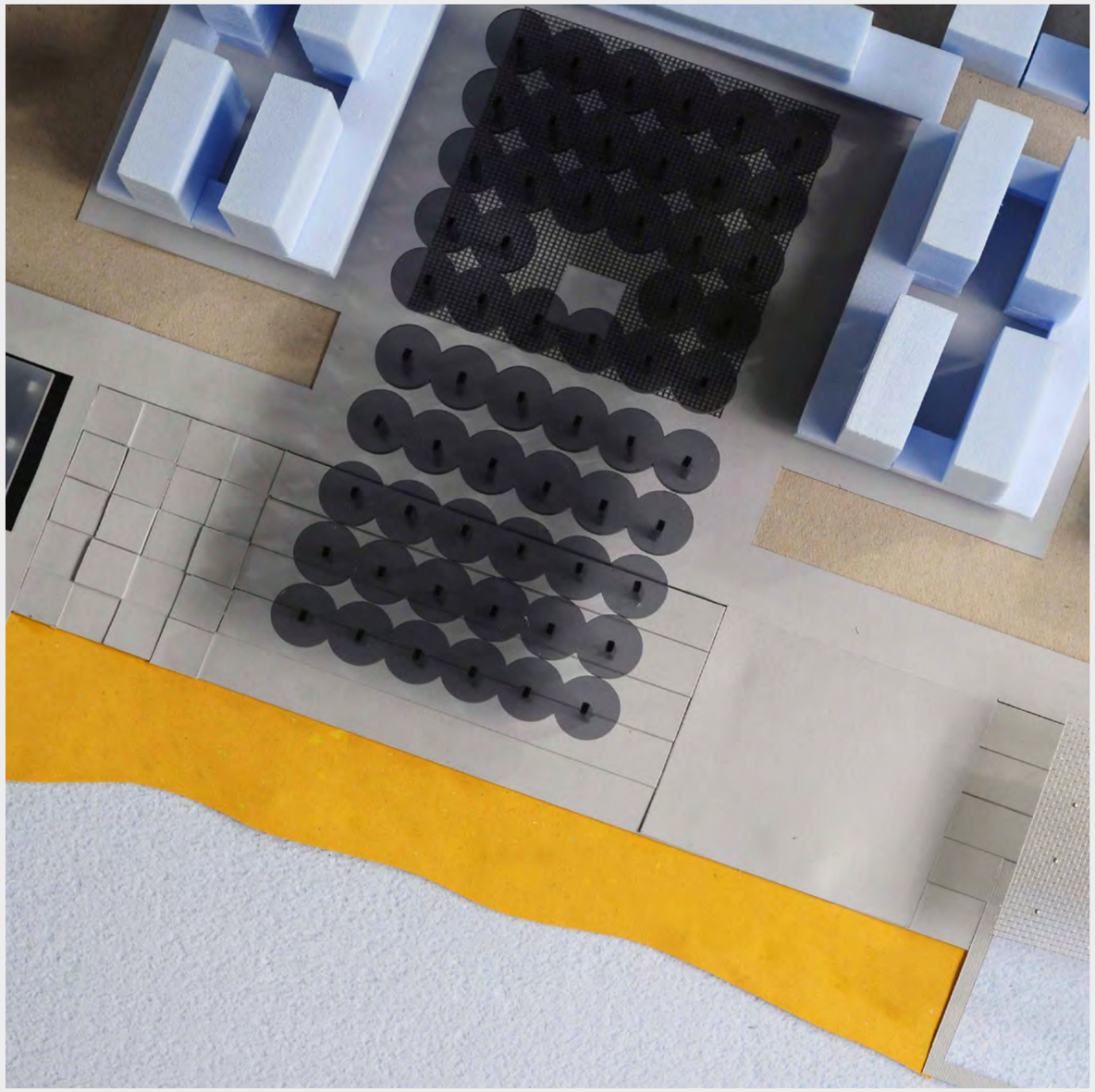


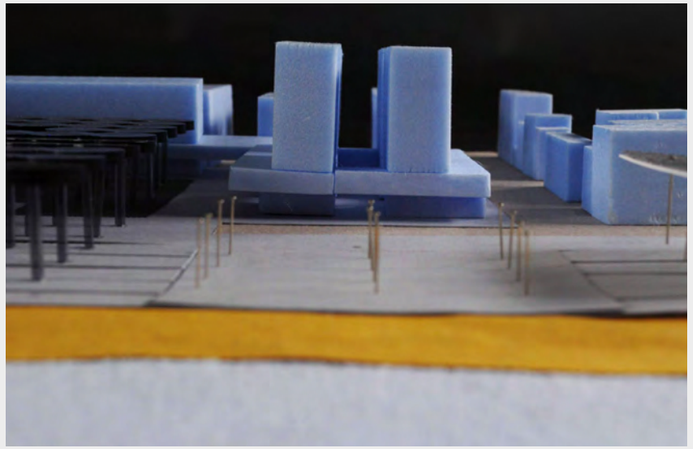


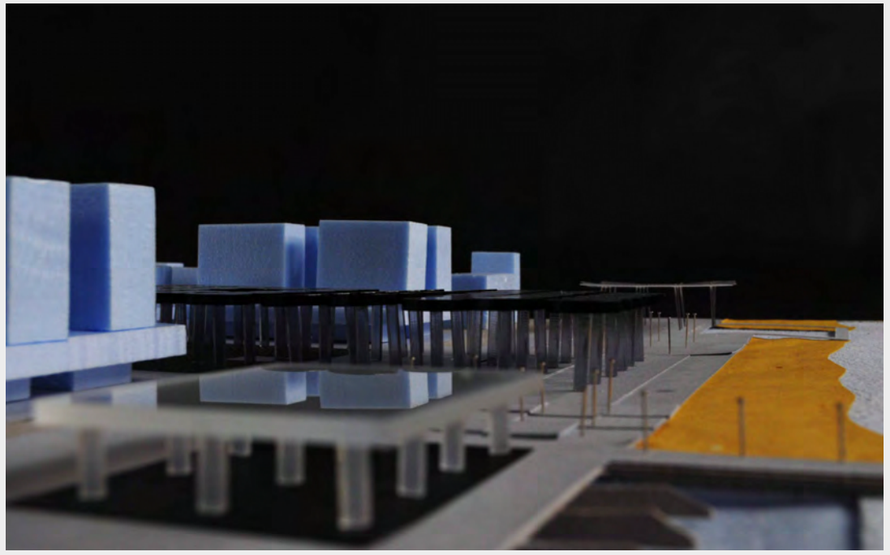


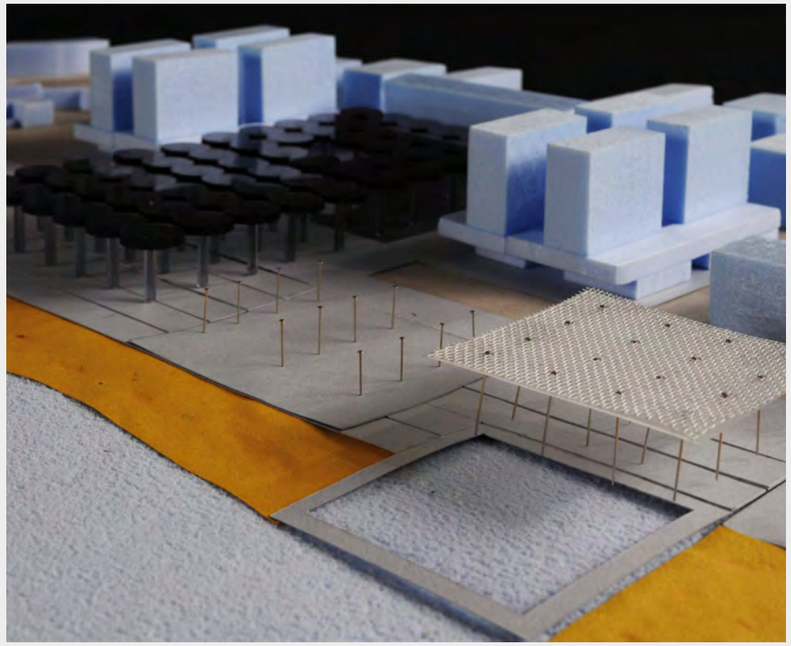










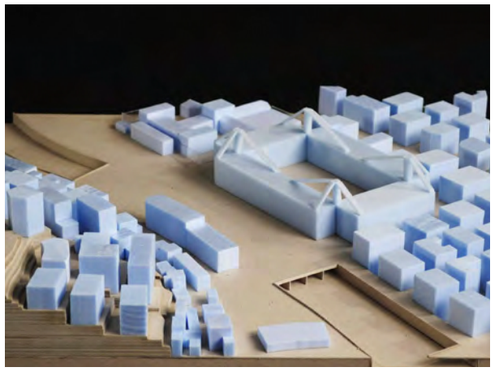


TEMPI SUPPLE-MENTARI

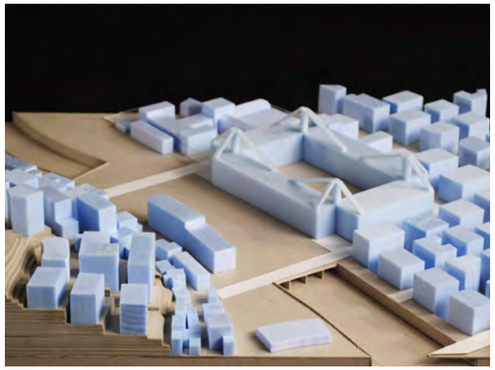
MARASSI

Una volta a settimana, lo stadio Luigi Ferraris ospita le partite del campionato di calcio giocate dalle squadre della città. Il piazzale costruito sopra l'alveo del torrente Bisagno, accoglie una vasta folla di tifosi, che recandosi con automobili e autobus si riuniscono ansiosi di assistere all'evento sportivo.
In tutti gli altri giorni, sembra che nulla accada. Il piazzale, fulcro del popoloso quartiere Marassi, risulta completamente vuoto e diviso da alte cancellate. Si percepisce solamente la presenza di alcuni residenti e passanti, che in quel luogo parcheggiano disordinatamente la propria auto.
Il seguente progetto cerca di polarizzare un potenziale inespresso, un uso alternativo dello spazio in diversi tempi. La superficie delimitata da un parcheggio non compromette usi diversificati, anzi, il fatto che un posto auto sia necessariamente libero, quando non occupato, garantisce flessibilità. L'azione progettuale si innesca osservando il modo in cui lo stadio definisce lo spazio; guardare tale edificio come una coorte, un recinto che racchiude in sé eventi collettivi, suggerisce di estendere tale concetto anche al contesto urbano circostante. Per assicurare un uso multiplo della piazza durante tutti gli altri giorni della settimana, viene studiato un sistema di recinti virtuali che espandendosi e ritraendosi definiscono usi e i tempi. Queste corti si materializzano in file di alberi, sedute, reti, e pali dell'illuminazione, che contemporaneamente delimitano al suolo campi di numerosi sport e permettono un accesso controllato alle automobili. Una pista di atletica raccorda e coinvolge altri vuoti limitrofi quali lo spazio del mercato verso Sud e la piazza a podio verso Nord. Grazie ai tempi supplementari, Marassi può diventare il luogo dello sport genovese, un sistema di corti aperte alla città.

01
stato di fatto



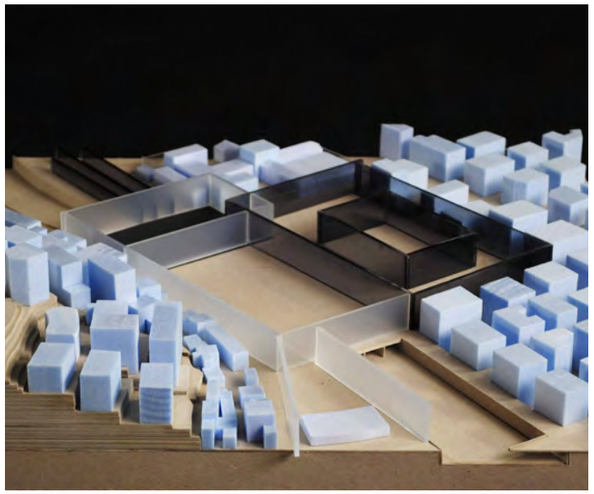
02
trasversalità

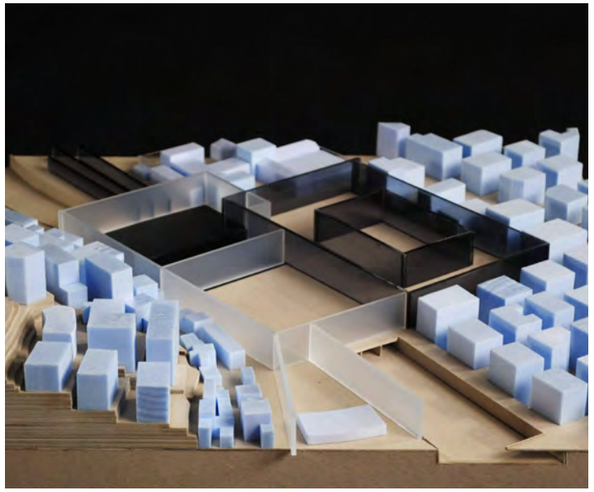


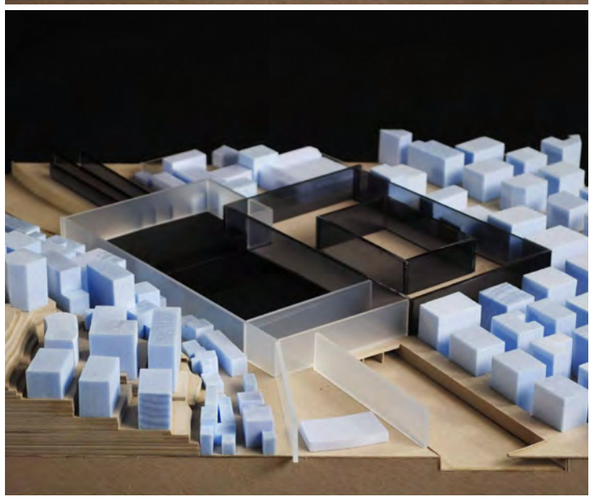
03
stadio come recinto

04
il recinto dello stadio

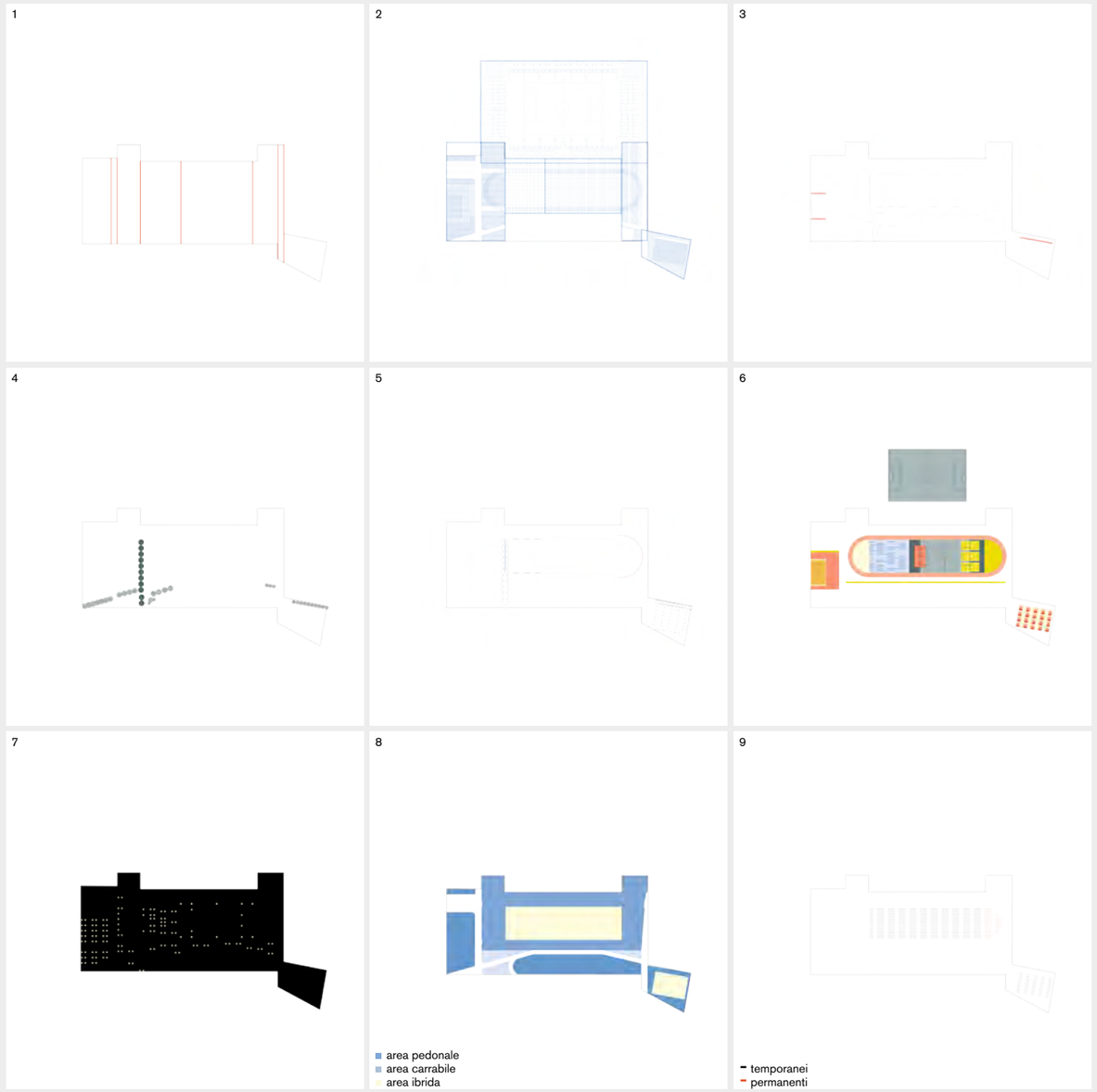
Progressione dell'uso pubblico
nei diversi tempi.







Schemi concettuali

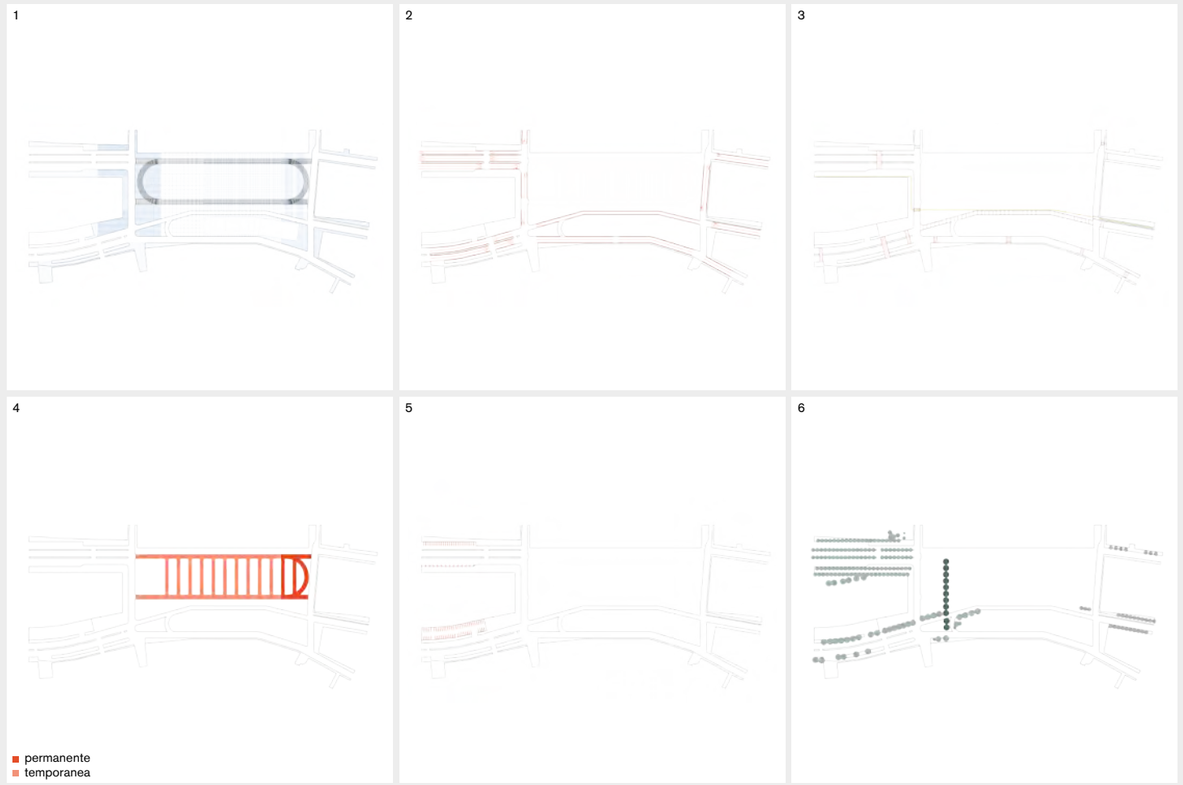


1 trasversalità
4 alberature
7 illuminazione

2 funzioni
5 recinzioni
8 accessibilità

3 sedute
6 ombreggiature
7 parcheggi

Viabilità

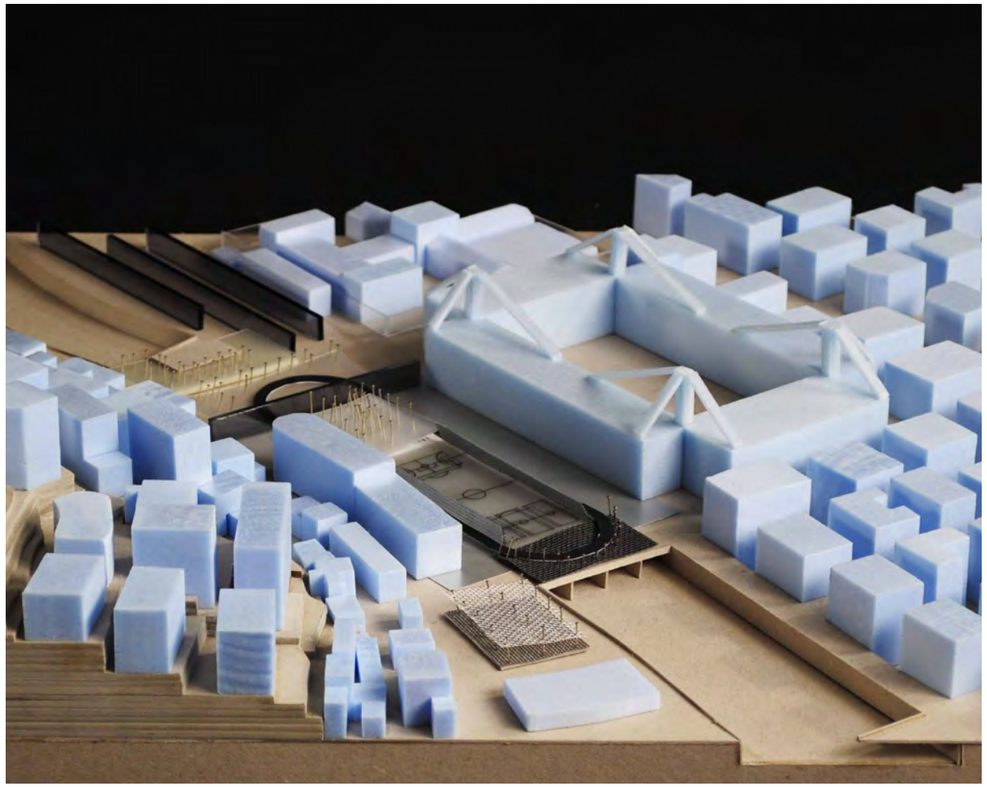


1 marciapiedi
4 mobilità

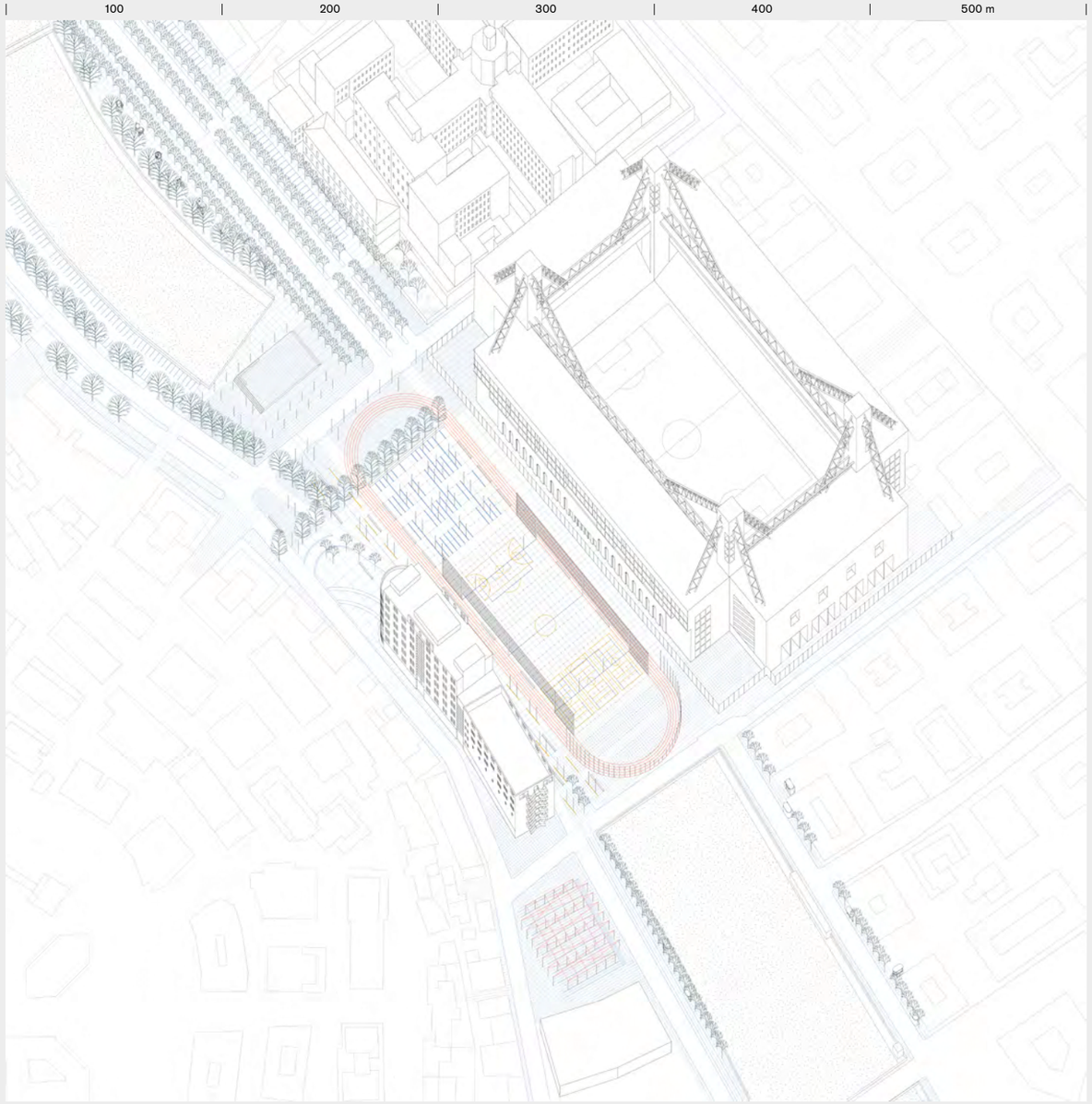
2 corsie carrabili
5 parcheggi

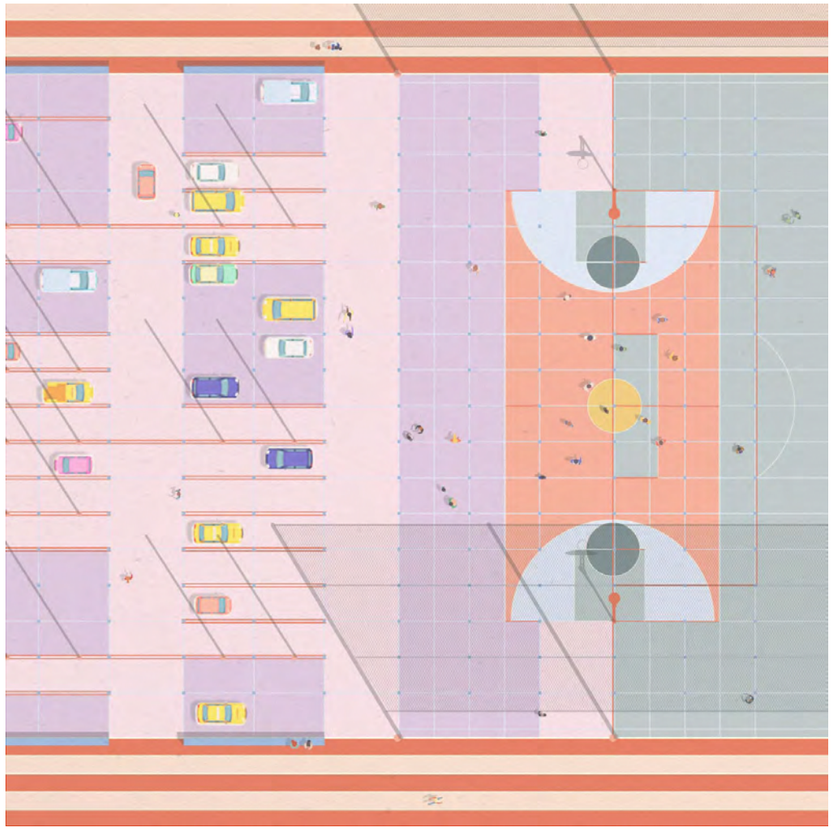
3 pista ciclabile e passaggi pedonali
6 chiome

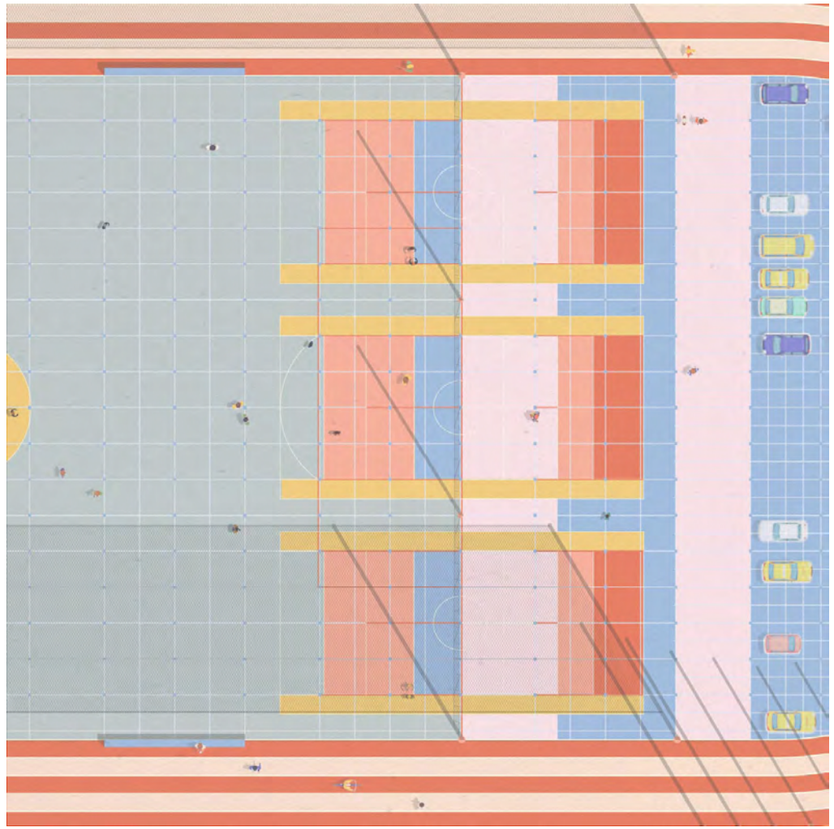
Stato di progetto

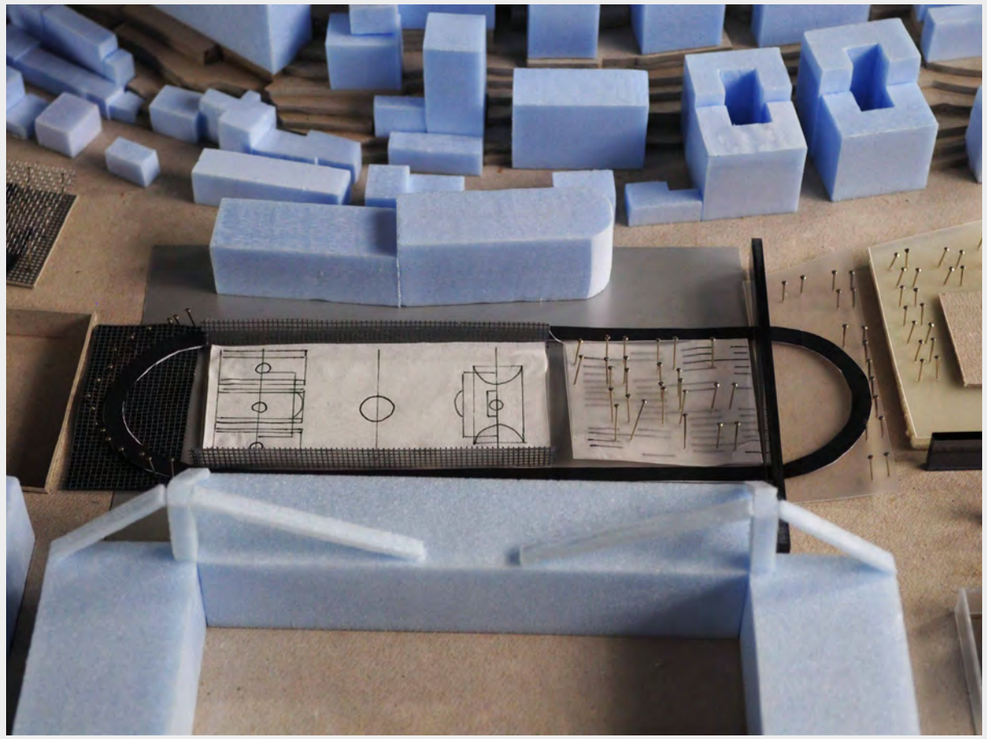


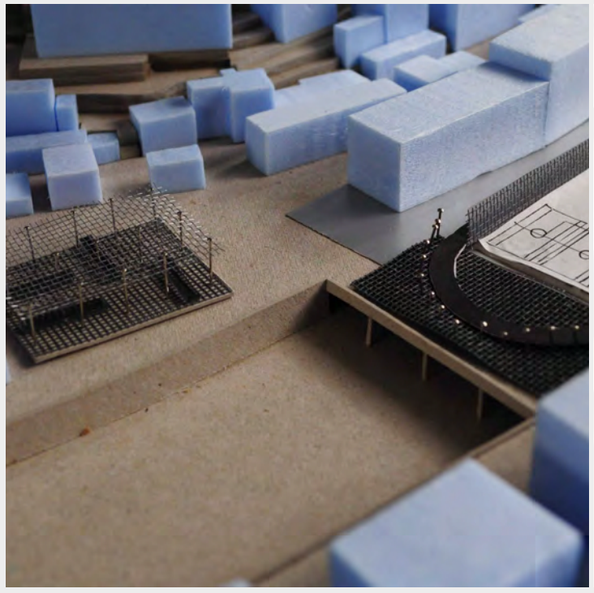
Masterplan

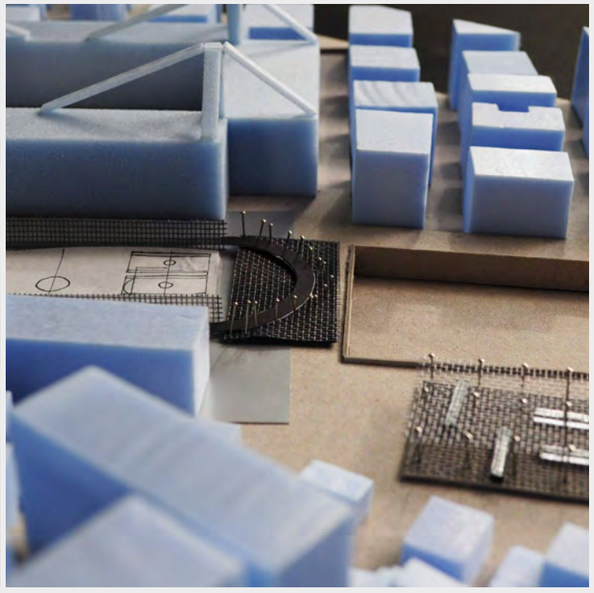












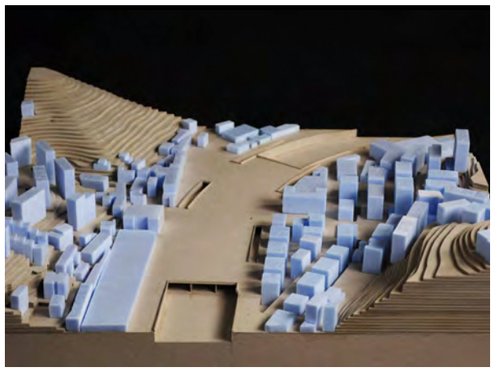
IL PARCO

SOSPESO

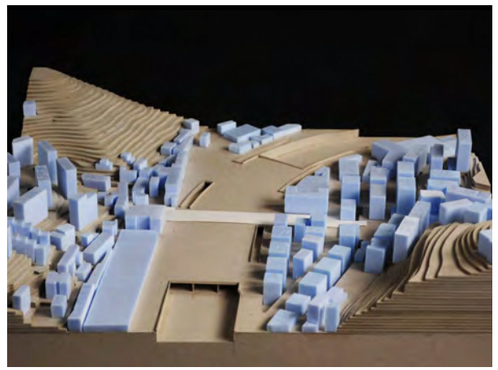
Il quartiere di Staglieno è una delle porte a monte di Genova, punto nodale che introduce la città al territorio e viceversa. Qui, sopra l'alveo del torrente Bisagno, è stato posizionato uno svincolo autostradale ed un grande parcheggio di interscambio. I forti segni infrastrutturali presenti nell'area recidono e frammentano il tessuto urbano, in cui l'inquinamento atmosferico ed acustico satura l'aria.
Il parco sospeso agisce da connettore/collegamento urbano; l'individuazione di un vuoto trasversale riunisce i due anfiteatri residenziali posti alle sponde del torrente, conciliando la connessione infrastrutturale a larga scala e le prossimità del quartiere.
L'artificialità del parco viene resa evidente tramite un progetto dello spazio fatto di sequenze di elementi in cui emerge un ritmo chiaramente riconoscibile.
Le masse arboree assorbono lo smog ed il rumore proveniente dalla strada, donando nuova salubrità al luogo. Al di sotto della vegetazione, grandi vasche accolgono le radici delle piante e rappresentano una differente tipologia di giardino, con una diversa composizione del terreno, consistenza del manto erboso e geometria della piantumazione. Ne deriva una griglia verde all'interno della quale i parcheggi vengono intesi come micro-paesaggi, i passaggi pedonali diventano sentieri e gli spazi aperti sono radure.

STAGLIENO

01
stato di fatto

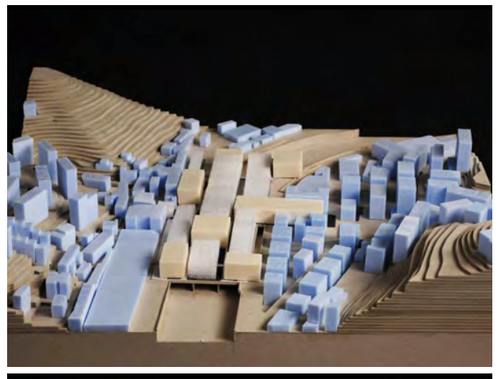


02
trasversalità



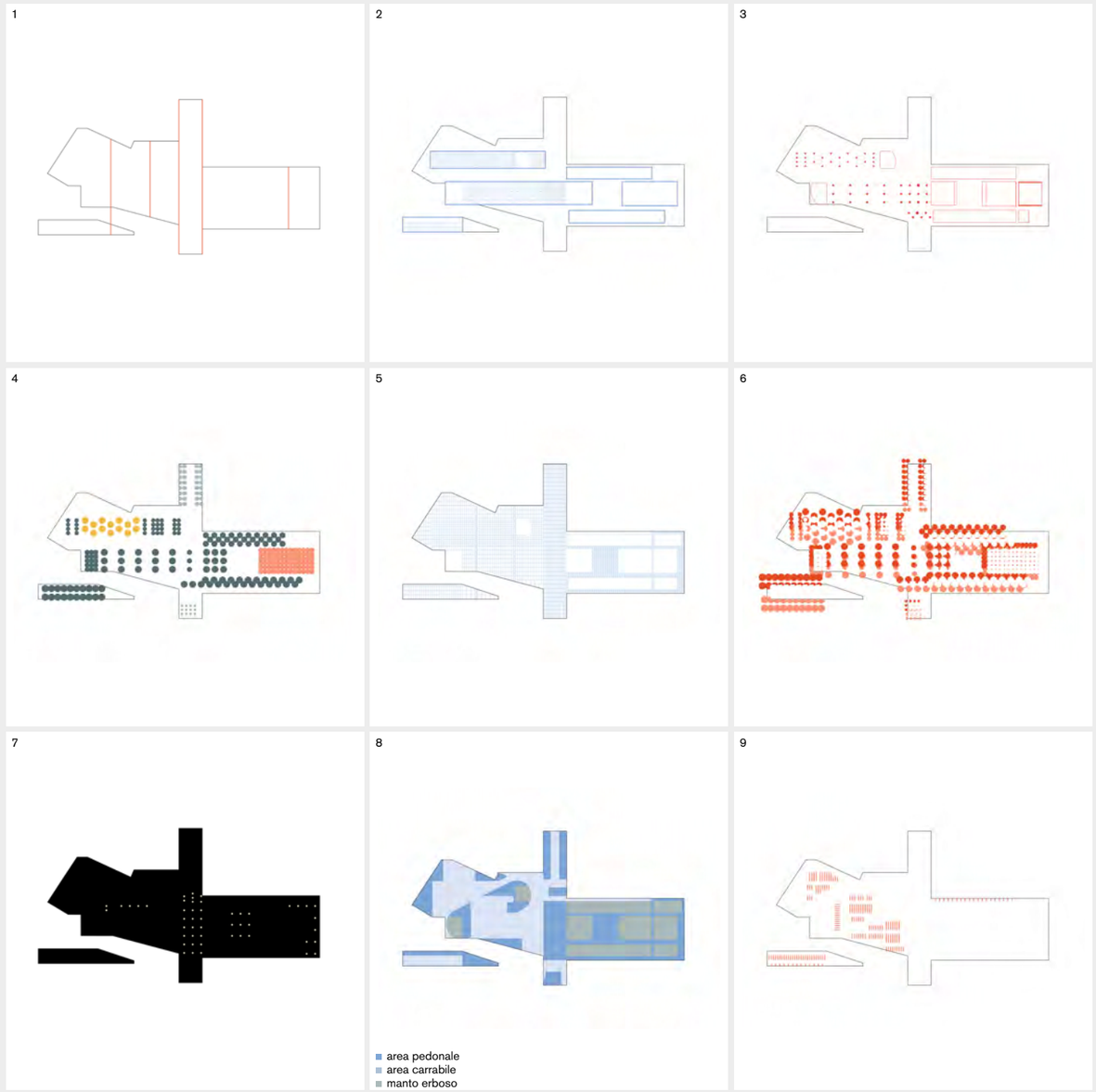
03
superfici

03
pieni e vuoti



04
masse arboree

Schemi concettuali

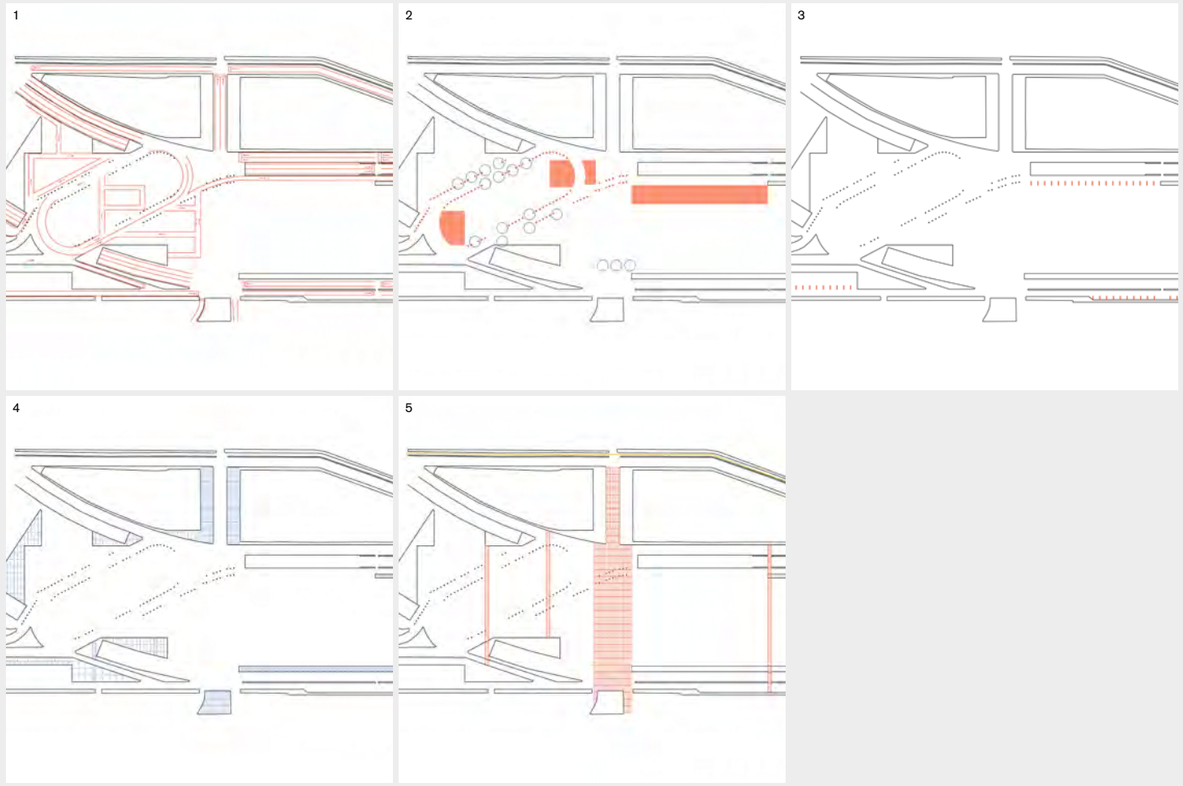


1 trasversalità
4 chiome
7 illuminazione

2 masse arboree
5 pavimentazione
8 superfici

3 sedute
6 ombreggiature
7 parcheggi

Viabilità

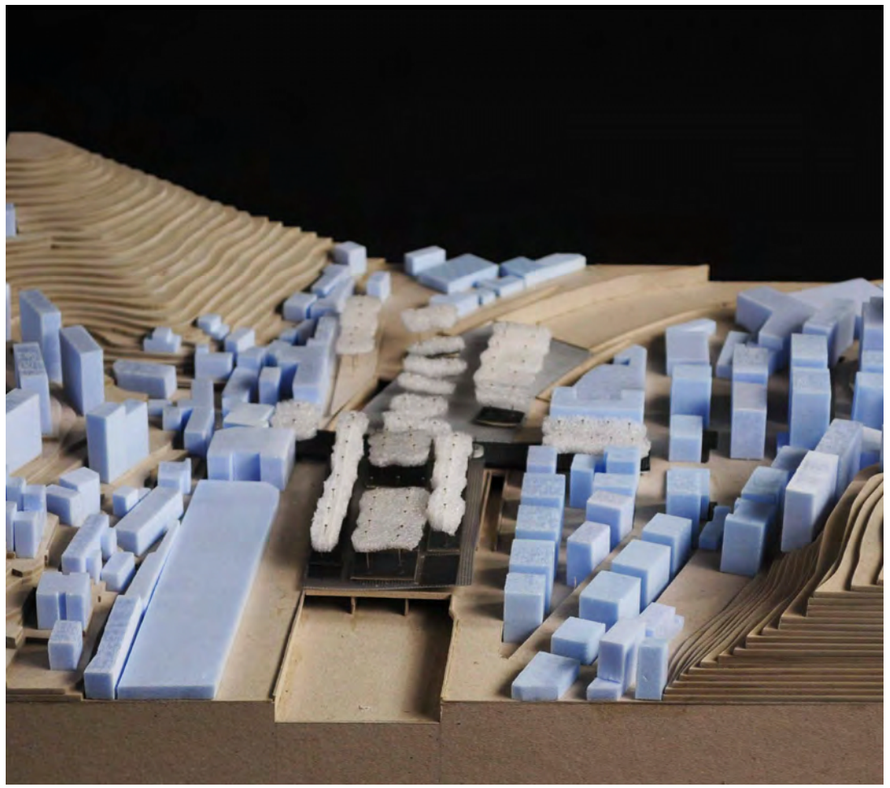


1 corsie carrabili
4 marciapiedi

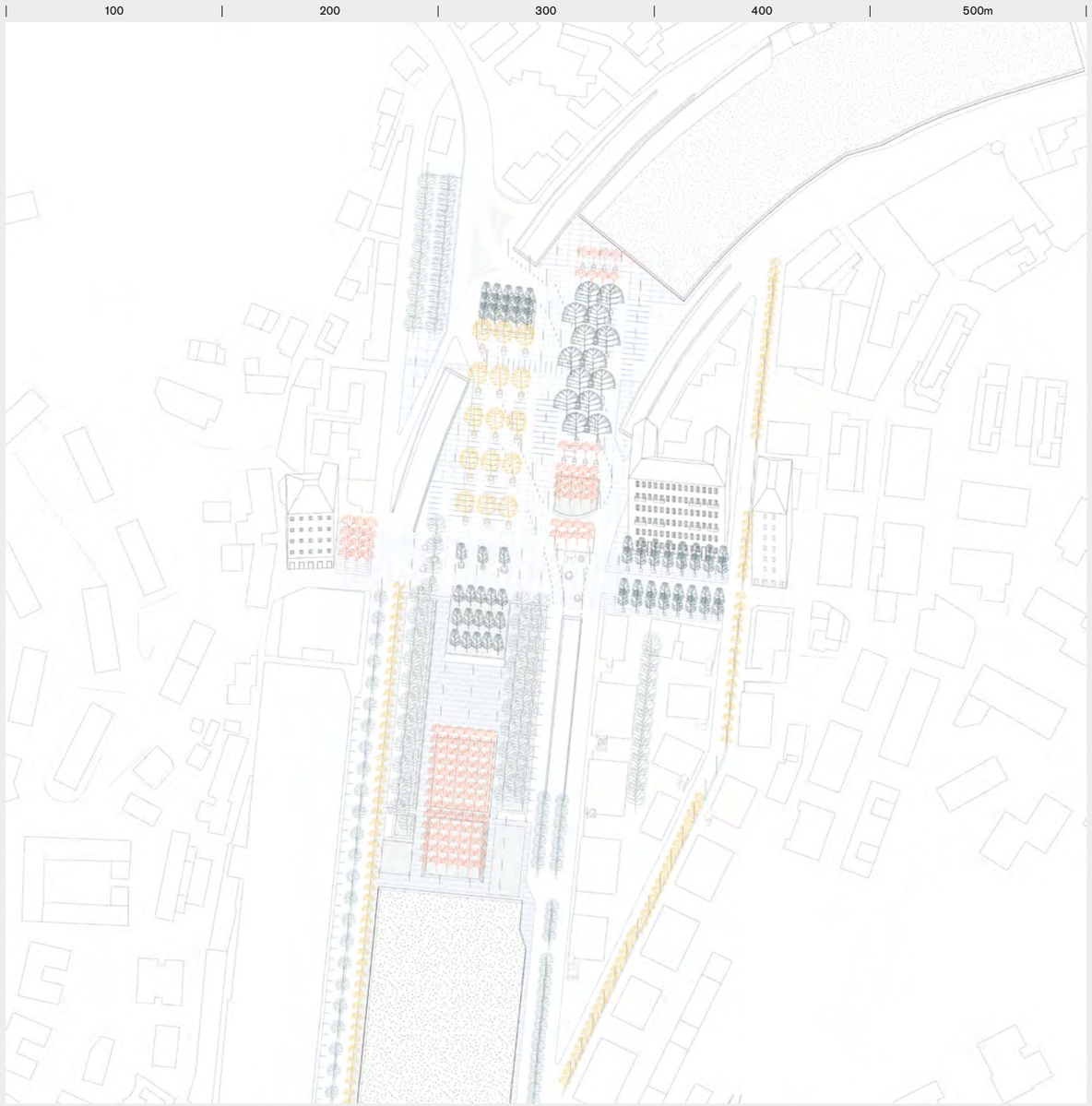
2 limiti
5 pista ciclabile e passaggi pedonali

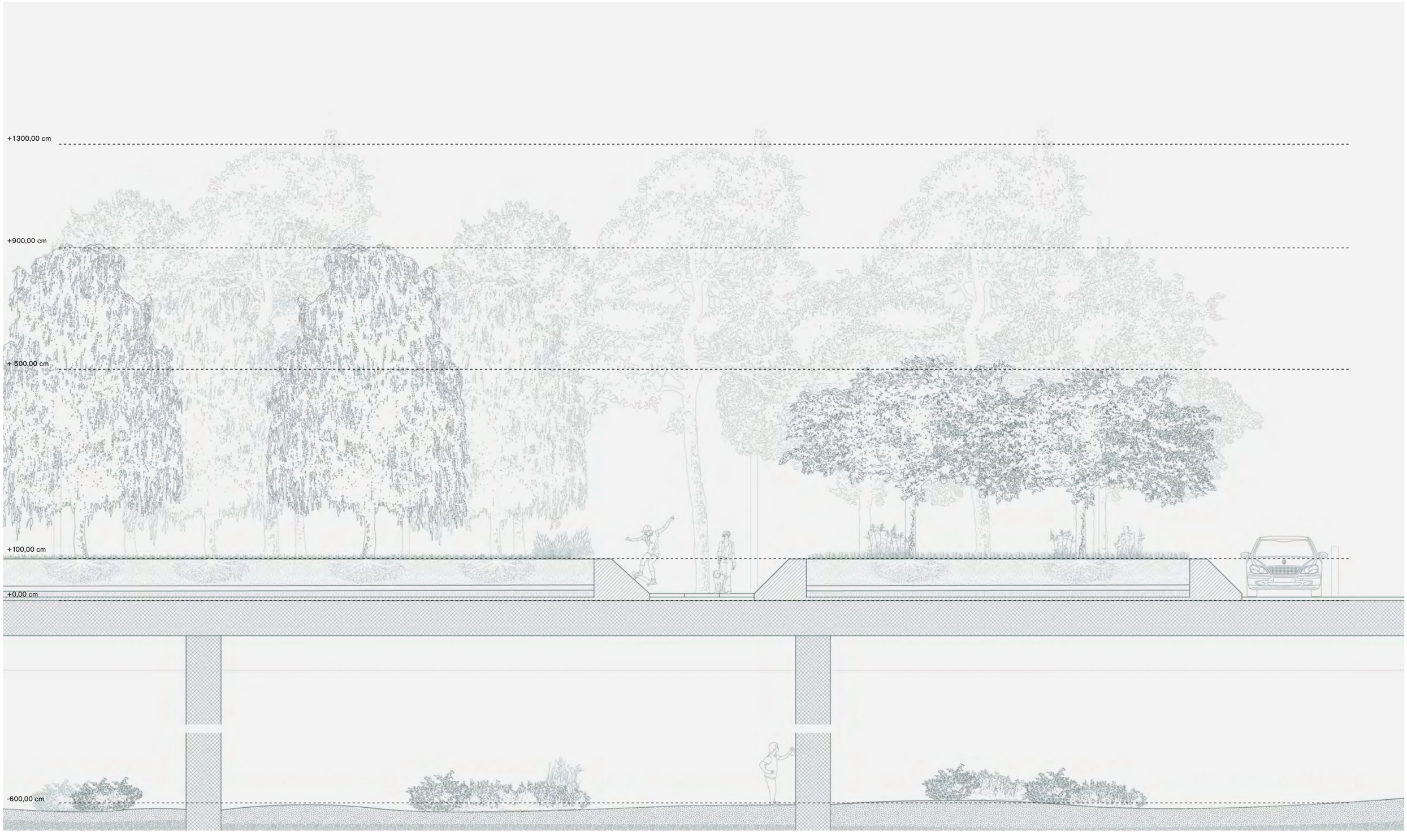
3 parcheggi

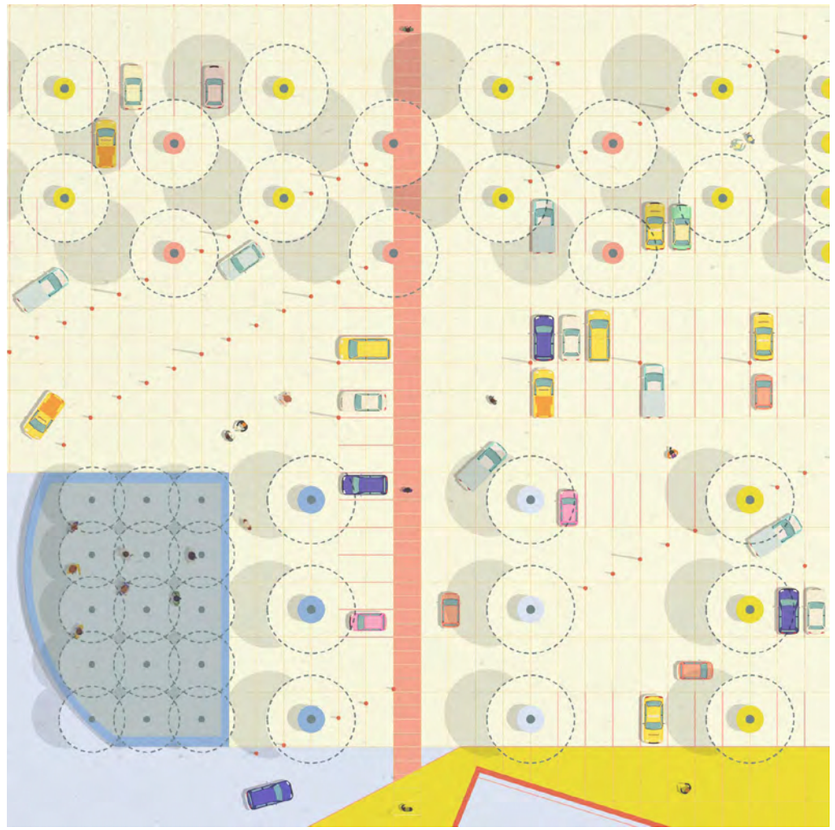
Stato di progetto

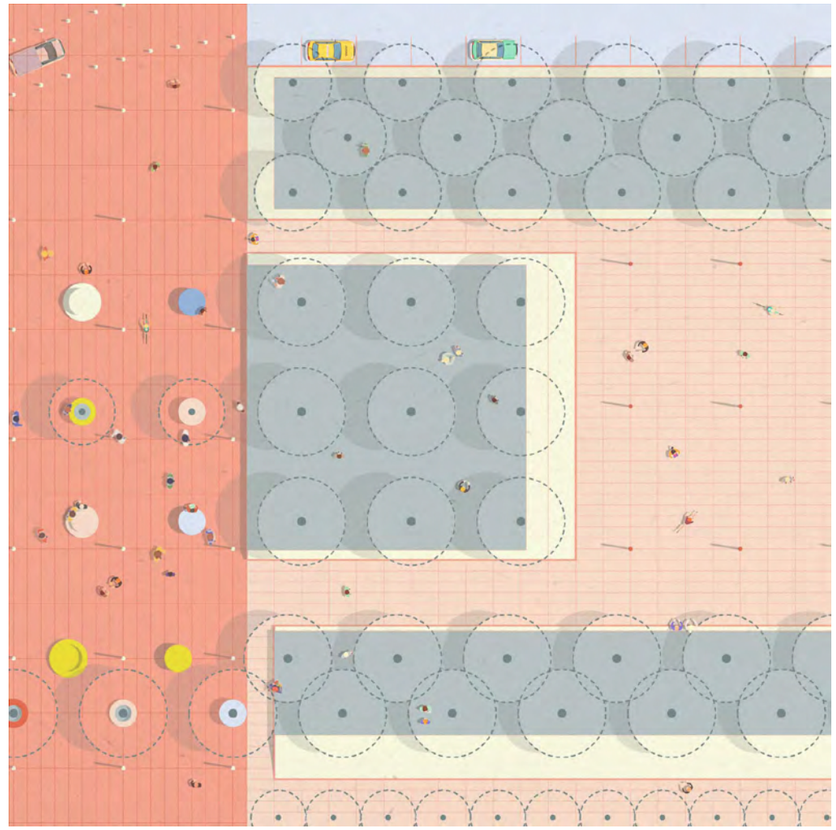


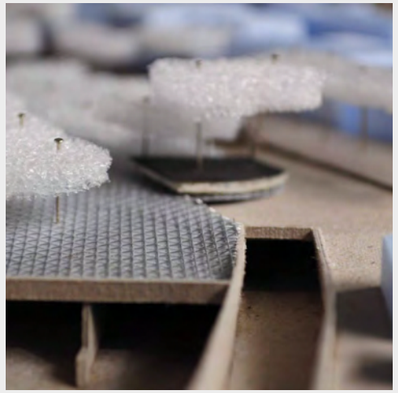
Masterplan

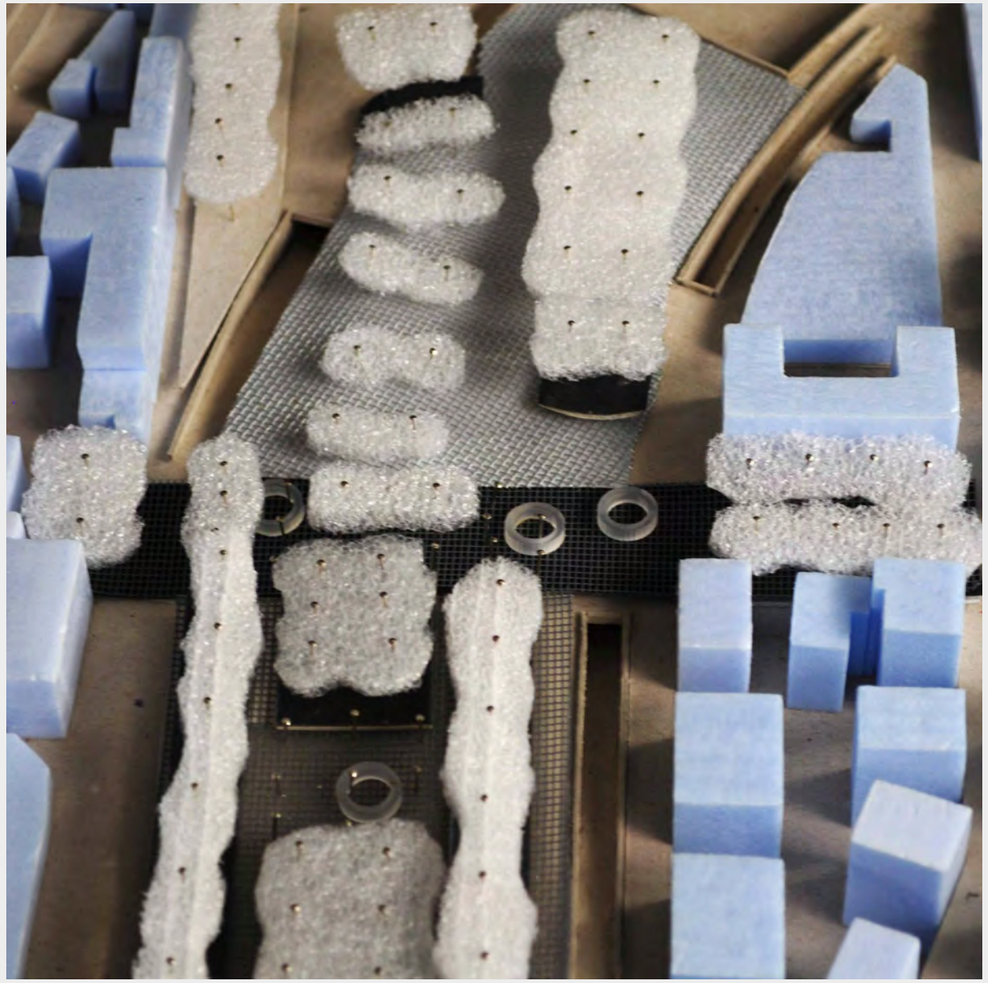


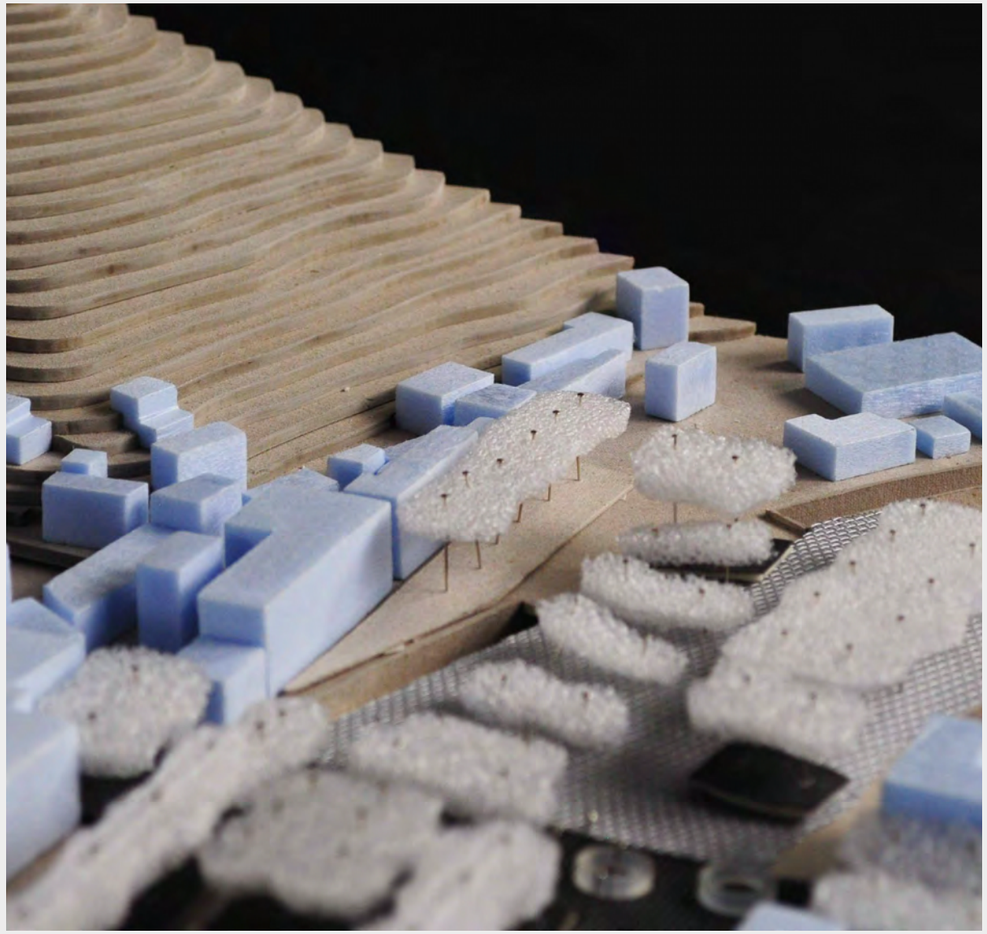

+1300,00 cm
+900,00 cm
+ 500,00 cm
+100,00 cm
+0,00 cm
-600,00 cm

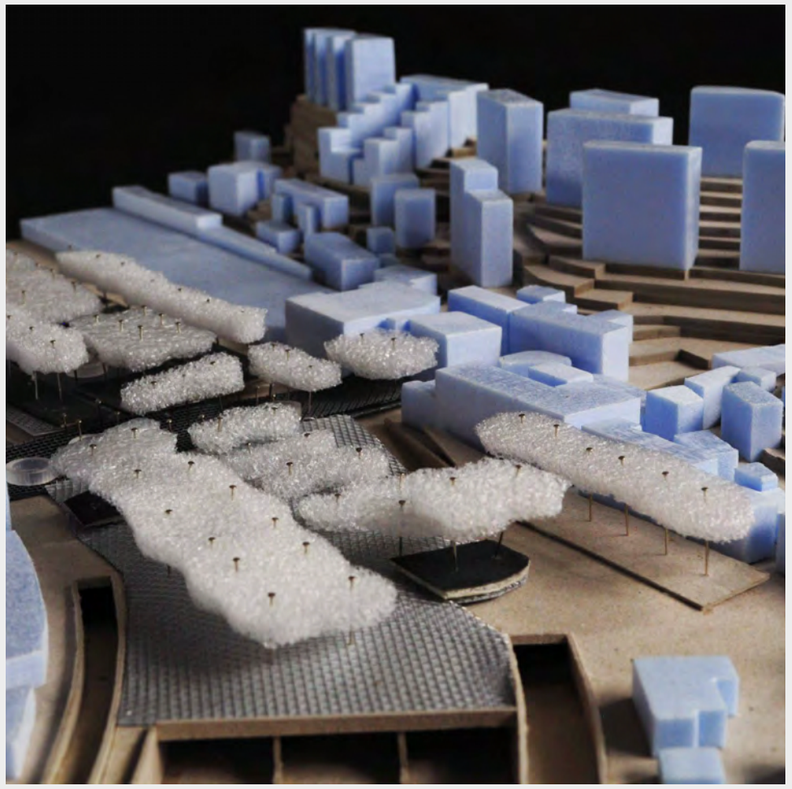












RINGRAZIAMENTI

INDICE DELLE FIGURE

10-11 Landscape with the Fall of Icarus
Fonte: Pieter Bruegel the Elder, c.1560, olio su tela, 73.5 cm × 112 cm, Bruxelles, Royal Museums of Fine Arts of Belgium in https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pieter_Bruegel_de_Oude_-_De_val_van_Icarus.jpg

17 Genova
Fonte:Gianni Berengo Gardin, 2002, Gianni Berengo Gardin.Storie di un fotografo, Genova in https://www.culturaeculture.it/recensioni-di-libri/genova-fotografo-gianni-berengo-gardin/

18 L'arrivo al mare nella seconda parte: l'equilibrio perduto, della sezione dell'Italia
Fonte: Fot. Ancillotti,1964, Tredicesima Triennale di Milano, gelatina bromuro d'argento/carta ,18 cm x 24 cm, Fondazione La Triennale di Milano, TRN_XII_07_0315 in https://www.lombardiabeniculturali.it/fotografie/schede/IMM-3u030-0008379/

18 Il tempo delle vacanze nella seconda parte: l'equilibrio perduto, della sezione dell'Italia
Fonte: Publifoto,1964, Tredicesima Triennale di Milano, gelatina bromuro d'argento/carta ,24 cm x 30 cm, Fondazione La Triennale di Milano, TRN_XII_07_0312 in https://www.lombardiabeniculturali.it/fotografie/schede/IMM-3u030-0008376/

21 Immagine copertina di MVRDV, *COSTA IBERICA upbeat to the leisure city*, ACTAR, Barcellona 1999.
Fonte: http://www.coavn.org/coavn/Avnau/Boletines/bol20/CV_Francesc%20Munoz.pdf

22-23 Genova - Barcellona
Fonte: Gabriele Basilico, Filippo Maggia (a cura di) Gabriele Basilico Cityscapes, Baldini&Castoldi, Milano 1999, pp.104-105

24 Le cinque città europee selezionate per l'indagine
Fonte cartografica: Urban morphological zones | Corine Land Cover Change | Copernicus | 1:100.000| Ed.2019 (rielaborazione del dato)

26 Inquadramento delle cinque città europee selezionate
Fonti cartografiche: Urban morphological zones | Corine Land Cover Change | Copernicus |1:100.000| Ed.2019; Europe coastline | European Environment Agency| (rielaborazione dei dati)

30 Barcellona, il viale alberato de La Rambla
Fonte: https://www.klm.com/destinations/us/en/article/see-and-be-seen-on-la-rambla (rielaborazione degli autori)

30 Montpellier, Arbre Blanc di Sou Fujimoto Architects, Nicolas Laisné, OXO Architectes, Dimitri Roussel
Fonte: Sergio Grazia, 2019, Montpellier, in https://divisare.com/projects/412269-sou-fujimoto-architects-nicolas-laisne-oxo-architectes-dimitri-roussel-sergio-grazia-arbre-blanc (rielaborazione degli autori)

30 Marsiglia, Cours Belsunce, aspettando il tram
Fonte: Alain Longuet, 25 aprile 2007 - 11h56 in http://a.longuet.free.fr/marseille/08.html (rielaborazione degli autori)

30 Nizza, Place Masséna
Fonte: https://it.nicetourisme.com/nice/63-la-place-massena (rielaborazione degli autori)

30 Genova, la sopraelevata Aldo Moro
Fonte: https://liguriaoggi.it/2016/01/18/genova-incidente-in-sopraelevata-traffico-rallentato-in-direzione-centro/(rielaborazione degli autori)

33 Abitare nonostante
Fonte: Mario Frusca, 2017, Genova in https://divisare.com/projects/376114-mario-frusca-abitare-nonostante

34 Italia Padana: visualizzazione dei fattori di concentrazione dello sviluppo
Fonte: Giuseppe Campos Venuti, Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia Padana, Urbanistica, n. 45, Casanova, Torino, dicembre 1965, p.5

34 Italia Padana: assetto territoriale tendenziale
Fonte: Giuseppe Campos Venuti, Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia Padana, Urbanistica, n. 45, Casanova, Torino, dicembre 1965, p.5.

34 Italia Padana: assetto territoriale riequilibratore
Fonte: Giuseppe Campos Venuti, Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia Padana, Urbanistica, n. 45, Casanova, Torino, dicembre 1965, p.5.

36 Vista satellitare dell'arco ligure
Fonte:Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

37 Le tre fasce altimetriche principali. Pianura, collina e montagna.
Fonte cartografica: Fasce altimetriche | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2017 (rielaborazione del dato)

37 Bacini idrografici
Fonte cartografica: Reticolo idrografico e bacini idrografici | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019 (rielaborazione del dato)

37 Densità abitativa per confini comunali
Fonti cartografiche: Limiti amministrativi - Comuni | Regione Liguria | 1: 5.000 | Geoportale Liguria | Ed.2018 (rielaborazione del dato)

39 Immagine satellitare di un'area agricola della Liguria del Ponente
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

42 Schemi della linearità ligure
Fonte: elaborazione degli autori

43 Schemi della trasversalità ligure
Fonte: elaborazione degli autori

44 La città lineare secondo lo schema di Arturo Soria y Mata.
Fonte: Enrico Prandi, L'architettura della città lineare, FrancoAngeli, Milano 2017, p.23

44 Piano di ampliamento per la città di Tokyo di Kenzo Tange.
Fonte: Enrico Prandi, L'architettura della città lineare, FrancoAngeli, Milano 2017, p.23

44 Progetto Jersey corridor di Peter Eisenman.
Fonte: Enrico Prandi, L'architettura della città lineare, FrancoAngeli, Milano 2017,p.23

44 Settima delle Dodici città ideali: città nastro a produzione continua.
Fonte: Superstudio, *Premonizioni della parusia urbanistica. Ecco le visioni di dodici Città Ideali, traguardo supremo di ventimila anni di sangue, sudore, e lacrime dell'umanità; porto definitivo dell'Uomo che possiede la Verità, finalmente privo delle contraddizioni, dei dubbi, degli equivoci, delle indecisioni, definitivamente, totalmente, immobilmente ripieno della propria perfezione*, in Casabella, n.361, Editoriale Domus, Milano, gennaio1972, p.52.

48 Lettura trasversale del territorio
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

48 Il territorio ligure all'altimetria superiore dei 600m
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

48 Lettura trasversale del territorio ligure secondo i principali bacini idrogarfici
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

50 Infrastrutture di collegamento tra l'Arco Ligure e Pianura Padana
Fonti cartografiche: Corine Land Cover Change | Copernicus | 1:100.000 | Ed.2018; Highway-primary | OpenStreetMap; Highway-motorway | OpenStreetMap; Route-ferry| OpenStreetMap;Railroads | DIVA-GIS; Elevation | DIVA-GIS
(rielaborazione dei dati)

51 Sistemi ambientali tra l'Arco Ligure e la Pianura Padana
Fonti cartografiche: Geoportale Liguria | Corine Land Cover Change Copernicus | 1:100.000 | Ed.2018; Reticolo idrografico e bacini idrografici | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; European catchments and Rivers network system | WISE Water Accounts Spatial Units dataset | European Environment Agency| 1:250.000 | Ed. 2012 (rielaborazione dei dati)

52-53 Una nuova struttura territoriale ligure
Fonti cartografiche: Corine Land Cover Change | Copernicus | 1:100.000 | Ed.2018; Highway-primary | OpenStreetMap; Highway-motorway | OpenStreetMap; Route-ferry| OpenStreetMap;Railroads | DIVA-GIS; Elevation | DIVA-GIS; Reticolo idrografico e bacini idrografici | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; European catchments and Rivers network system | WISE Water Accounts Spatial Units dataset | European Environment Agency| 1:250.000 | Ed.2012
(rielaborazione dei dati)

54 Lungomare di Savona
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

54 Chiavari (GE)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

54 Entroterra di Chiavari (GE)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

54 Centro abitato della Val Bisagno a Genova
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

55 Insediamento urbano del torrente Sansobbia di Albisola (GE)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

55 Insediamento urbano del torrente Sciusa di Finale Ligure (SV)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

55 Insediamento urbano di Recco lungo l'omonimo torrente. (GE)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

55 Insediamento urbano di Sori lungo l'omonimo torrente. (GE)
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

57 Lavoratori al porto di Genova
Fonte: Gianni Berengo Gardin, 2002, Gianni Berengo Gardin.Storie di un fotografo, Genova in https://www.culturaeculture.it/recensioni-di-libri/genova-fotografo-gianni-berengo-gardin/

58-61 Il porto di Genova
Fonte: Lisetta Carmi, 1964 in https://www.belvederefoto.it/component/igallery/il-porto-di-genova#!LC_217_2

63 Genova pianta zero
Fonte: elaborazione degli autori

64 Le facciate dei palazzi in piazza Caricamento nell'Ottocento
Fonte: https://www.lauraguglielmi.it/persone-e-territori/palazzaccio-caricamento-genova-ecomostro/

65 Genova Ottocento
Fonte: elaborazione degli autori

66 Genova, Foce, Viale Marconi
Fonte: http://www.cittadiniperfocemare.it/cera-una-volta/

67 Grande Genova
Fonte: elaborazione degli autori

68 Genova: la sopraelevata
Fonte: Mimmo Jodice, 2002, Courtesy Collezione Fotografia MAXXI Architettura in https://www.artribune.com/professioni-e-professionisti/politica-e-pubblica-amministrazione/2018/05/intervista-lorenza-bravetta-piano-strategico-fotografia/attachment/mimmo-jodice-genova-la-sopraelevata-2002-courtesy-collezione-fotografia-maxxi-architettura/

69 Genova-infrastruttura
Fonte: elaborazione degli autori

70 Le acciaierie ILVA (ex Italsider, Genova-Cornigliano)
Fonte: Uliano Lucas, 1988 in https://www.ulianolucas.it/archivio/

71 Genova metropolitana
Fonte: elaborazione degli autori

72 Immagine della città di Genova, 1987
Fonte: Gabriele Basilico, Filippo Maggia (a cura di) Gabriele Basilico Cityscapes, Baldini&Castoldi, Milano 1999, p.328.

73 Genova trasversale
Fonte: elaborazione degli autori

75 Tessuti urbani e area stradale a Genova nei vari periodi storici
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

76-79 Il porto di Genova
Fonte: Mario Dondero, 2013 in https://www.belvederefoto.it/component/igallery/il-porto-di-genova#!MD_19

86 Grid based map
Fonte: elaborazione degli autori

86 Densità abitativa (ab/kmq)
Fonte cartografica: GEOSTAT- Grid population 1k | Eurostat | 2011 in 1kmq population grid in https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/population-distribution-demography/geostat (rielaborazione del dato)

87 Aree inondabili
Fonte cartografica: Piano di gestione del rischio alluvion del fiume Po (direttiva alluvioni- PGRA) Scenari di pericolosità alluvionale | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2021
(rielaborazione del dato)

87 Tessuto urbano
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

89 Rapporto tra la densità edilizia e il rischio alluvionale
Fonte: elaborazione degli autori
Corona agricola
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

90 Corona agricola
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

90 Sistema idrografico
Fonte cartografica: Reticolo idrografico e bacini idrografici | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019 (rielaborazione del dato)

91 Sistema dei boschi
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

91 Verde urbano
Fonte cartografica: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione del dato)

93 Verde urbano e infrastrtuttura principale a confronto con l'orografia
Fonti cartografiche: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; Rete viaria | Regione Liguria | 1:5.000 | Geoportale Liguria | Ed.2013;(rielaborazione dei dati)

95 Sistema ambientale
Fonti cartografiche: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; Reticolo idrografico e bacini idrografici | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019
(rielaborazione dei dati)

97 Carta delle potenzialità
Fonti cartografiche: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; Carta Tecnica Regionale | Regione Liguria | 1:5.000 | Geoportale Liguria | Ed.2007-2013; (rielaborazione dei dati)

100 Bisagno green carpet
Fonti cartografiche: Uso del Suolo | Regione Liguria | 1:10.000 | Geoportale Liguria | Ed.2019; Carta Tecnica Regionale | Regione Liguria | 1:5.000 | Geoportale Liguria | Ed.2007-2013 ; (rielaborazione dei dati)

106-107 Ecosistema del Bisagno
Fonte: Biodiversity Heritage Library in https://www.flickr.com/photos/biodivlibrary/albums
(rielaborazione da parte degli autori)

108-109 Sezione assonometrica dello stato di fatto
Fonte: elaborazione degli autori

110-121 Fotografie scattate dagli autori il 20 settembre 2020

122 Collage del Bisagno green carpet
Fonte: elaborazione degli autori

124 49 Corso Galliera, Genova, Luglio 2015
Fonte: Google in https://www.google.com/maps/@44.4104519,8.9537868,3a,75y,15.19h,85.62t/data=!3m6!1e1!3m4!1s21uXefat0Cq6WNDpUBdfsA!2e0!7i16384!8i8192

126 Proposal for Relieving Traffic Congestion
Fonte: Harvey Wiley Corbett, New York by Separating Pedestrians and Vehicular Traffic,1923.

126 Via XX Settembre a Genova
Fonte: Renzo Picasso, 2019, Archivio Renzo Picasso in http://www.renzopicasso.com/works/

126 Friendschip's model diagram
Fonte: Jaap Bakema, Friendship's Model diagram, Het Nieuwe Instituut in Rotterdam, Archivio di J.B. Bakema, 1961-1962 in https://open-a-bakema-celebration.hetnieuweinstituut.nl/sites/default/files/bakemavolume328lowres29_0.pdf

129 Sezione tipo
Fonte: elaborazione degli autori

130-131 Viste di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

132 Untitled
Fonte:Herman Hertzberger, Lessons for students of architecture, 010 Publishers, Rotterdam, 2005.

133 Micro public spaces
Fonte:elaborazione degli autori

134 Inquadramento territoriale
Fonte: CTRN (rielaborazione degli autori)

135 Foto satellitari
Fonte: Google Earth Pro (rielaborazione degli autori)

137 Collage di progetto, La piazza sul mare
Fonte:elaborazione degli autori

138-139 Foto dei modelli realizzati dagli autori

140-141 Concept di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

142 Foto del modello dello stato di fatto

143 Masterplan
Fonte: elaborazione degli autori

144 Pianta della pavimentazione
Fonte: elaborazione degli autori

145 Sezioni
Fonte: elaborazione degli autori

146-147 Zoom di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

148-149 Collage di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

150-153 Foto dei modelli realizzati dagli autori

155 Collage di progetto, Tempi supplementari
Fonte: elaborazione degli autori

156-157 Foto dei modelli realizzati dagli autori

158-159 Concept di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

160 Foto del modello dello stato di fatto

161 Masterplan
Fonte: elaborazione degli autori

162-163 Zoom di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

164-166 Collage di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

168-169 Foto dei modelli realizzati dagli autori

170 Collage di progetto, Il parco sospeso
Fonte: elaborazione degli autori

172-173 Foto dei modelli realizzati dagli autori

174-175 Concept di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

176 Foto del modello dello stato di fatto

177 Masterplan
Fonte: elaborazione degli autori

178-179 Sezione
Fonte: elaborazione degli autori

180-181 Zoom di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

182-183 Collage di progetto
Fonte: elaborazione degli autori

184-187 Foto dei modelli realizzati dagli autori

189 Foto d'insieme dei modelli realizzati dagli autori

BIBLIOGRAFIA TEMATICA

Storia:

Pierre Patte, *Mémoires sur les objets le plus importants de l'architecture*, Rozet, Paris 1769;

Joseph Gantner, *Grundformen der Europäischen Stadt. Versuch eines Historischen Aufbaues in Genealogien*,Anton Schroll & Co, Wien 1928;

Carlo Cattaneo, Giulio Andrea Belloni (a cura di), *La città considerata come principio ideale delle istorie italiane*, Vallecchi Editore, Firenze 1931;

Lewis Mumford, *La città nella storia*, Edizioni di comunità, Ivrea 1961;

Luciano Grossi Bianchi, *Una città portuale del Medioevo: Genova nei secoli X-XVI,* Sagep, Genova 1980;

Enzo Tiezzi, *Tempi storici tempi biologici. La Terra o la morte: i problemi della "nuova ecologia",* Garzanti, Milano 1984;

Manfredo Tafuri, *Storia dell'architettura italiana, 1944-1985*, Einaudi, Torino 1986;

Jacques Herres, *Genova nel '400: civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo popolare*, Jaka Book, Milano 1991;

Piero Pierotti, *Imparare l'ecostoria*, FrancoAngeli, Milano 1999;

Vittorio Gregotti, *Tempo e progetto*, Skira, Milano 2020.

Ambiente:

Hildebert Isnard, *Pays et paysages méditerranéens*, Vendome: Presses universitaires de France, 1973.

Eraldo Leardi, *L'organizzazione territoriale delle regioni litoranee: la nuova geografia del Mediterraneo occidentale,* Treballs de la Societat Catalana de Geografia 1984;

George Perkins Marsh, *L'uomo e la natura. Ossia la superficie terrestre modificata per opera dell'uomo*, FrancoAngeli, Milano 1988;

Fernand Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini*, Bompiani, Milano 2002;

Paul Crutzen, *Benvenuti nell'Antropocene. L'uomo ha cambiato il clima, la Terra entra in una nuova era*, Mondadori, Milano 2005;

Carlo Socco, Enrico Rivella, Alberto Mafiotti (a cura di), *Edilizia per l'ambiente*, UTET scienze tecniche, Torino 2006;

Paolo Portoghesi (prefazione) in Riccardo M. Pulzelli e Enzo Tiezzi, *Città fuori dal Caos. La sostenibilità dei sistemi urbani*, Donzelli Editore, Roma 2008;

Christian Körner, *Alpine Treelines. Functional Ecology of the global high elevation tree limit*s, Springer, Basel 2012;

Gilles Clèment, *L'Alternativa ambiente*, Quodlibet,Macerata 2015;

James Graham, Caitlin Blanchfield, Alissa Anderson,Jordan Carver,Jacob Moore, *Climates: Architecture and the Planetary Imaginary,*Lars Müller, Zurich 2016;

Timothy Morton, *Noi,esseri ecologici*, Edizioni Laterza, Roma/Bari 2018;

Giorgio Vacchiano, *La resilienza del bosco*, Mondadori, Milano 2019.

Urbanistica:

Giuseppe Campos Venuti, *Amministrare l'urbanistica*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 1967;

Arturo Soria y Mata (a cura di George R. Collins e Carlos Flores; introduzione di George R.Collins), *La città lineare*, Il saggiatore, Milano 1968;

Bernardo Secchi (a cura di Cristina Bianchetti), *Tre piani : La Spezia Ascoli Bergamo*, FrancoAngeli, Milano 1994;

Jean-François Troin, *Le metropoli del Mediterraneo. Città cerniera, Città frontiera,* Jaca Book,Milano 1997;

Cristiana Caboldi, *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo* in Piero Bonavero, Egidio Dansero (a cura di), *L'arco latino mediterraneo nel contesto europeo*, UTET Libreria, Torino 1998, p.143;

Paola Viganò (a cura di), *New territories : situations, projects, scenarios for the European city and territory*, Roma:Officina, Roma 2004;

Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma 2007.

Aurora Fernández Per, Javier Arpa, *The public chance : nuevos paisajes urbanos*, Vitoria -Gasteiz: a+t ediciones 2008;

Cesare Macchi Cassia e Ugo Ischia, *Architettura & territorio. Una ricerca attraverso il progetto*, Forum Edizioni,Udine 2008;

Marion Weiss, Michael Manfredi *Surface/ subsurface* (Prefazione di Mohsen Mostafavi;introduzione di David Leatherbarrow), Princeton Architectural Press, Princeton 2008;

Michelangelo Savino (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, FrancoAngeli, Milano 2010;

Le Corbusier, *Urbanisme*, Editions Flammarion, Paris 2011;

Bernardo Secchi, Paola Viganò, *La Ville Poreuse. Un project pour le grand Paris et la métropole dell'après-Kyoto*, Metispresses, Genève 2011;

Lorenzo Fabian, Emanuel Giannotti, Paola Viganò (edited by), *Recycling city: lifecycles, embodied energy, inclusion*,Giavedoni Editore,Pordenone 2012;

Pier Vittorio Aureli (edited by), *The City as a Project*, Ruby Press,Berlin 2013;

Piano di Piano per la valutazione e la gestione del rischio di alluvioni, PGRA 2015-2021 (Primo Piano di gestione del rischio alluvioni, Relazione Regione Liguria, 22 dicembre 2015;

Michael A.Manfredi, Marion Weiss, *Public Natures: Evolutionary Infrastructures*,Princeton Architectural Press,Princeton 2015;

Richard Plunz, *City Riffs: Urbanism, Ecology, Place*, Lars Müller Publishers, Columbia University GSAPP 2017;

Enrico Prandi, *L'architettura della città lineare*, FrancoAngeli, Milano 2017;

Andrea De Matteis, *Architettura e realtà. Crisi e nuovi orizzonti del progetto contemporaneo*, Quodlibet Studio, Macerata 2018;

Michele Manigrasso, *La città adattiva*, Quodlibet Studio 2019;

Nicola Russi, *Background. Il progetto del vuoto* , Quodlibet Studio 2019;

AMO, Rem Koolhaas, *Countryside,a report: Countryside in your pocket!*, Guggenheim Museum & Taschen, New York 2020.

Teoria:

Edgar Chambless, Julian Hawthorne, *Roadtown*, Roadtown Press, New York 1910;

Vittorio Gregotti,*Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 1966;

Alison Smithson (edited by), *Team 10 Primer,* MIT Press, Cambridge 1974;

Bruno Munari, *Da cosa nasce cosa*, Edizioni Laterza, Roma/Bari 1996;

Rem Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press,New York 1997;

Herman Hertzberger, *Lessons for students in Architecture*, 010 Publishers, Rotterdam 2005;

Rem Koolhaas, *Junkspace*, Quodlibet Studio, Macerata 2006;

Pier Vittorio Aureli, Marco Biraghi, Franco Purini, *Peter Eisenman. Tutte le opere*, Mondadori Electa, Milano 2007;

Patrick Geddes, *Cities in evolution*, HardPress Publishing, London 2012;

Philippe Rahm Architectes, Giacinto Cerviere (a cura di), *Form follows climate. About a meteorological park in Taiwan*, Oil Forest League, 2017;

Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Il saggiatore, Milano 2018;

Markus Breischmid, Valerio Olgiati, *Architettura non referenziale*, Park books, Zurich 2019.

Paesaggio:

Henry David Thoreau, *Walking*, N Charleston SC, United States 1851;

Henry David Thoreau, *Walden*, N Charleston SC, United States 1854;

Nathaniel Hawthorne, *Passages from the American note-books*, Boston : Houghton, Mifflin 1868;

Massimo Quaini, *La liguria invisibile* in Antonio Gibelli e Paride Rugafiori (a cura di), *La Liguria*, Einaudi, Torino 1994, pp.43-104;

Simon Schama, *Paesaggio e memoria*, Mondadori, Milano 1997;

André Corboz, *Ordine sparso: saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, FrancoAngeli, Milano 1998;

Paola Mallone, *"Il paesaggio è una compensazione". Itinerario a Biamonti con appendice di scritti dispersi*, De Ferrari, Genova 2001;
Carlo Buffa Di Perrero, Laura Mondino, *Architettura del paesaggio come strumento di progetto: argomenti e proposte di riqualificazione paesaggistica a scala urbana e territoriale*, Celid, Torino 2003;

Gilles Clèment, *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet Studio,Macerata 2005;

Giacomo Leopardi, Laura Melosi (a cura di), *Operette Morali*, BUR Rizzoli, Milano 2008;

David Gissen, *Subnature: Architecture's other environments*, Princeton Architectural Press, New York 2009;

Roberto Gambino, *Lectio magistralis intitolata: Parchi e paesaggi d'Europa. Un programma di ricerca territoriale, Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio*, Firenze University Press, Firenze 2010;

Salvatore Settis, *Paesaggio costituzione cemento : la battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino 2010;

Emma Salizzoni, *Paesaggi Protetti. Laboratori di sperimentazione per il paesaggio costiero euro-mediterraneo*, Firenze University Press, Firenze 2012, p.10;

Salvatore Settis, *Architettura e democrazia: paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi,Torino, 2017.

Liguria:

Piero Barbieri, *Forma Genuae*, Edizione del Municipio di Genova, Genova 1938;

Cesare Fera, *La Liguria o della distruzione di un paesaggio*, VI.Convegno Nazionale di Urbanistica dell'INU, Lucca 1955;

Nino Carboneri, *La Liguria di Levante*, Torino : Istituto Bancario San Paolo di Torino, Torino 1974;

Massimo Quaini, *Territorio e società nella Liguria moderna. Studi di storia del territorio,* La Nuova Italia, Firenze 1976;

Antida Gazzola, *Genova: dinamiche urbane e devianze*, Edizioni UNICOPLI Milano,Milano 1982;

Franco Monteverde, *La città mutante. Demografia e risorse a Genova*, Sagep, Genova 1984;

Paolo Arvati, *Oltre la città divisa. Gli anni della ristrutturazione a Genova*,Sagep,Genova 1988;

Fabia Begliomini, Giovanni Sergi (a cura di), *Progettare Genova*, Costa & Nolan,Genova 1989;

Carlo Bertelli,*Una città-porto tra crisi e trasformazione* in Lorenzo Bellicini, *La costruzione della città europea negli anni '80*, Credito Fondiario, Roma 1991;

Alessandro Rocca, Giulia Sambonet (a cura di), *La città dipinta:Genova '92*, Electa, Milano 1991;

Giorgio Bertone, *Paesaggio e letteratura : il paradigma ligure* in Antonio Gibelli e Paride Rugafiori(a cura di), *La Liguria*, Einaudi,Torino 1994;

Chito Guala (a cura di), *Vivere la città:sport,cultura,tempo libero a Genova e in altre aree metropolitane*,Costa&Nolan, Genova 1995;

Paolo Arvati, *Dalla città divisa alla città frammentata* in Bruno Sessarego (a cura di), *La Genova del 2000 di Quaderni del Circolo Rosselli*, Alinea, Firenze, n.2/2000, 2000, pp.19-28;

Paolo Arvati e Sabrina Capra, *I mille volti di Genova: la città in numeri* in Antida Gazzola (a cura di), *La città e i suoi tempi. Un'indagine a Genova sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, FrancoAngeli,Milano 2001,pp.54-86;

Antida Gazzola (a cura di), *La città e i suoi tempi. Un'indagine a Genova sugli stili di vita e le dimensioni temporali*, FrancoAngeli,Milano 2001;

Antida Gazzola, *La città policentrica: il caso di Genova* in Angelo Detragiache (a cura di), *Dalla città diramata alla città diffusa*, FrancoAngeli, Milano, 2003, pp.165-184;

Antida Gazzola (a cura di), *Trasformazioni urbane. Società e spazi di Genova*, Liguori Editore,Napoli 2003;

Francesco Gastaldi,*Rigenerazione e promozione urbana a Genova: dal piano della città a Genova città europea della cultura 2004*, in Valeria Fedeli, Francesco Gastaldi, *Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, FrancoAngeli, Milano 2004, pp.65-80;

Paolo Fusero, *Genova, periferie e centri storici*, Sala Editori, Pescara 2005;

Massimo Quaini, *Liguria. Paesaggio, arte e cultura=environment art and culture,* Sagep, Genova 2006;

Massimo Quaini, *L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Diabasis, Reggio Emilia 2006;

Renzo Piano Building Workshop e Renzo Piano Foundation, *Genova e il suo porto: la città che cambia*, Genova 2006;

Antida Gazzola, *Negli spazi pubblici. Utilizzatori temporanei e pratiche sociali a Genova*, FrancoAngeli, Milano 2014;

Renzo Rosso, *Bisagno.Il fiume nascosto*, Marsilio, Venezia 2014.

Narrativa:

Italo Calvino, *Il sentiero dei nidi di ragno*, Einaudi,Torino 1947;

Italo Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972.

Italo Calvino,Folco Quilici, *Liguria*, Esso Italiana,Milano 1973;

Italo Calvino, *La strada di San Giovanni*, Mondadori, Milano 1990;

Giorgio Bertone, *Letteratura e paesaggio. Liguri e no. Montale, Caproni, Calvino, Ortese, Biamonti, Primo Levi, Yehoshua*, Manni, Milano 2001;

Paolo Zoboli, *La linea ligure:Sbarbaro,Montale, Caproni*, Interlinea,Novara 2006;
Fotografia:

Gabriele Basilico, *Porti di mare*, Arti Grafiche Friulane, Udine, 1990;

Gabriele Basilico, Filippo Maggia (a cura di), *Gabriele Basilico Cityscapes*, Baldini&Castoldi, Milano 1999.

Periodici:

Aldo Viale, *Il piano regolatore di Genova,* Genova: rivista municipale, n.1,Genova, gennaio 1931, pp.25-37;

Aldo Viale, *Il piano regolatore generale di Genova*, Genova: rivista municipale, n.2, Genova, febbraio 1931, pp.107-118;

Eugenio Fuselli, *Concorso per il piano regolatore della città di Genova*, Architettura:rivista del sindacato nazionale fascista architetti, fascicolo II, Fratelli Treves Editori, Milano, febbraio 1932, pp.81-91;

Mario Paniconi, *Concorso per la sistemazione della piazza della foce a Genova*, Architettura:rivista del sindacato nazionale fascista architetti, fascicolo XI, Fratelli Treves Editori, Milano, novembre 1934, pp.672-678;

Vincenzo Civico, *Il nuovo piano regolatore di ampliamento di Albaro,Genova*, Urbanistica, n.1, Edizioni Urbanistica Srl, Torino, 1937, pp.40-49;

Pierluigi Nervi, *La nuova piazza al mare alla foce a Genova*, Architettura:rivista del sindacato nazionale fascista architetti, Fratelli Treves Editori, Milano, luglio 1938, pp.417-427;

Mario Labò, *Il concorso di Piaccapietra a Genova*, Urbanistica, n.4,Casanova, Torino,aprile-giugno1950 pp.36-42;

Giacomo Bisio e Giorgio Massobrio, *I rumori stradali a Genova*, Urbanistica, n.13, Edizioni Urbanistica Srl, Torino,1953, pp.107-112;

Mario Braccialini, *Il nuovo piano regolatore di Genova*, Urbanistica, n. 15-16, Edizioni Urbanistica Srl, Torino,1955, pp.159-165;

Eugenio Fuselli, *I problemi di Genova e del suo territorio. Comunicazione al V congresso I.N.U.*, Urbanistica, n. 15-16, Edizioni Urbanistica Srl, Torino, 1955, pp.153-159;

Alessandro Christen, *I nuovi quartieri coordinati a Genova ed il paesaggio ligure*, Urbanistica, n.53, Edizioni Urbanistica Srl, Torino, marzo 1958,pp. 89-99;

Mario Fazio, *Genova cambia aspetto*, Le vie d'Italia:rivista mensile del Touring club italiano,n.4, Touring club italiano, Milano, aprile

1959, pp.502-509;

Giovanni Romano, *Studi preliminari per il piano di conservazione, valorizzazione e risanamento del centro storico di Genova*, Urbanistica, n.26, Edizioni Urbanistica Srl, Torino, marzo1959, pp.33-37;

Giorgio Grassi, *La città come prestazione vitale*, Casabella-continuità, n. 258, Editoriale Domus, Milano, dicembre 1961, p.4;

Kenzo Tange, *Un piano per Tokyo*, in Casabella-continuità, n. 258, Editoriale Domus, Milano,dicembre 1961, pp.12-16;

Benedetto Merello e Giorgio Falconi, *L'urbanistica dell'800 a Genova*, Marcatrè, n.3, febbraio 1964,pp.85-90;

Benedetto Merello e Giorgio Falconi, *Il piano regolatore del Bisagno*, Marcatrè, n.4-5,Vitone Editore, Genova,marzo-aprile1964,pp. 145-148;

Giuseppe Campos Venuti, *Due alternative per l'assetto territoriale dell'Italia Padana*, Urbanistica, n.45,Edizioni Urbanistica Srl, Torino, dicembre 1965, p.5;

Giovanni De Marpillero, *Il piano di Piccapietra a Genova*, Casabella,n. 308, Editoriale Domus, Milano, agosto 1966, pp. 16-32;

Superstudio, *Premonizioni della parusia urbanistica. Ecco le visioni di dodici Città Ideali, traguardo supremo di ventimila anni di sangue, sudore, e lacrime dell'umanità; porto definitivo dell'Uomo che possiede la Verità, finalmente privo delle contraddizioni, dei dubbi, degli equivoci, delle indecisioni, definitivamente, totalmente, immobilmente ripieno della propria perfezione*, in Casabella, n.361, Editoriale Domus, Milano, gennaio1972,p.52;

Rosario Assunto, *La terra dissacrata e calva*, Resine: quaderni liguri di cultura, n.8, Sabatelli, Savona, gennaio-marzo 1974, pp.22-34;

Claudio Buscaglia, *La Valpolcevera e il piano di zona di Begato*, Urbanistica, n. 68-69,Edizioni Urbanistica Srl, Torino, dicembre 1978,pp.39-46;

Bruno Gabrielli, *Il nuovo piano regolatore di Genov*a, Urbanistica, n. 68-69, Edizioni Urbanistica Srl, Torino,dicembre 1978, pp.8-33;

Alessandro Sinagra, *Le scelte infrastrutturali del piano regolatore*, Urbanistica, n. 68-69,Edizioni Urbanistica Srl, Torino, dicembre 1978, pp.34-38;

Giorgio Bagnasco, *I centri direzionali*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.101-103;

Enrico Beltrametti, *Università e città*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.123-124;

Edoardo Benvenuto, *La città invisibile*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.76-80;

Enrico Davide Bona e Brunetto De Battè, *Profili di Genova*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.68-75;

Enrico Davide Bona e Brunetto De Battè, *Il porto*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.106-109;

Brunetto De Battè, *Le colombiane*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano1987, pp.104-105;

Paolo De Momi, *L'aggressione ai colli*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.113-117;

Silvio Ferrari, *Tra progetto e destino,* Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.98-100;

Giovanni Gambardella, *Un'industria genovese*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.118-121;

Vittorio Grattarola, *Il teatro Carlo felice*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.81-83;

Giorgio Gregotti, *Un ruolo metropolitano per Genova*, Studi e notizie ILRES, n.3,ILRES, Genova 1987, pp.3-4;

Enrico Pinna, *Vuoti urbani,* Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.93-97;

Ermanno Ranzani, *Stadio "Luigi Ferraris"*, Domus, Editoriale Domus, Milano n.682,aprile 1987, pp.32-56;

Carlo Repetti*, Città e teatro*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.84-89;

Carlo Romano, *Circuiti nascosti*, Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.90-92;

Emma Serra, *Il centro storico,* Spazio e società, n.37, Mazzotta, Milano 1987, pp.110-112;

MarcoBrandoliso e Marco Vido, *Daneri e Genova,* Itinerario di Domus n. 59, allegato a Domus n. 718, Editoriale Domus, Milano, agosto 1990;

Luisa Ravera, *Il porto di Genova(1877-1992),* Domus,n. 727, Editoriale Domus, Milano, maggio 1991, pp.59-71;

Bernardo Secchi, *La periferia*, Casabella, n. 583, Editoriale Domus, Milano,ottobre 1991, pp.20-22;

Luca Gazzaniga, Renzo Piano, *Recupero del porto di Genova per le Colombiadi*, Domus, n. 740, Editoriale Domus, Milano, luglio-agosto1992, pp.29-37;

Bernardo Secchi, *La trasformazioni dell'habitat urbano*, Casabella, n.600,Editoriale Domus, Milano, aprile 1993, pp.44-45;

Vittorio Gregotti, *Geografie intenzionali, Casabella*, n.614, Editoriale Domus, Milano luglio1994, pp. 2-3;

André Corboz, *Urbanistica marittima*, Arte Veneta:rivistra trimestrale di storia, n.51,Mondadori Electa, Milano 1998, pp.72-74;

Paolo Nicoloso, *Durante il fascismo*, Casabella, n. 683, Editoriale Domus, Milano,novembre 2000, pp.4-7;

Antoine Picon, Karen Bates, *Anxious Landscapes: from Ruin to Rus,* Grey room, n.1, MIT Press, Cambridge, settembre 2000, pp. 64-83;

Andrea Boschetti e Federico Parolotto, *Genova mapping: una città anomala, imprevedibile e poetica*, The plan,n.107, Maggioli Editore, Bologna, giugno-luglio 2018, pp.18-21;

Simone Marcolini e Diletta Trinari, *Theaters for mass rituals about italian football stadium*, Studio#17, RRC studio architetti, Milano 2019, pp.50-57;

Ivan Hillich, *Energie, vitesse et justice sociale*, Le Monde, n.8830, 5 giugno 1973, trad. it, *Energia, velocità e giustizia sociale*, Feltrinelli, Milano 1974, p.5.

SITOGRAFIA

https://adbpo.gov.it

https://www.regione.liguria.it/homepage/ambiente.html

http://www.pianidibacino.ambienteinliguria.it/index.html

https://geoportal.regione.liguria.it

https://land.copernicus.eu

https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/population-distribution-demography/geostat

https://www.genova2050.com/progetti-riqualificazione-genova

http://www.adbpo.it/PDGA_Documenti_Piano/PGRA2021/Mappe_Rischio_2021/Cartogrammi/

http://www.adbpo.it/PDGA_Documenti_Piano/PGRA2015/Sezione_A/Relazioni/Parte_5A/Relazioni_Regioni/5A_RELAZIONE_Regione_Liguria.pdf

http://www.planum.net

https://genova.repubblica.it/cronaca/2019/07/22/news/ambienti_gli_allarmi_inascoltati_nel_2050_meta_alassio_sommersa_dal_mare_-231712659/

https://it.wikipedia.org/wiki/Alluvione_di_Genova_del_4_novembre_2011

https://liguria.bizjournal.it/2017/08/consumo-di-suolo-tutti-i-primati-della-liguria/

https://genova.repubblica.it/cronaca/2019/07/20/news/un_secolo_dopo_cosi_rinasce_il_gioiello_di_labo_alla_foce-231589236/?refresh_ce

https://www.genova24.it/2019/06/architettura-walking-lecture-dedicata-alla-val-bisagno-ecosistema-urbano-complesso-219081/

http://www.spesturno.it/pubblicazioni/1955-pera/pag1-16.pdf

http://www.capti.it/search.php?s=marcatrè&kindofasearch=1&lang=IT

http://www.cittaconquistatrice.it/genova-e-la-city-fascista/

https://robertoschenone.it/1977-genova-alla-finestra-ricordi-citta/

https://divisare.com/projects/376114-mario-frusca-abitare-nonostante
https://www.lombardiabeniculturali.it/fotografie/schede/IMM-3u030-0008379/

https://francofontanaphotographer.com/vita-nova.html

https://www.ulianolucas.it/archivio/

https://www.belvederefoto.it/component/igallery/il-porto-di-genova#!MD_19

https://www.copernicus.eu/en

https://population.un.org/wpp/

https://www.iucn.org/

www.treccani.it/vocabolario/ecotono/

PHOTO CREDITS

© LISETTA CARMI. COURTESY MARTINI & RONCHETTI
© ARCHIVIO GABRIELE BASILICO
© GIANNI BERENGO GARDIN
© MARIO DONDERO
© MARIO FRUSCA
© SERGIO GRAZIA
© HERMAN HERTZBERGER
© MIMMO JODICE
© ALAIN LONGUET
© ULIANO LUCAS
© TRIENNALE DI MILANO