COSTRUIRE LA DEMOLIZIONE

CREARE SPAZI DELLE POSSIBILITÀ ATTRAVERSO LA DISTRUZIONE CREATIVA

POLITECNICO DI TORINO
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E DESIGN
LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA COSTRUZIONE CITTÀ
A.A. 2022 - 2023

RELATORE
ALESSANDRO ARMANDO

STUDENTE
SOFIA DE BIASI

ABSTRACT

La tesi indaga il tema delle demolizioni come possibile scenario di riappropriazione di uno spazio inutilizzato all'interno del tessuto urbano di Genova.
Tramite l'utilizzo di un approccio metodologico induttivo, che trova come espediente pratico l'edificio dell'ex Deposito Tabacchi sito in Via Degola nel quartiere di Sampierdarena. Si cercano di indagare i possibili processi che operano all'interno di uno scenario progettuale dove l'azione attuativa della demolizione diviene quasi provocatoria. La ricerca muove dalla volontà di accentuare l'attenzione sull'eredità del tessuto urbano esistente densamente abitato e con un'elevata densità di suolo costruito.
Attraverso l'analisi della città con particolare riferimento al quartiere di Sampierdarena, che presenta un'elevata quantità di fabbricati dismessi e inutilizzati, si cercano di indagare i meccanismi che possono scaturire dall'azione di demolizione di un manufatto storico abbandonato.
La tesi mira alla realizzazione di un'ipotesi progettuale che integra scenari di distruzione e costruzione correlati ai Piani Urbani Integrati della Città Metropolitana di Genova che comprendono gran parte degli interventi nel quartiere di Sampierdarena in zone limitrofe al sito d'intervento. Attraverso una demolizione in fasi e il riutilizzo di parti dell'edificio si creano nuove possibilità di spazi accessibili al cittadino, con l'obiettivo di immaginare uno scenario di riappropriazione delle superfici in abbandono.

INDICE

_INTRODUZIONE 01

_1.0. ANTROPIZZAZIONE 03
1.1 RAPALLIZZAZIONE 05
1.2. CONTESTO ITALIANO 09
1.3. LA CITTÀ IN CONTRAZIONE 13
1.2.1. IL PARADIGMA DELLA CRESCITA 15
URBANISMO INDUSTRIALE

_2.0. DISTRUZIONE 21
2.1 CRISI CLIMATICA 27
2.1.1. EVENTI 31
VIA DIGIONE
ALLUVIONI
1970
2011
2014_2022
2.2. TESTIMONIANZE PERSISTENTI 35
SAMPIERDARENA
2.2.1. EVENTI 41
PONTE MORANDI
EX DEPOSITO TABACCHI
2.3. RACCONTI 45
CASERMA GAVOGLIO
SERRE DI SAN NICOLA

_3.0. DEMOLIZIONE 53
3.1 INTENZIONI ED AZIONI 55
CENTRO STORICO
SAN BENIGNO
3.2. PIANI URBANI INTEGRATI 65
INTERVENTO 1
INTERVENTO 2
INTERVENTO 3
INTERVENTO 4
INTERVENTO 5
INTERVENTO 6
INTERVENTO 7
INTERVENTO 8
INTERVENTO 9
INTERVENTO 10
INTERVENTO 11
INTERVENTO 12
3.3. RACCONTI 77
PARIGI
ROMA

_4.0. SPAZIO DELLE POSSIBILITÀ 84
4.1 COSA SI DEVE CONSERVARE E COSA NO? 87
LA NECESSITÀ DEL VUOTO
4.1.1 GENOVA MENO 1% 92
MANIFESTO
4.1 STATO DELL’ARTE 99
FASE 1
FASE 2
FASE 3
FASE 4
FASE 5
FASE 6

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI 191

INTRODUZIONE

Le città che le nuove generazioni ereditano sono sempre il risultato di bisogni e necessità di una società passata. Il processo di risignificazione delle metropoli urbane odierne deve scontrarsi con i passati sviluppi che hanno generato una “rapallizzazione” incontrollata evidente all’interno del tessuto urbano. Gli effetti di una massiccia edificazione hanno privato le città di spazi di convivenza pubblica necessari alle dinamiche sociali, generando fenomeni di degrado che determinano la fragilità di alcune aree. Il concetto di periferia cambia, non rappresenta più un luogo marginale in riferimento all’agglomerato urbano, ma si ritrovano le sue connotazioni all’interno di tutto tessuto cittadino, anche nelle zone più centrali della città. Un fenomeno che caratterizza in particolar modo le aree che sono state sottoposte ai processi di intenso sviluppo che hanno interessato il periodo florido dell’industria del Novecento. L’urgenza di infrastrutture e fabbricati necessari al potenziamento di questo settore ha generato la sottrazione di ampie aree urbane limitando lo spazio pubblico, dando quindi origine a barriere e limitazioni che connotano tutt’oggi le città.

Alla base delle riflessioni che caratterizzano le metropoli urbane odierne si vuole proporre una visione di sviluppo urbano che assuma il processo di demolizione come strumento di risignificazione della città. Costruire la demolizione, attraverso l’analisi della conformazione territoriale e urbana di Genova, vuole proporre una visione progettuale che miri alla riappropriazione degli spazi “marginali” interessati da fenomeni di degrado urbano e sociale. Agire all’interno di un territorio fragile, sia dal punto di vista geomorfologico che infrastrutturale, ha reso necessario lo studio dei caratteri che connotano la città in termini spaziali, determinati da realtà fisiche e immateriali che costituiscono la dimensione sociale odierna della metropoli.
L’utilizzo di un approccio metodologico induttivo permette di analizzare la trama delle dinamiche intrinseche ed estrinseche del processo progettuale che coinvolge l’ex Deposito Tabacchi sito in Via Degola, analizzando le partiche in atto rivolte sia all’edificio che al contesto che condiziona la realtà urbana. Le dinamiche in fase di sviluppo che interessano l’area del quartiere di Sampierdarena si introducono all’interno delle finalità progettuali di recupero del fabbricato, attuato attraverso un processo che vede come principale **strumento** operativo **l’atto demolitorio**. Come si evidenzia all’interno del lavoro di ricerca questo dispositivo non mira alla realizzazione di una tabula rasa volta alla cancellazione totale dell’esistente, ma a quella che viene definita come la *costruzione della demolizione* finalizzata al recupero e alla rimozione di porzioni dell’edificio che risultano essenziali ai processi di trasformazione urbana in atto.

1.0.

ANTROPIZZAZIONE

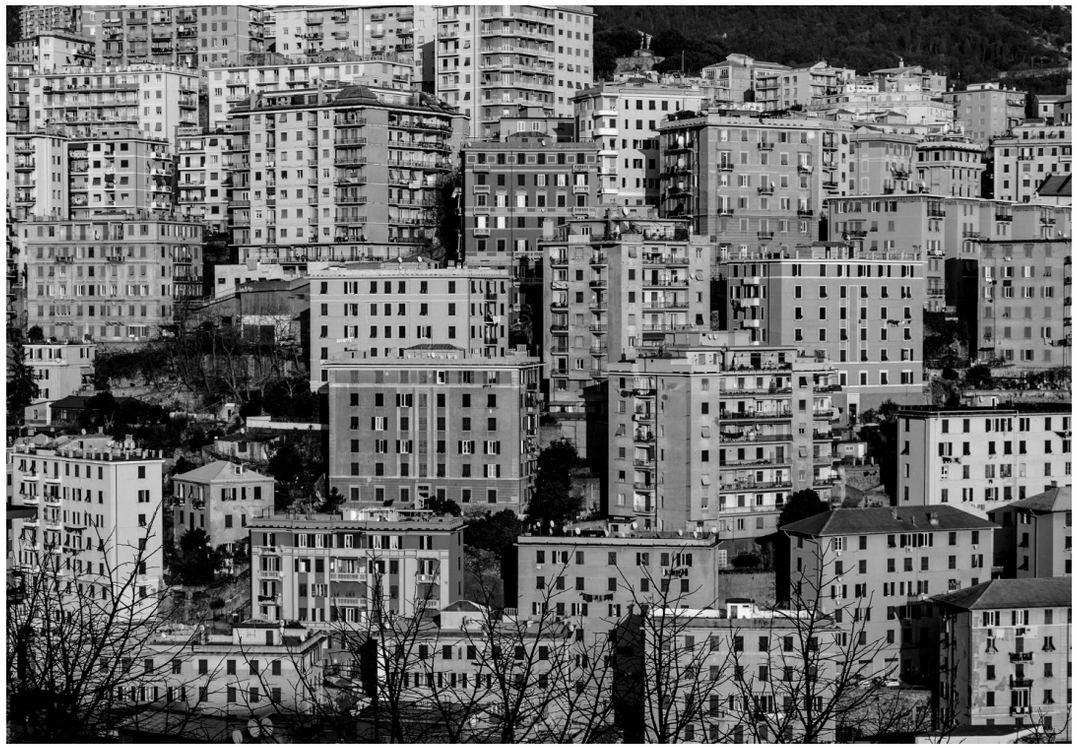
Le fondamenta di un atto progettuale si trovano alla base delle dinamiche passate che agiscono nel presente. Il capitolo intende analizzare le evoluzioni che hanno generato interventi di trasformazione territoriale attraverso una panoramica dei movimenti che sono alla base delle azioni che si attuano oggigiorno nel Paese. L'analisi della produzione urbana ereditata dalle generazioni passate che grava pesantemente sul territorio, risulta necessaria per la scelta di una metodologia progettuale idonea.

1.1 RAPALLIZZAZIONE

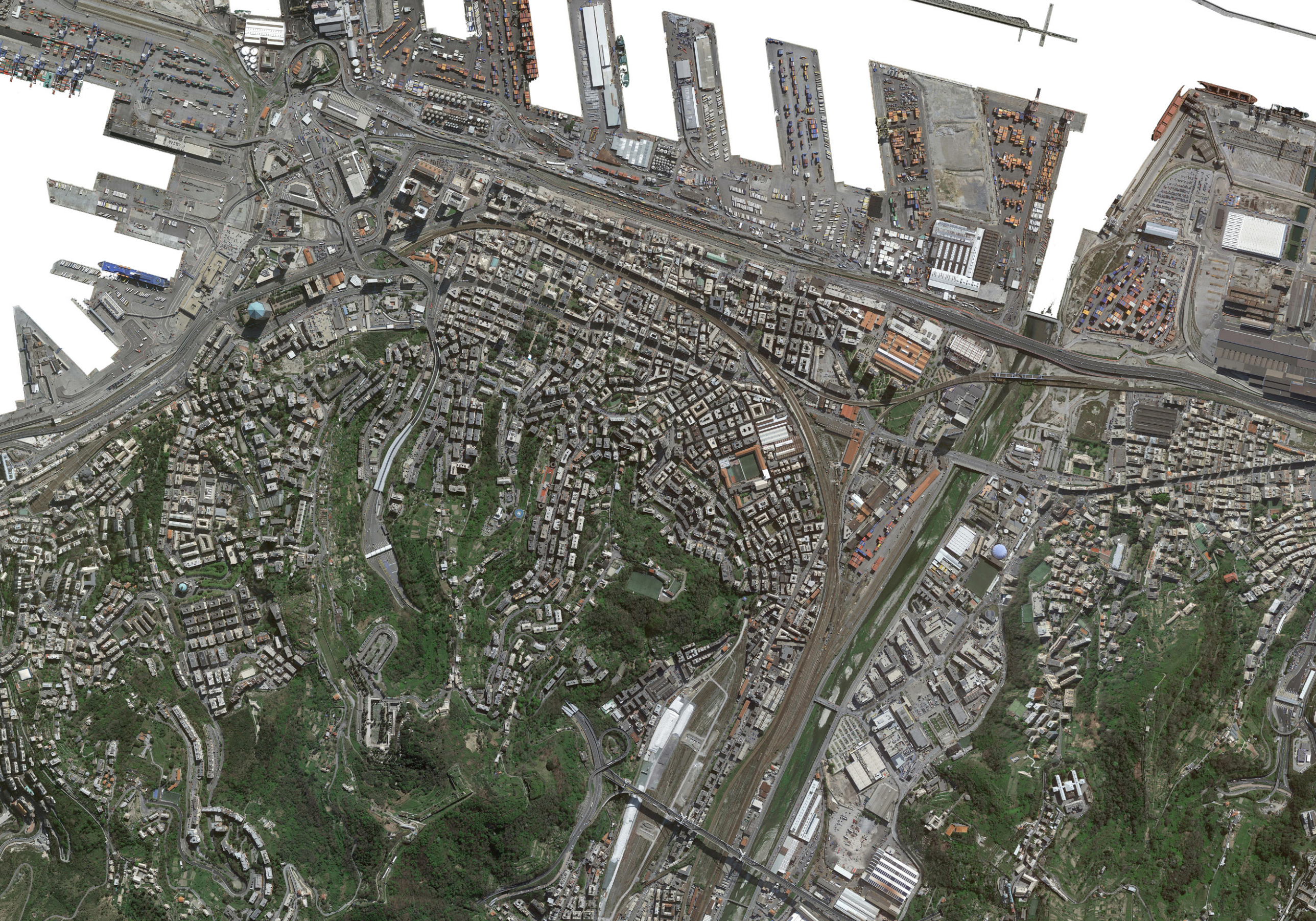
«Il metro di giudizio riguarda i modi dell'antropizzazione del paesaggio, e il confronto è con quelle permanenze che, pur frammentarie, tuttavia restituiscono un'idea di mondo costruito su fragili, delicati equilibri fra una natura dai valori preponderanti e un'opera dell'uomo fatta di adattamenti sapienti. La fragilità è un dato, la rottura degli equilibri, tenuto conto del cambiamento inevitabile, un fatto scontato; tuttavia non scontati sono i modi del cambiamento, l'assoluta rottura con il passato, la discontinuità palese ed ostentata. Il dato più evidente di tale rottura sta proprio nell'aver ignorato a capacità di adattare alla natura ogni processo di cambiamento, senza creare con ciò una nuova identità.»[1]

[1] Lombardini, Giampiero, Valter Scelsi, and Bruno Dolcetta. Bruno Gabrielli Città E Piani. Milano: Angeli, 2018. Print. Urbanistica 175. P 211

[2] Gabrielli, Bruno. "La dilapidazione del territorio". Storia d'Italia. Torino: Einaudi, 1994



Il termine "rapallizzazione" – coniato tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento da Enrico Picardo, consigliere comunale nel Comune di Rapallo – viene utilizzato in riferimento al fenomeno di cementificazione e al sistema di complicità trasversale che in quegli anni univa imprenditori, commercianti, artigiani e operai edili[2].
Lo sfruttamento intensivo e l'assetto territoriale ligure derivano dalla storia urbanistica del luogo, che produsse una espansione incontrollata sia in campo residenziale che infrastrutturale. Il piano regolatore del 1959, adottato negli anni di maggiore crescita, risultò inadeguato per affrontare i processi di tumultuoso sviluppo, causando un notevole incremento del patrimonio edilizio e un elevato consumo di suolo.
Sulla rivista "L'Esperimento" l'ambientalista Mario Fazio e l'urbanista Bruno Gabrielli pubblicano nel 1969 articoli di denuncia attraverso una serie di documenti che evidenziano un quadro impietoso della crescita esponenziale della città, sottolineando la scarsa qualità della vita all'interno di quartieri periferici, l'assenza di spazi per il tempo libero, ma soprattutto un debole coordinamento politico caratterizzato da una mancanza comunicativa tra gli organi di governo comunale e portuale.
Queste caratteristiche si riscontrano tutt'oggi all'interno del tessuto urbano genovese: la conformazione territoriale inadeguata agisce in modo preponderante sulle conseguenze sociali e culturali di molte zone cittadine, indipendentemente dalla posizione centrale o periferica urbana. Un valido esempio è il caso del quartiere di Sampierdarena che, data la posizione costiera e nodale, eredita una memoria portuale notevolmente radicata nel quartiere. Barriere e vincoli spaziali sono determinati da necessarie metrature di produzione e deposito industriale che hanno gradualmente limitato l'accesso alla zona costiera costringendo l'area portuale in limiti ben definiti, che sono aggravati dai vincoli derivanti dall'assetto territoriale prevalentemente montuoso. Da queste caratteristiche funzionali derivano bisogni di natura viaria che nel tempo hanno creato diversi livelli di passaggio ferroviario e viario, creando una "rapallizzazione" opprimente sul quartiere.



CONTESTO ITALIANO

1.2

In Italia il 60% del costruito è stato edificato prima del 1980 e circa il 42.5% risale a più di 50 anni fa. Tra il 1960 e il 1970 vengono realizzati in media 200.000 edifici l'anno, dato che si abbassa notevolmente nel periodo tra il 2001 e il 2018, anno in cui si arriva a 29.000 edifici. Questi fattori determinano una consistente obsolescenza del patrimonio edilizio nazionale sia dal punto di vista della sicurezza statica che da quello dell'efficienza energetica: nel 1974 vigeva una completa assenza di normativa antisismica e la prima legge sul risparmio energetico in edilizia venne emanata nel 1977, fattore agevolato davvero solo negli ultimi anni grazie a vari bonus fiscali. È stato calcolato che il valore dei danni dovuti a calamità naturali in Italia ammonta a 250 miliardi di euro. Secondo le stime del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, per mettere in sicurezza il patrimonio edilizio esistente ed evitare quindi tali episodi e danneggiamenti, sarebbero bastati circa 90 miliardi di euro.

Secondo il XXVI Rapporto congiunturale del CRESME – Centro di ricerche di mercato, servizi per chi opera nel mondo delle costruzioni e dell'edilizia – l'11% degli edifici costruiti tra il 1960 e il 1980 è in uno stato di conservazione assolutamente non adeguato, un totale di circa 182.000 edifici, con l'aggiunta di 76.000 edifici costruiti prima del 1960. Per agevolare un cambiamento bisognerebbe attuare nuove strategie in tema di finanza e urbanistica in modo da rinnovare le costruzioni esistenti anche tramite lo strumento delle demolizioni.

All'interno del quadro generale, risulta fondamentale evidenziare il fenomeno dell'abusivismo edilizio che, nonostante il significativo calo degli ultimi anni, ha avuto una tendenza positiva anche nel 2021.[3] Nato in risposta alla crisi edilizia residenziale, soprattutto durante il periodo di crisi del 2007-2015, persiste all'interno del patrimonio esistente mantenendo il *principio di conservazione dell'edificabilità* [4] : edifici a cui viene conferita una legittimità che non procede tramite atti amministrativi, ma dovuta al solo fatto di essere stati costruiti.
Questo fenomeno risulta ancor più rilevante in quei territori fragili soggetti a un elevato rischio idrogeologico, aggravato dagli eventi causati dal cambiamento climatico. Si stima che dal 1967 al 2016 gli eventi catastrofici legati a questi processi abbiano provocato oltre 7000 vittime e una spesa in risposta all'emergenza pari a 240 miliardi. «I comuni interessati da aree a pericolosità da frana elevata P3 e molto elevata P4, da aree a pericolosità idraulica media e/o da erosione costiera sono 7.423 pari all'93,9% del numero dei comuni italiani.»[5]

In questa percentuale rientra la città di Genova che rappresenta un patrimonio edilizio fortemente usurato da condizioni storiche, climatiche e territoriali. Il 7,7% dei cittadini genovesi risiede in aree a pericolosità P3-P4, uno dei valori più alti nella classifica italiana. Gli edifici a rischio frane ammontano a una percentuale pari al 10.4 %, un triste primato rispetto ad altre città, mentre la percentuale di fabbricati abbandonati ammonta al 6.1%. La situazione territoriale genovese che viene fotografata appare quindi fortemente deteriorata.

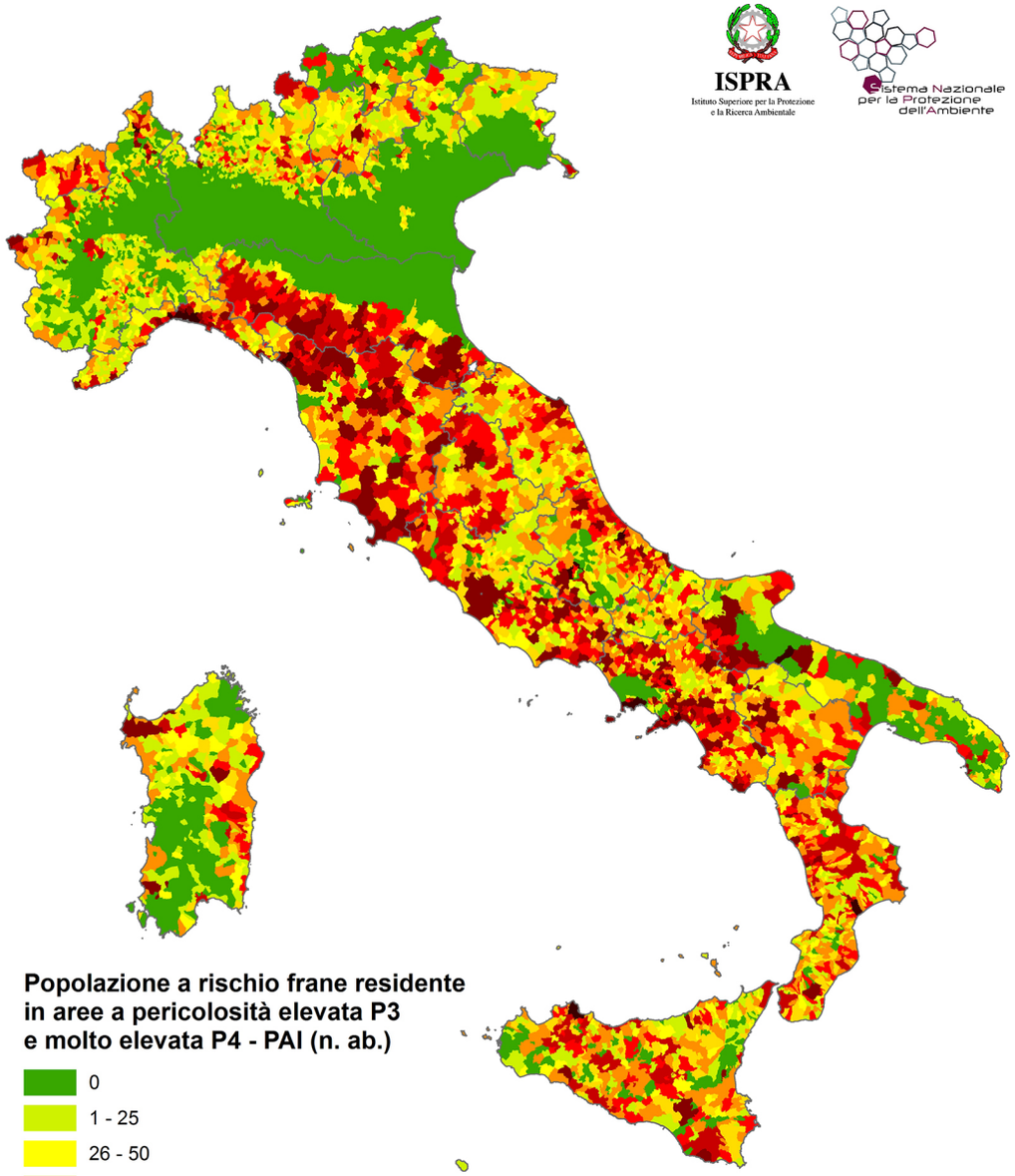
[3] Istat, Rapporto sul Benessere Equo e Sostenibile – edizione 2021

[4] Rusci, Simone, and Arturo Lanzani. La Città Senza Valore Dall'urbanistica Dell'espansione All'urbanistica Della Demolizione. Milano: Angeli, 2021. Print. Urbanistica 230.

[5] Trigila A., Iadanza C., Lastoria B., Bussettini M., Barbano A. (2021) Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio - Edizione 2021. ISPRA, Rapporti 356/2021

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente



Popolazione a rischio frane residente in aree a pericolosità elevata P3 e molto elevata P4 - PAI (n. ab.)

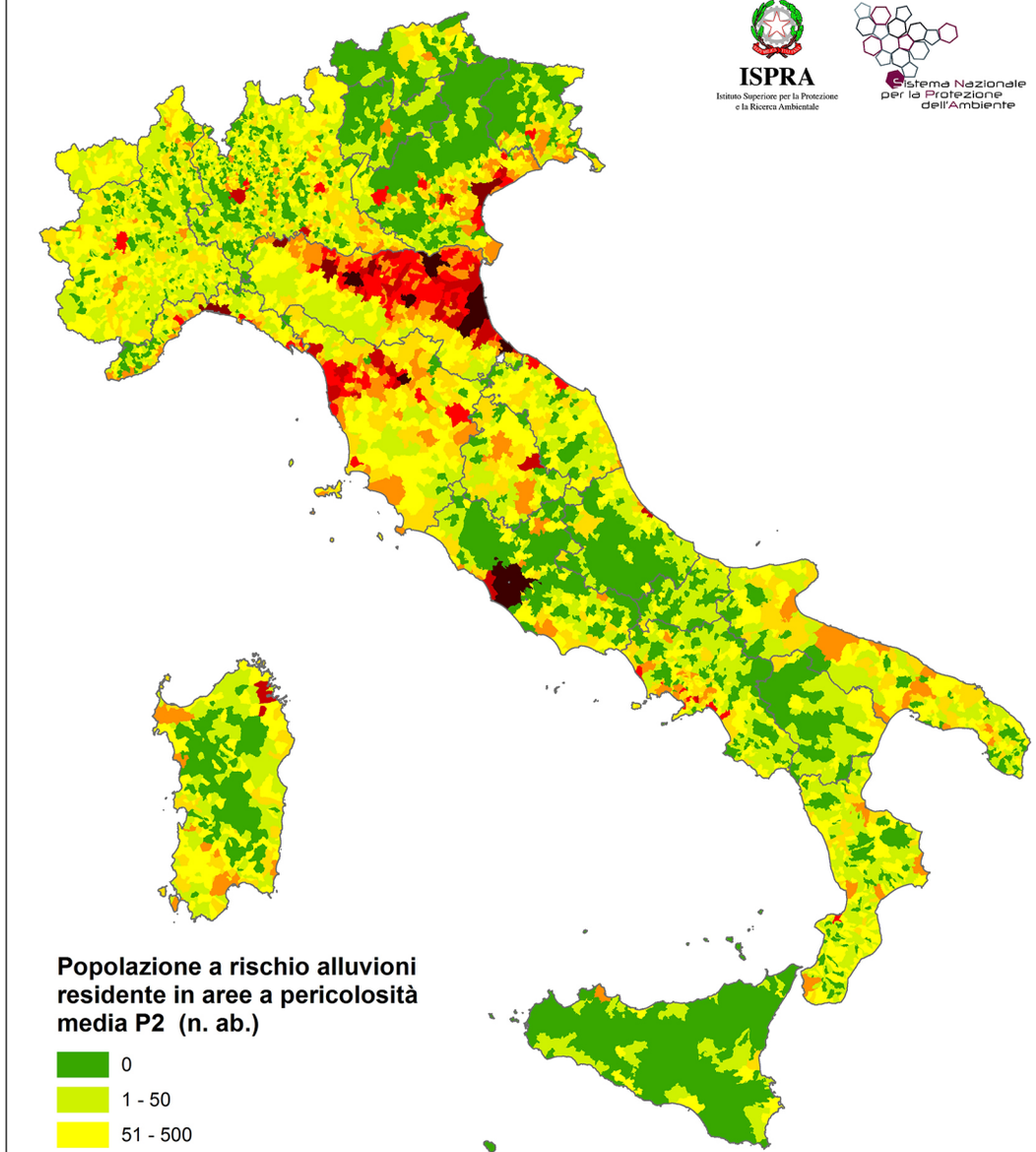
- 0
- 1 - 25
- 26 - 50
- 51 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1.000
- 1.001 - 5.000
- 5.001 - 45.821

0 25 50 100 km

ISPRA, 2018

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente



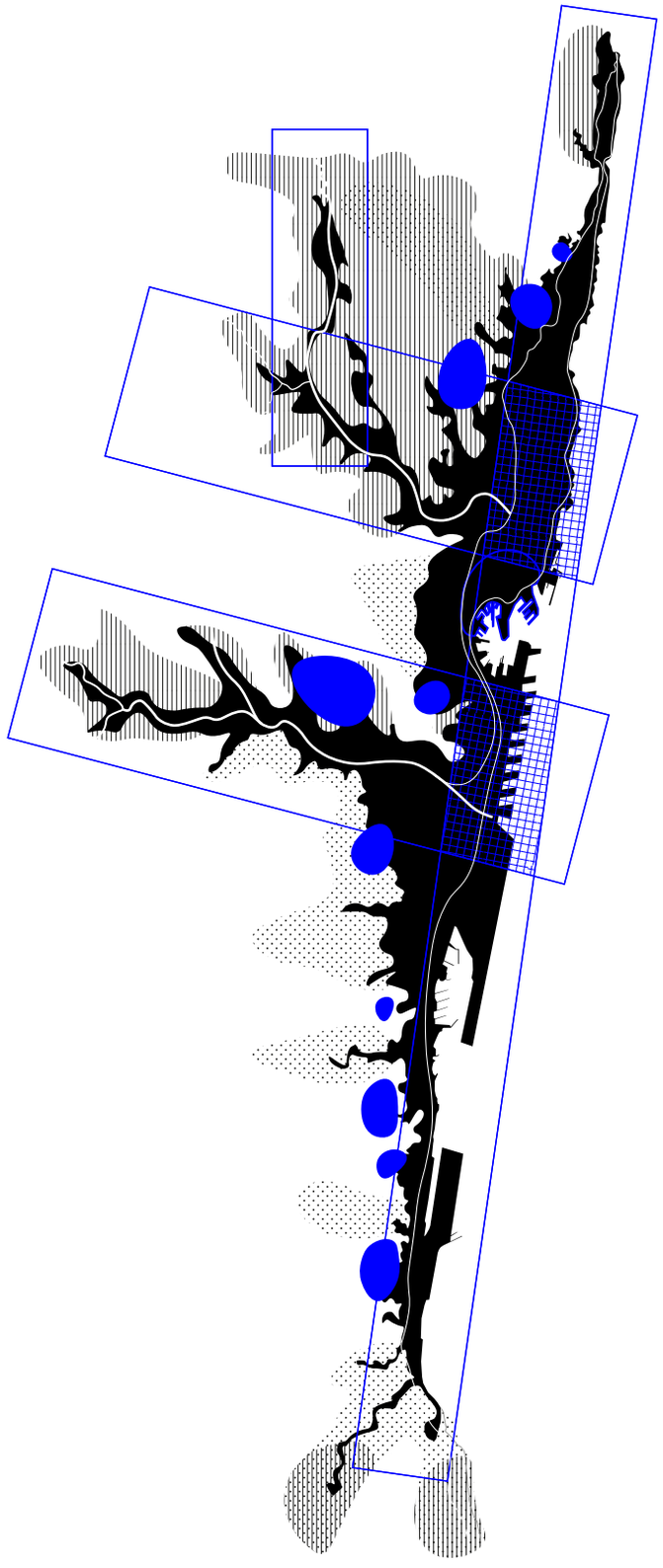
Popolazione a rischio alluvioni residente in aree a pericolosità media P2 (n. ab.)

- 0
- 1 - 50
- 51 - 500
- 501 - 2.000
- 2.001 - 7.500
- 7.501 - 20.000
- 20.001 - 60.000
- 60.001 - 100.000
- > 100.000

0 25 50 100 km

ISPRA, 2018

1.3. LA CITTÀ IN CONTRAZIONE



[6] Rusci Simone and Arturo Lanzani. La Città Senza Valore Dall'urbanistica Dell'espansione All'urbanistica Della Demolizione. Milano: Angeli, 2021. Urbanistica. p. 41

[7] La Pietra Ugo and Gillo Dorfles. Abitare La Città Ricerche, Interventi, Progetti Nello Spazio Urbano Dal 1962 Al 1982. Firenze: Alinea, 1983. Architettura E Società. Riuso Urbano. P 227

Stando alla sua recentemente definizione, la città in contrazione è un luogo che «presenta una perdita di popolazione, recessione economica e problemi sociali come sintomi di una crisi strutturale.»[6]
Spesso la contrazione viene associata unicamente al fenomeno della decrescita urbana del luogo, ma è necessario sottolineare che il fenomeno interessa anche processi economici e sociali. Il termine shrinkage da cui deriva la definizione, rimanda inoltre all'aspetto fisico di ritiro dell'insediamento attraverso lunghi processi sia di rinaturalizzazione che di abbandono di edifici e strutture obsolescenti.
Genova nei decenni passa dall'avere un settore secondario dominante a sostenere maggiormente il settore terziario registrando una diminuzione delle grandi imprese e un aumento di quelle di piccole dimensioni. La frammentazione dei servizi crea all'interno della città una serie di isole monofunzionali attorto alle quali si generano zone marginali e residuali caratterizzate da sfasamenti temporali creando la "città in attesa" sede di aree urbane abbandonate.

Genova – come altre città italiane – caratterizzata da un esubero di strutture e infrastrutture rispetto alle reali necessità, fenomeno generato in particolar modo dal passaggio da una società prevalentemente industriale a una post-industriale. Il quartiere di Sampierdarena, sito principale di questa ricerca, rappresenta tutti gli aspetti della città in contrazione, dal contesto demografico a quello economico e sociale. La posizione centrale nel contesto urbano e la presenza, seppur sempre più ristretta, del polo industriale limitrofo garantiscono la sopravvivenza della zona, senza però limitare gli effetti che scaturiscono dalla sua condizione. La zona presa in esame rappresenta uno dei tanti frammenti di una città fragile che tra di essi generano spazi residuali e marginali che spesso vanno oltre la definizione dei confini su carta. In questi spazi si generano manifestazioni di allontanamento, non solo dal punto di vista culturale, ma anche fisico, spesso determinati dalla presenza di elementi di disturbo come ferrovie, strade e, più in generale, attrezzature dello scarto. È essenziale comprendere che nella città odierna la nozione di periferia non è più unicamente connotata ai luoghi marginali del confine cittadino, ma è connotata da una lontananza di tipo concettuale che prescinde dal rapporto fisico con il centro.[7]

1.2.1. IL PARADIGMA DELLA CRESCITA

IMMAGINI

Atelier Bandini Architects.
Google Maps.
CARMOGEST e GSI.Amministrazione – Gestione – Management.
AF 517 Alfonso Femia atelier(s).
SPIM genova.

Sampierdarena_Torre Cantore: h 92 m, 21 piani, anno 1968, uso: uffici

Sampierdarena_Torre Sampierdarena1, via monti: h 90 m, piani 22, anno 1962, uso: residenziale

San Benigno_ Torre Di Francia: h 80 m, anno 1993, uso: misto

San Benigno_ Torri Piane: h 70 m, anno 1993, uso: uffici

Sampierdarena_Torre Leonardo: h 80 m, 16 piani, anno 2004, uso: uffici

Sampierdarena_ Torre Sampierdarena 2: h 75 m, 18 piani, anno 1970, uso: residenziale

San Benigno_ Torre Faro A: h 80 m, 20 piani, anno 2013, uso: residenziale

San Benigno_Matitone: h 109 m, 26 piani, anno 1992, uso: uffici comunali

Sampierdarena_ Torre luna; h 85 m, 19 piani, uso: residenziale

Sampierdarena_ Torre sole; h 85 m, 19 piani, uso: residenziale

San Benigno_ Torre Faro B: h 80 m, 20 piani, anno 2013, uso: residenziale

San Benigno_Torre MSC: h 100 m, 23 piani, anno 2014, uso: uffici

Sampierdarena_ Torre mare; h 85 m, 19 piani, uso: residenziale

San Benigno - I Gemelli: h 75 m, 18 piani, anno 1993, uso: misto

San Benigno_ Torre shipping: h 85 m, piani x, anno 1993, uso: uffici

San Benigno_World trade center: h 102 m, 25 piani, anno 1992, uso: uffici

«La nozione che si possa salvare il paradigma della 'crescita per sempre' dematerializzando l'economia, oppure 'dissociandola' dall'uso delle risorse, o sostituendo risorse con informazione, è pura fantasia»[8]

[8] Harvey Molotch. The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. American Journal of Sociology, Sep., 1976, Vol. 82, No. 2 (Sep., 1976), pp. 309- 332. The University of Chicago.

[9] H. E. Daly (1996), Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development, Beacon Press; ed. it. Oltre la crescita. L'economia dello sviluppo sostenibile, Edizioni di Comunità, 2001, p. 39.

L'urbanistica che si basa su modelli di crescita pro-growht applica una metodologia pratica fondata sulla trasformazione di aree territoriali in prodotti espressi in obiettivi d'investimento. Tali modelli ipotizzano condizioni che non rappresentano la realtà, che è in continua variazione, e implicano una necessità di crescita continua inverosimile, sia in ambito economico che demografico. Lo sviluppo produttivo è governato da limiti e possibilità non ancora pienamente appresi che influenzano il paradigma della crescita. Il limite di prevedere uno sviluppo determina le condizioni instabili alla base degli strumenti urbanistici adottati, creando inevitabilmente plurime casistiche di possibilità all'interno del territorio italiano e non solo.
Si rende quindi necessario, soprattutto all'interno delle città post-industriali che presentano una diminuzione anagrafica, una diversificazione di scenari che non pongano come fondamento solo la questione della rendita, ma l'insieme di differenti scenari di trasformazione urbana. L'insoddisfazione percepita in queste zone territoriali, che presentano problemi economici e sociali, è in parte da conferire a situazioni di congestione verificatesi in zone fortemente urbanizzate, vittime di azioni politiche volte a un potenziamento residenziale e infrastrutturale. L'entusiasmo dello sviluppo post-guerra generò strumenti della pianificazione urbanistica in difesa dell'interesse pubblico minacciato dall'attività privata. I piani urbanistici che si servono di

URBANISMO INDUSTRIALE

La diminuzione dell'occupazione, che genera una degradazione economica, è all'origine della perdita di caratterizzazione industriale peculiare di alcune zone geografiche, tra cui quella genovese. La crisi industriale che il capoluogo sta ancora affrontando ricade in parte sugli aspetti urbani e territoriali; la necessità di minori aree industriali portano al graduale abbandono e degrado dei fabbricati di pertinenza. Questo processo incide notevolmente sugli aspetti demografici ed economici gravando sugli aspetti sociali che ne scaturiscono. Il quartiere di Sampierdarena presenta un tessuto fortemente caratterizzato da un passato produttivo ancora oggi parzialmente presente. Entro il suo perimetro vi è un elevato numero di fabbricati dismessi che limitano la libera fruizione di vaste aree aggravate da un tessuto viario fortemente antropizzato. Il contesto di vulnerabilità del quartiere è dovuto a differenti fattori che si originano alla base dei processi di trasformazione della città incidendo sui valori immobiliari e dati demografici. Negli ultimi anni all'interno del quartiere sono state intraprese politiche urbane scaturite da una visione ottimistica della crescita generando un contesto disomogeneo sia dal punto di vista edilizio che demografico.

zonizzazioni, standard e indici mettendo in atto il loro operato al fine di tutelare un interesse collettivo, ma le potenzialità di questi strumenti vengono meno soprattutto in questi ultimi decenni segnati dalla crisi, quando il nuovo millennio sembra spostare l'attenzione da una produzione espansionistica verso una visione di rinnovamento.
La rigenerazione urbana pone le analoghe condizioni che si ricercano alla base delle teorie della Growth machine[9], realizzandosi dove l'investimento produce valore, divenendo profitto. A fronte dell'eredità di un vasto patrimonio ormai in disuso e abbandono, si riflette quindi sulla possibilità di agire per mezzo di differenti strumenti operativi. Le demolizioni possono agire nella riscrittura della città esistente attraverso nuovi approcci che non si limitino alla mera distruzione e ricostruzione edilizia, ma che agiscano all'interno di una metodologia strettamente correlata al sito d'intervento, indagando entro lo spazio delle possibilità.

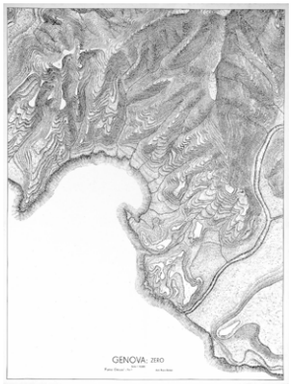
DENSITÀ ABITATIVA

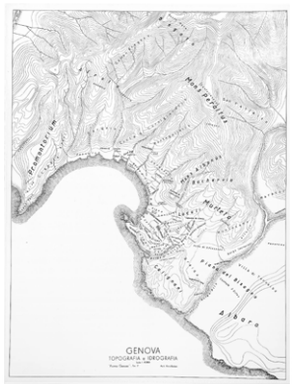
	POPOLAZIONE COMUNE CAPOLUOGO	POPOLAZIONE CINTURA
GENOVA	69%	31%
BROMA	66%	34%
PALERMO	53%	47%
MILANO	42%	58%
TORINO	39%	61%
BOLOGNA	38%	62%
FIRENZE	38%	62%
MESSINA	37%	63%
REGGIO CALABRIA	33%	67%
NAPOLI	31%	69%
VENEZIA	31%	69%
CATANIA	28%	72%
CAGLIARI	27%	73%
BARI	26%	74%

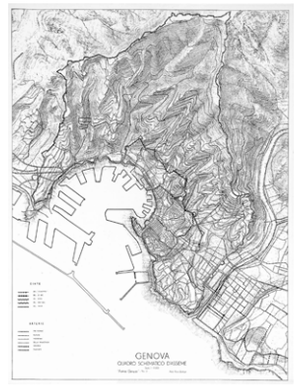
0.

DISTRUZIONE

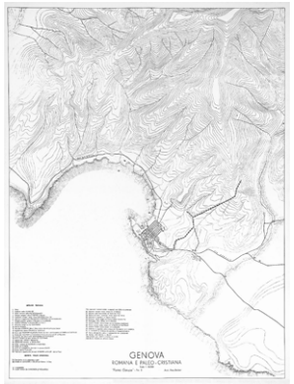
Genova è una città che si demolisce da sola. Nel corso della storia i fenomeni dovuti al cambiamento climatico e il tessuto urbano fortemente antropizzato hanno aggravato il suo contesto morfologico. In una città profondamente segnata da eventi catastrofici, è necessario analizzare il territorio fragile che la compone in una visione progettuale volta a migliorare le condizioni che affliggono il capoluogo: agire all'interno del territorio prendendo atto della sua fragilità.


GENOVA
ZERO


GENOVA
TOPOGRAFIA e IDROGRAFIA

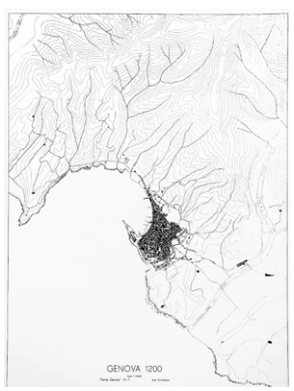

GENOVA
QUADRO SCHEMATICO D'INSIEME

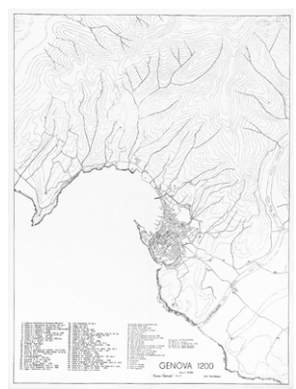
GENOVA
PRE - ROMANA

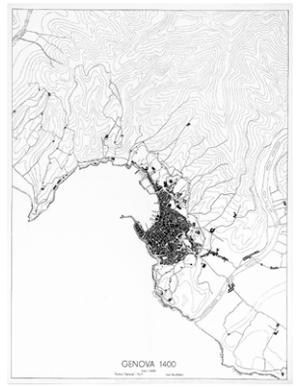

GENOVA
ROMANA E PALEO-CRISTIANA

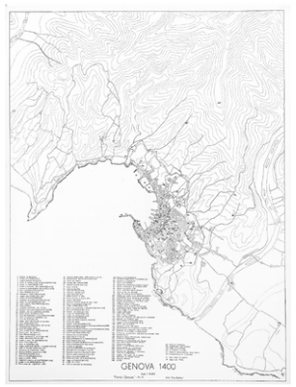
GENOVA 1000

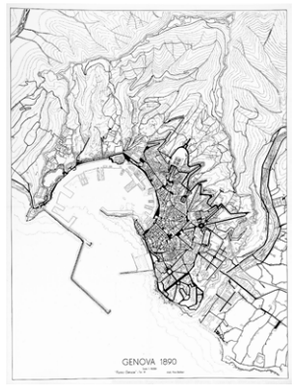
GENOVA 1200

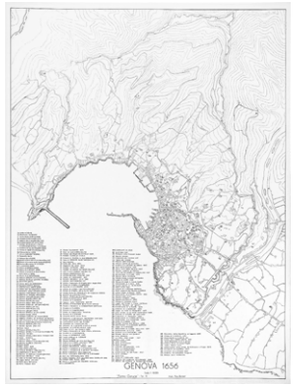

GENOVA 1200

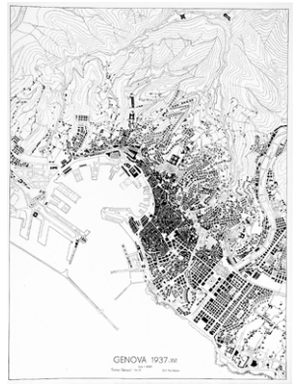

GENOVA 1200

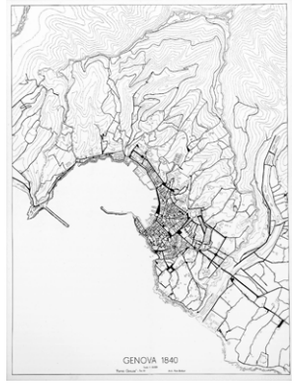


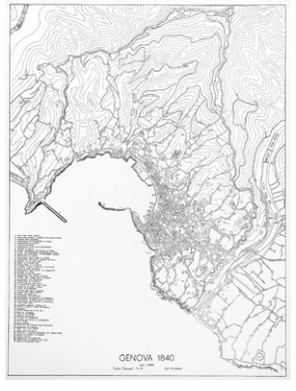












«Nelle città italiane, Genova fra le principalissime, il problema urbanistico non è soltanto problema della città nuova, ma è anche problema della città vecchia.» [10]

10 Piero Barbieri. Forma Genuae. Genova : Municipio di Genova, stampa 1938. p.1

Immagini: Ivi, Tavole 1-24

2.1 CRISI CLIMATICA

AREA A PERICOLOSITÀ DA FRANA PAI MODERATA - P1

63.27 KMQ

AREA A PERICOLOSITÀ DA FRANA PAI MEDIA - P2

77.6 KMQ

AREA A PERICOLO-SITÀ DA FRANA PAI ELEVATA - P3

69.13 KMQ

AREA A PERICOLOSITÀ DA FRANA PAI MOLTO ELEVATA - P4

5.95 KMQ

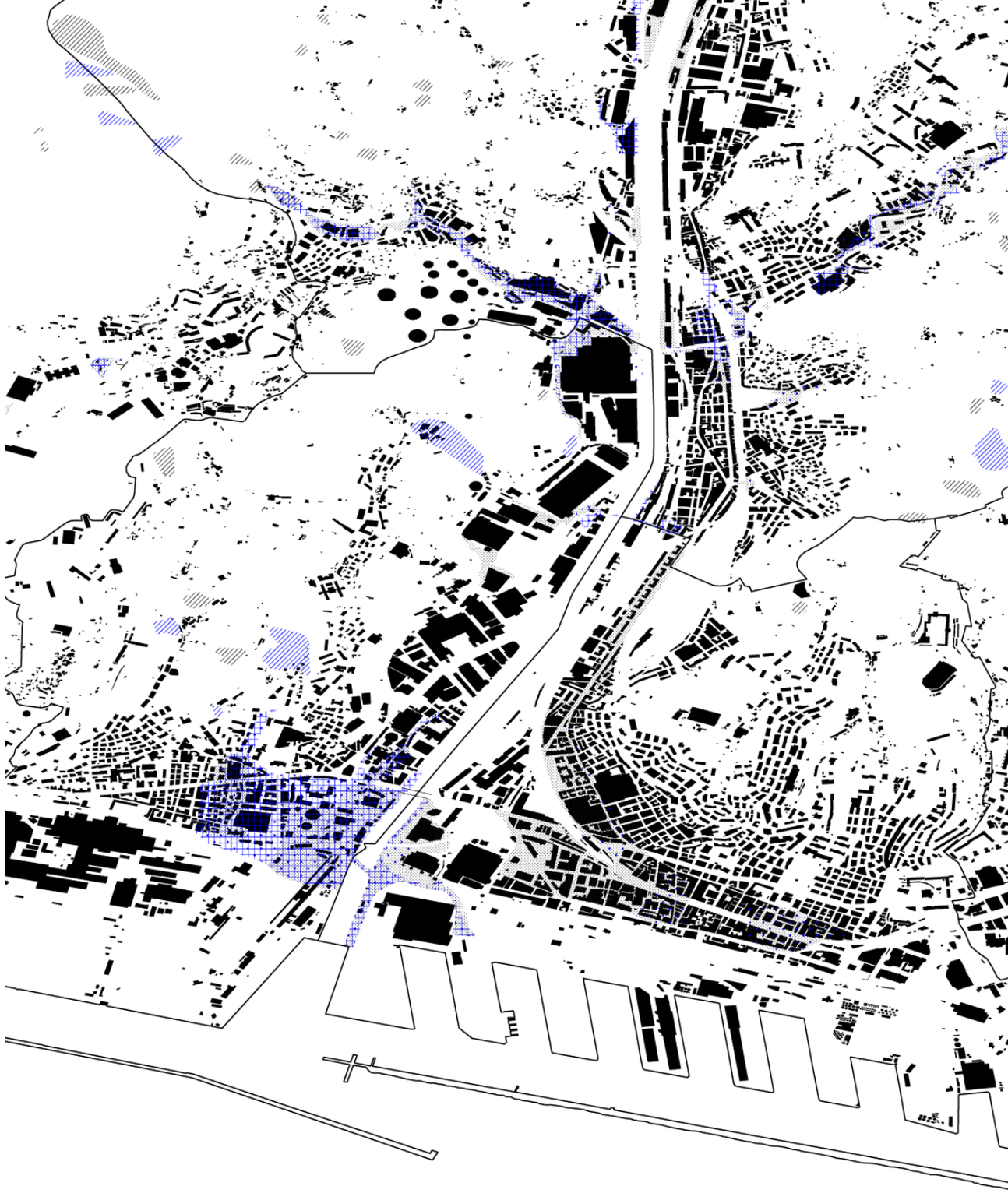
I GIORNI PIOVOSI AUMENTANO NELLA CITTÀ DI GENOVA

+11

[11] http://www.cresme.it/

dati riportati Istat. ANNUARIO STATISTICO ITALIANO 2022

Il cambiamento climatico è ormai una questione globale di massima importanza, che investe l'intero pianeta. Per questo Sono in atto importanti trasformazioni tecnologiche nelle pratiche architettoniche al fine di garantire una mitigazione dell'impatto ambientale. Il mondo delle costruzioni risulta essere una delle principali cause del fenomeno al quale contribuisce con notevoli emissioni di gas serra.[11] Risulta pertanto, necessario e fondamentale adottare un nuovo approccio sostenibile sia alle nuove costruzioni che al mantenimento edilizio. Analizzando il contesto genovese è essenziale evidenziarne il peculiare assetto morfologico, una lingua di terra tra zone montuose e coste marine che ne ha sempre reso difficile l'edificazione. Negli anni del boom industriale la città vede crescere la popolazione con una tendenza esponenziale, fattore che aumenta notevolmente la necessità di infrastrutture e immobili che graveranno sui problemi idrogeologici esistenti. Alla luce della vastità di patrimonio edilizio ereditato dalla città, emerge l'inevitabile impegno di agire su di esso, soprattutto nelle aree fragili del territorio. La "rapallizzazione" incontrollata, agevolata dalle licenze facili, dà origina al sorgere di complessi edilizi in zone ad alto rischio franoso e alluvionale. Su questo patrimonio fragile si intende agire attraverso lo strumento delle demolizioni, diminuendo la densità di costruzione nelle zone e restituendo al territorio gli spazi necessari di cui è stata privata.



CONCENTRAZIONE DI ABITANTI NELLE ZONE AD ELEVATO RISCHIO IDROGEOLOGICO

2.1.1. EVENTI

La morfologia del territorio e gli eventi climatici degli ultimi anni hanno reso il territorio sempre più fragile sia dal punto di vista morfologico che sociale. Gli avvenimenti che si sono susseguiti all'interno del tessuto urbano hanno influenzato le dinamiche di sviluppo sociale ed economico. Dagli anni Sessanta a oggi, Genova è stata teatro di molti episodi catastrofici tra alluvioni, mareggiate e frane che ormai si presentano periodicamente.
Tra questi si citano tre casi emblematici:

VIA DIGIONE

Il 21 marzo 1968, dopo diciotto ore di precipitazioni consecutive, alcuni abitanti della Collina degli Angeli si accorsero che sulle mura di contenimento della parete rocciosa si stavano creando delle fessure sempre più ampie. Nonostante la proclamazione dello stato di allerta alcuni inquilini rimasero all'interno delle abitazioni finché una parte della muraglia di un volume pari a circa 15.000 metri cubi precipitò sul civico 8 distruggendo un'ala di 34 appartamenti. La collina, – chiamata anche Colle San Benigno – dall'Ottocento in poi aveva subito numerosi interventi dovuti alla crescita di una domanda abitativa dall'estrazione di rocce calcare alla realizzazione di nuovi spazi di costruzione edilizia, fino alla cospicua demolizione a favore della comunicazione tra Sampierdarena e il centro città.

ALLUVIONI

1970

L'alluvione del 7 e 8 ottobre del 1970, – e decenni dopo quelle del 2011 e del 2014 – profondamente della città.
A causa di fortissime precipitazioni, si registrarono circa 948 millimetri d'acqua in un giorno, i torrenti Leira, Bisagno, Ferreggiano, Sturla, Polcevera, Cantanera e Chiaravagna esondarono provocando gravi danni in tutto il territorio, tra cui l'erogazione di acqua, luce e gas.
L'evento registrò quarantatré vittime e circa duemila sfollati.

immagini

https://www.teknoring.com/

Immagini dell'alluvione che colpì Genova il 7 e 8 ottobre 1970 tratte da "Genova", rivista mensile del Comune n. 11-12 Anno 50° novembre-dicembre 1970. Fotografie di Giorgio Bergami, Francesco Leoni, Sergio Loppel.

https://www.touringclub.it/

2011

Il 4 novembre 2011 alle ore 12.30 la città fu investita da una precipitazione così intensa che raggiunse picchi fino a 180 mm/1h. I corsi d'acqua che attraversano Genova, fra cui il Bisagno e il Ferreggiano, nel giro di poco tempo aumentarono i livelli d'acqua fino alla imponente esondazione che travolse strade e case. I quartieri più colpiti furono San Fruttuoso, Sturla, San Desiderio, Quezzi, Marassi, Nervi, Quarto, Quinto, Albaro. La foga dell'acqua trasformò le carreggiate in torrenti in piena travolgendo qualsiasi cosa lungo il tragitto. Un evento che rimane tutt'oggi indelebile nella storia della città causando la morte di sei persone. Vi furono ingenti danni soprattutto nei locali dei piani terra che costrinsero la cessione di molte attività commerciali e non solo.

2014_2022

Il 15 novembre 2014 una nuova alluvione colpisce la città. Il quartiere di Sampierdarena in poco tempo si ritrova sommerso dall'acqua a causa delle forti precipitazioni. Il torrente Polcevera supera i livelli di guardia inondando le zone adiacenti. L'evento causa la morte di una persona.

Il 24 settembre 2022 bastò un primo temporale stagionale ad allagare il quartiere di Sampierdarena. Le forti precipitazioni interessarono soprattutto i torrenti Valpolcevera e Valbisagno registrando 60 mm/1h. L'acqua invase le strade della zona allagando i molti ponti e sottopassi, tra cui quello sito in via Degola, colpito spesso dal fenomeno di inondazione.

Risulta necessario evidenziare come la maggior parte degli eventi citati si siano verificati nelle zone che hanno subito una maggior trasformazione urbana e territoriale. Gli avvenimenti come alluvioni e frane sono fenomeni naturali, ma a causa del cambiamento climatico in corso e di un tessuto fortemente antropizzato aumentano la loro pericolosità provocando innumerevoli danni.

«Non è l'acqua che fa sbadigliare
(ma) chiudere porte e finestre chiudere porte e finestre

Nera di malasorte che ammazza e passa oltre
Nera come la sfortuna che si fa la tana dove non c'è luna luna
Nera di falde amare che passano le bare [...]

E il tumulto del cielo ha sbagliato momento
Acqua che non si aspetta altro che benedetta
Acqua che porta male sale dalle scale sale senza sale sale
Acqua che spacca il monte che affonda terra e ponte [...]

Ha avuto in un giorno la certezza di aversi
Acqua che ha fatto sera che adesso si ritira
Bassa sfila tra la gente come un innocente che non c'entra niente
Fredda come un dolore Dolcenera senza cuore [...]

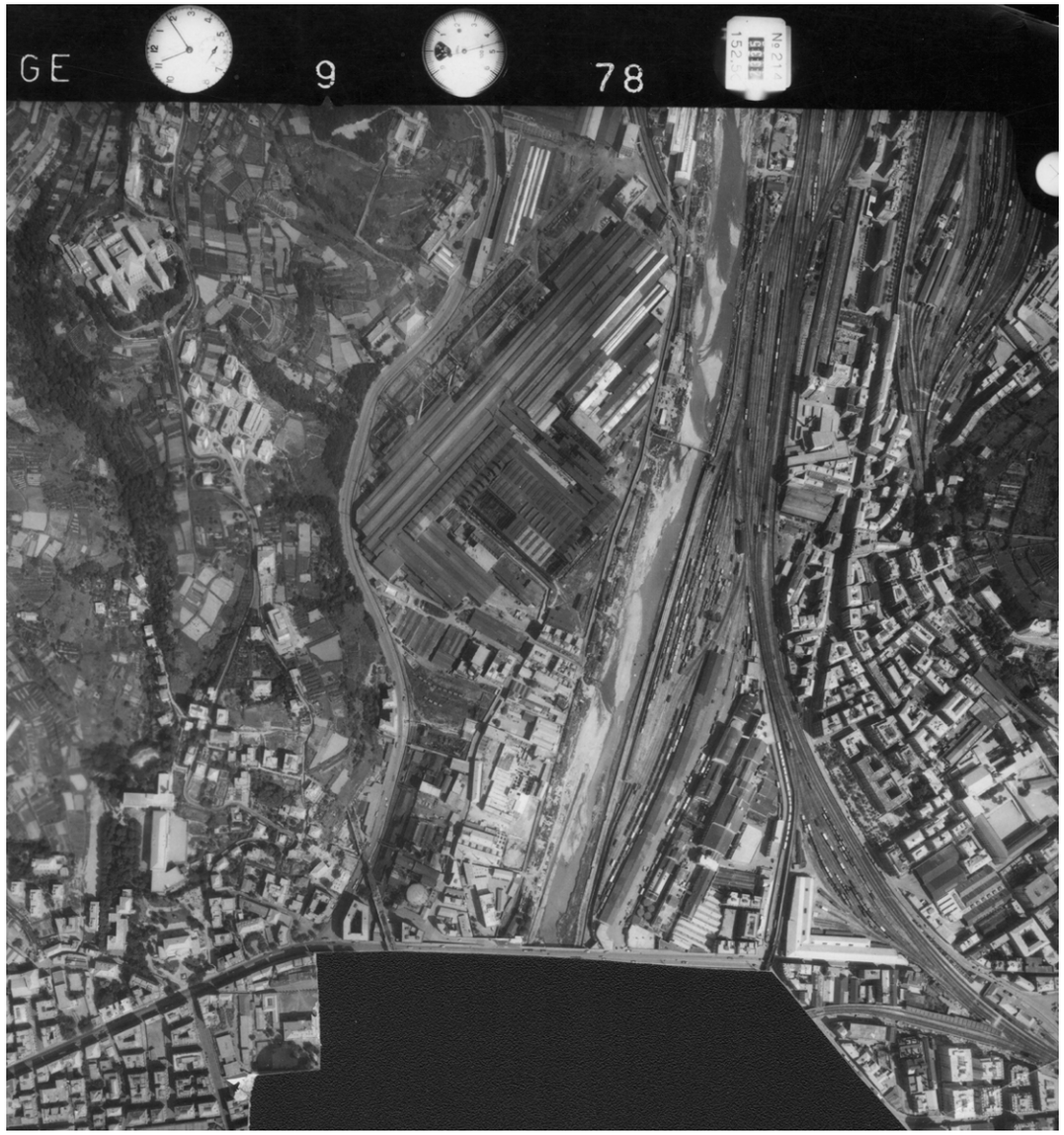
Così fu quell'amore dal mancato finale
Così splendido e vero da potervi ingannare»[12]

[12] Dolcenera. Brano di Fabrizio De André

2.2. TESTIMONIANZE PERSISTENTI

«In un ambiente urbano congestionato, oggi deve apparire come uno dei problemi emergenti la possibilità di garantire dei luoghi di decompressione, luoghi in grado di contenere per la loro disponibilità e il loro grado di imprecisione tensioni, attese, sospensioni. » [13]

Il tessuto edilizio densamene fitto della città è in gran parte la frutto di una realtà ormai passata. Genova «amante del fare e del costruire – rivolta allo sviluppo in lotta con la montagna – che essa taglia, sfrutta, buca, scala, e dalla quale estrae – l'acqua e la pietra» come ogni altro luogo «si fa e si rifà»[14] , ma ad oggi sembra un territorio congelato negli anni passati. Come si può notare dalle immagini satellitari, e dalle tavole di Piero Barbieri, i gradoni della città conservano affinità con la forma delle curve di livello seguendone il contesto ormai deturpato.
Una delle più imponenti demolizioni avvenute a Genova nel corso della sua storia è quella che riguarda lo sbancamento del quartiere di San Benigno, portata a compimento negli anni Trenta. Un'azione attuata attraverso un'immagine di città molto forte e determinata che consente di unificare quella che allora era la città di Genova con quella di Sampierdarena (e altri comuni limitrofi).
Nel boom del dopoguerra, caratterizzato da un costante aumento demografico, vengono portate avanti importanti politiche edilizie e infrastrutturali che cambiano l'aspetto della città. Mentre Negli ultimi anni la perdita di popolazione diviene un dato rilevante che non placa il costante consumo di suolo annuo: si costruiscono nuovi edifici e vengono lasciate inutilizzate testimonianze del passato che persistono sul territorio. Così Le proprietà incustodite finiscono per creare zone inaccessibili che influiscono negativamente sul contesto cittadino e si crea una città in attesa dove gli spazi abbandonati divengono luoghi sospesi vittime di incuria. Come dimostra la teoria della finestra rotta di Philip Zimbardo introdotta da James Wilson e George Kelling i fenomeni di degrado e vandalismo urbano si generano indipendentemente dal luogo in cui sorgono essendo strettamente dipendenti da elementi di degrado al suo interno. Sono processi dissipativi che trovano spesso spazio all'interno dei centri urbani rendendo la città ancora più frammentata. Divengono spazi d'ombra marginali non controllati, ricorrentemente minacciati da una ripulita generale, come se fosse l'unica possibilità di annullamento queste condotte. In Questi luoghi, a causa della loro natura indefinita, tendono a scaturire conflitti d'interesse che provocano una serie di spazi fermi e sospesi in attesa di cambiamento.[15]



13 La Pietra, Ugo, Gianluca Ranzi, Marie-Ange Brayer, Gillo Dorfles, and Vittorio Fagone. Abitare La Città Ricerche, Interventi, Progetti Nello Spazio Urbano Dal 1960 Al 2000. Torino: Allemandi, 2011 p.230

14 Valéry, Paul, and Judith Robinson-Valéry. Quaderni. Milano: Adelphi, 1985. Print. Biblioteca Adelphi p. 105

15 Demma Henrietta and Stefano Di Zazzo. Il Progetto Nella Città Fragile. Santarcangelo Di Romagna (RN): Maggioli, 2021. Print. Politecnica.

IMMAGINE
Geoportale Genova

CONCENTRAZIONE EDIFICATO

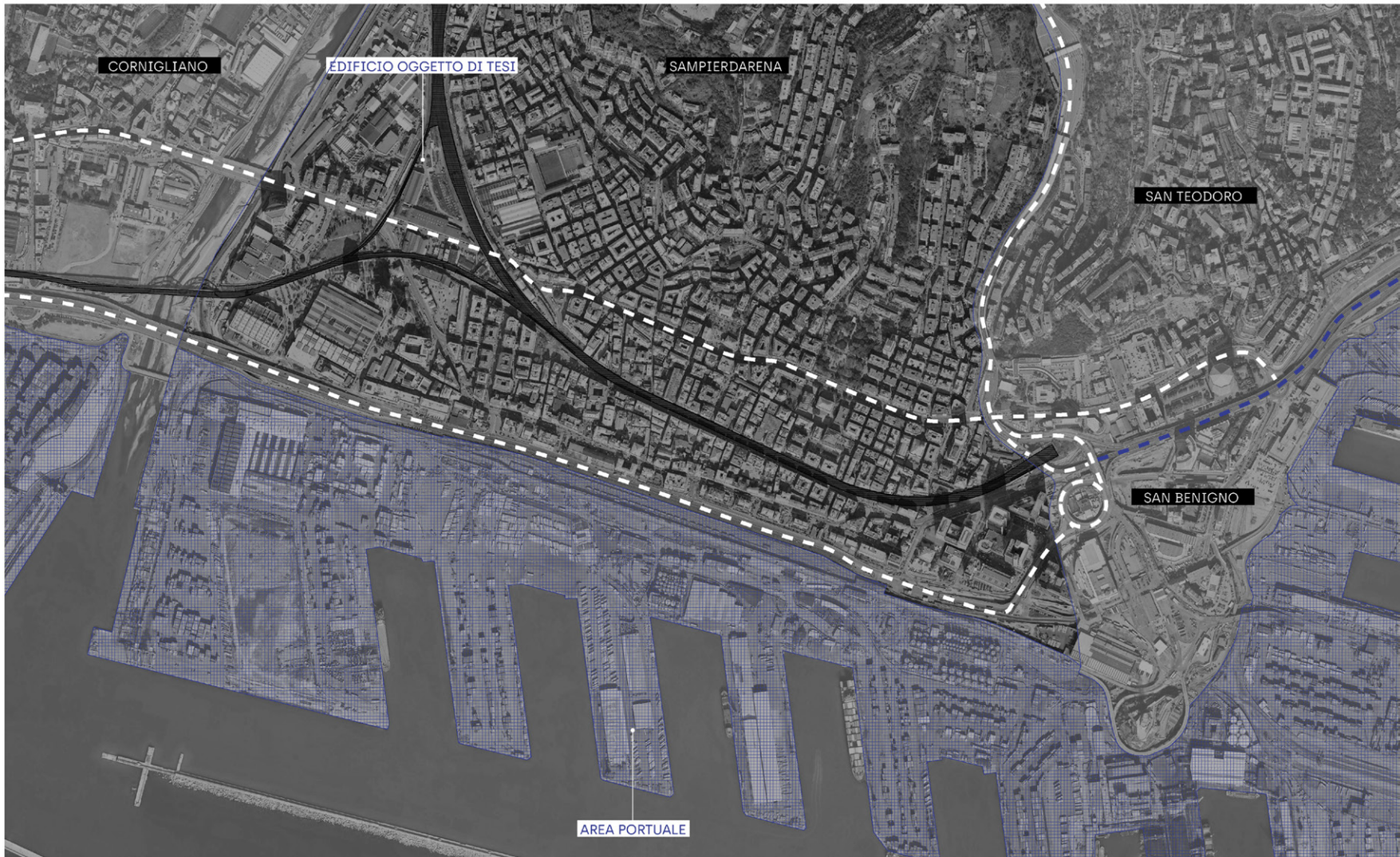
VAL POLCEVERA	Area 1.528.074 m²	Volume 19.505.844 m³	12.70
BASSA VAL BISAGNO	Area 877.200 m²	Volume 17.646.520 m³	20.11
CENTRO EST * *non contando il centro storico	Area 1.470.462 m²	Volume 31.707.569 m³	21.50
CENTRO OVEST	Area 1.022.410 m²	Volume 18.763.243 m³	18.35
LEVANTE	Area 1.321.776 m²	Volume 17.352.604 m³	13.12
MEDIA VALBISAGNO	Area 1.266.001 m²	Volume 17.227.456 m³	13.60
MEDIO LEVANTE	Area 1.193.645 m²	Volume 22.239.782 m³	18.63
MEDIO PONENTE	Area 1.481.071 m²	Volume 17.088.964 m³	11.53
PONENTE	Area 1.170.600 m²	Volume 15.744.989 m³	13.45

INDICI DI DENSITÀ

SAMPIERDARENA

Nel 1926 Il regime fascista impose l'unificazione della "Grande Genova" integrando i comuni limitrofi la città, tra cui Sampierdarena. La politica di allora, basata sui concetti di grandezza e superiorità, avvia i progetti di ampliamento del porto aumentandone i confini fino alla Val Polcevera. Il quartiere perde così l'affaccio al mare, sostituito dai grandi pennelli a pettine che caratterizzano la nuova area industriale. La crescita industriale, con l'affermazione di grandi nomi come Ansaldo e Fincantieri, portò ad un incremento dei valori demografici ed economici della città. L'inevitabile espansione urbana che accompagnò questo processo di trasformazione scaturì nell'edificazione di innumerevoli edifici industriali e di un sistema di comunicazione infrastrutturale che ancora tutt'oggi permane. Sampierdarena si presenta ancora più suddivisa al suo interno a causa di un sistema ferroviario che taglia l'intera area in diverse zone occludendo negli ultimi anni anche quei pochi sottopassi che rendevano meglio fruibile il quartiere.

« Talvolta ci sentiamo protetti da una quinta architettonica, altre volte percepiamo l'invito a penetrarla per scoprire cosa ci sia sotto la prima pelle della città; altre ancora sentiamo di aver perso la città intorno a noi, e vuoti, distanze, interruzioni sembrano invitarci ad andar via.»[16]



16 Perrone Camilla. Vita e morte delle strade di città (rileggendo Jane Jacobs). Firenze University Press 2016. p 1

2.2.1. EVENTI

PONTE MORANDI

Il 14 agosto del 2018 il Ponte Morandi dell'autostrada E80 crollò alle 11.36 causando la morte di quarantatré persone.
Il viadotto Polcevera edificato negli anni Sessanta del Novecento, ad oggi sostituito dal Ponte San Giorgio, collegava i quartieri di Cornigliano e Sampierdarena. Per due anni il traffico venne deviato sulla A10 obbligando il passaggio all'interno della città che causò ingenti problemi al traffico urbano. L'imponente infrastruttura edificata sul tessuto cittadino rappresentava una delle immagini canoniche della città, divenendo poi simbolo dell'incuria che ancora oggi affligge molte "testimonianze persistenti".

Ai fini della ricerca risulta necessario citare all'interno di questo paragrafo uno degli eventi più significativi che hanno segnato la città di Genova. La volontà comunicativa di questo avvenimento verte principalmente sull'evocazione di un fenomeno disastroso che ha aperto diversi dibattiti sulla gestione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente. La necessità di investire sulle realtà esistenti della città diviene essenziale prendendo in esame i futuri sviluppi all'interno della zona colpita, in stretta relazione con il sito d'intervento.

IMMAGINI
https://www.abitare.it/
https://www.today.it/

17 Russi, NICOLA PAOLO. Background, Il Progetto Del Vuoto. Quodlibet, 2019 p 8

EX DEPOSITO TABACCHI

L'edificio sito in via Degola venne costruito nel XIX secolo come magazzino per la lavorazione tabacchi e materiali greggi e fino al primo conflitto mondiale l'organizzazione interna rimase invariata. Controllato originariamente da ETI – Ente Tabacchi Italiani – passò successivamente sotto il controllo della società finanziaria a partecipazione del Ministero dell'Economia Fintecna con la conseguente cessione alla Società Quadrifoglio S.p.A. attualmente in Liquidazione (100 CDP Immobiliare S.r.l).

Il Deposito Generi di Monopolio cessò la sua attività negli anni Novanta del secolo scorso. Nel 2010 la ASL 3 Genovese si interessò all'acquisizione del fabbricato con la volontà di ristrutturare gli spazi al fine di trasferirvi gli uffici e le amministrazioni dell'ambulatorio. L'interesse nacque dalla posizione strategica dell'immobile all'interno del tessuto urbano, dalla stretta vicinanza con il Palazzo della Salute sito in via degli Operi 80 e dal limitrofo contesto urbano riqualificato del complesso La Fiumara.
Il progetto fu successivamente abbandonato a causa dell'elevato costo economico che ne sarebbe conseguito, lasciando l'area nell'attuale stato di abbandono.

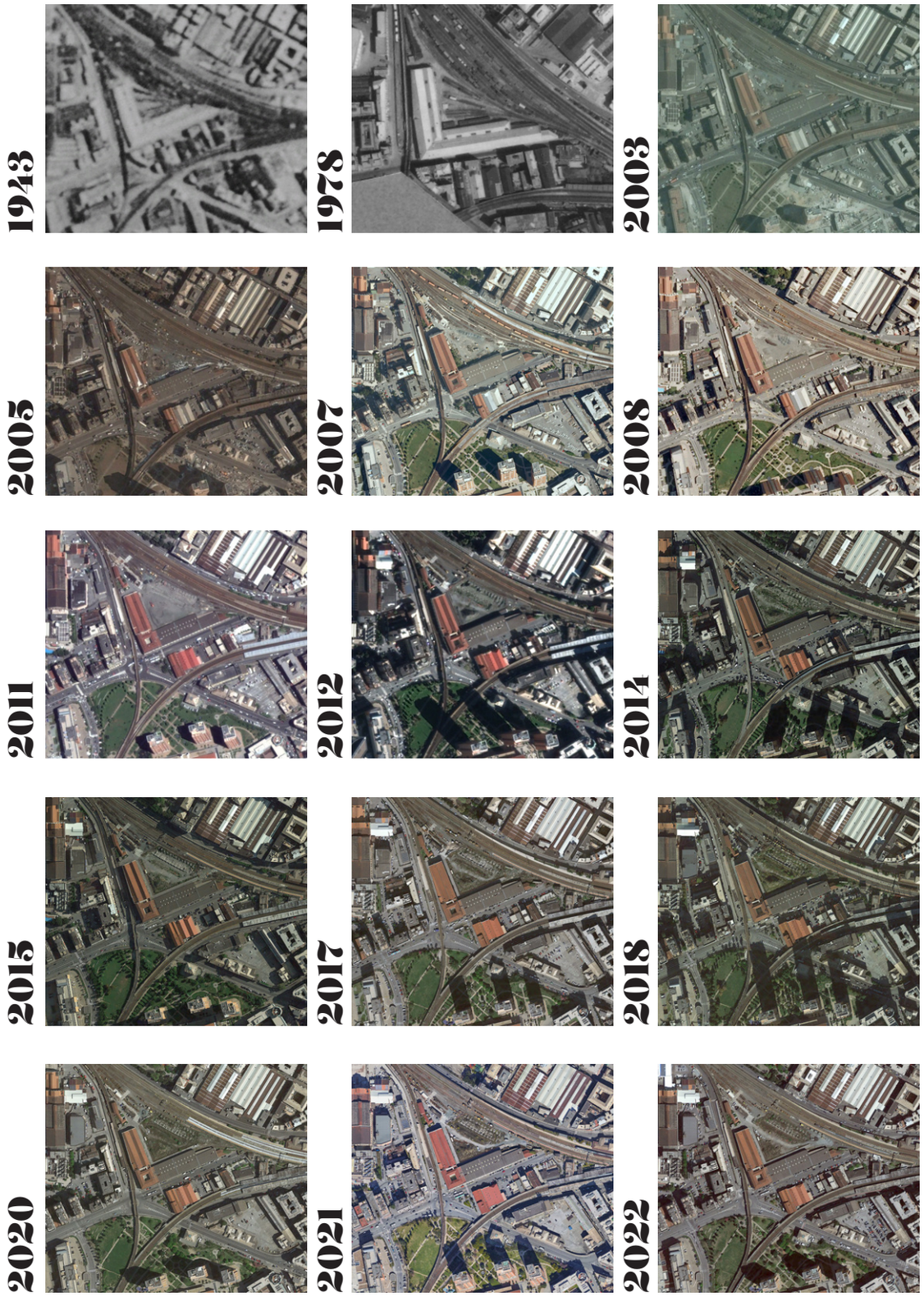
Nel corso di questi anni l'amministrazione comunale ha ricevuto diverse ipotesi di progetto da parte di privati che però non

«Per la città, i processi sono qualcosa di essenziale; perdipiù una volta che si considerano le città in termini di processi, ne consegue la necessità di ricercare che cosa catalizzi questi processi, ed anche ciò è essenziale.» [17]

17 Jacobs, Jane. Vita E Morte Delle Grandi Città. Torino: Einaudi, 1969. Print. Saggi p 413

IMMAGINI
Google Earth

hanno originato risvolti pratici, a causa di obiettivi progettuali che non garantivano un miglioramento della zona dal punto di vista collettivo. Uno dei fattori di scarto che accomuna la maggior parte dei progetti presentati fu l'aver inserito al piano terra del prospetto principale su via Degola delle zone adibite a parcheggi interni e l'aver collocato funzioni pubbliche al piano superiore, generando una frammentazione delle dinamiche sociali che si sarebbero potute avere nell'area.
L'edificio si presenta infatti in una zona contemporaneamente vantaggiosa e critica del quartiere: all'interno dello snodo ferroviario e viario che separa il quartiere dalle zone adiacenti. La chiusura urbana dovuta alla presenza di carreggiate densamente percorse nelle ore di punta e all'occlusione del passaggio dei voltini ferroviari determina uno dei caratteri principali da tenere in considerazione in un progetto di rifunzionalizzazione. La presenza di diverse attività nella parte opposta della strada di via Degola testimonia un'occupazione attiva della zona che potrebbe essere un punto di partenza alla riattivazione del luogo. Nel processo di progettazione risulta quindi necessario prendere in considerazione non solo l'edificio in sé, ma anche l'enorme area parzialmente verde retrostante con la possibilità di un'apertura totale alla fruizione pubblica.



2.3. RACCONTI

La lettura del quartiere all’interno della città in attesa evidenzia le esigenze di un cambiamento che possono derivare sia dai desideri degli attori locali che dalle intenzioni delle istituzioni. Uno dei motori di trasformazione è spesso la cittadinanza che, attraverso piccole realtà sociali e associazioni, diventa fautrice del rinnovamento.

L’analisi della trasformazione urbana che soddisfa «le aspettative cangianti di una società sempre più caratterizzata da iniziative individuali»[18] risulta necessaria al processo di risignificazione della città.

La volontà di adeguare gli strumenti urbanistici di una determinata zona dismessa o abbandonata al fine di agevolare la possibilità di un insediamento privatizzato scaturisce, in alcuni casi, l’attivazione di una partecipazione cittadina volta alla riappropriazione degli spazi residui all’interno della città.
Individuare i processi e gli obiettivi di queste trasformazioni diventa necessario all’interno di un progetto di riattivazione di un’area in disuso.

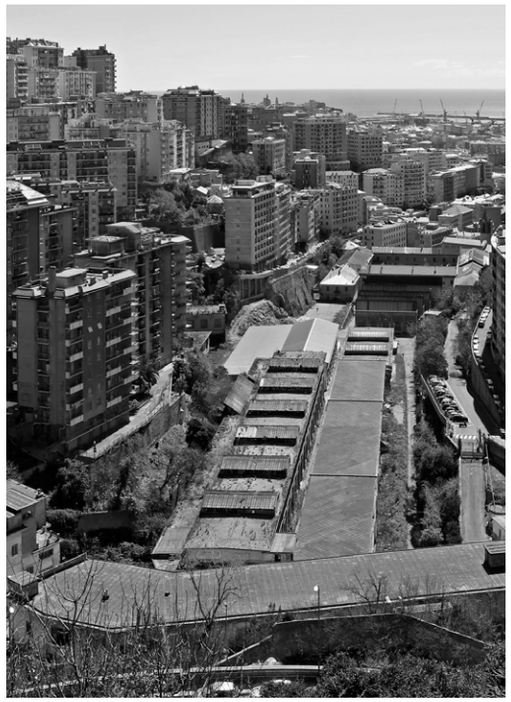
18 Russi, NICOLA PAOLO. Background, Il Progetto Del Vuoto. Quodlibet, 2019 p 8

CASERMA GAVOGLIO

acquisisce a titolo gratuito il complesso Gavoglio di proprietà dell’Agenzia del Demanio impegnandosi nella valorizzazione del bene di interesse storico e culturale in una visione di riqualificazione dell’area che comprende un percorso di partecipazione avviato nel 2015 al fine di individuare possibili utilizzi e azioni che rispondano all’esigenze e alle realtà presenti nel luogo.
Il progetto, frutto di un percorso partecipato tra Comune di Genova e cittadini, è stato finanziato in parte dalla Comunità Europea, con il progetto Unalab all’interno del bando Horizon 2020, e in larga parte dal Governo Renzi, tramite il “Patto per Genova”. Altri fondi sono stati reperiti, in un secondo momento, dal Comune di Genova.

Il processo progettuale della Caserma Gavoglio rappresenta uno dei più significativi casi di riappropriazione di uno spazio inutilizzato all’interno del tessuto urbano genovese, distinguendosi anche a livello europeo producendo i migliori risultati nell’ambito dei programmi di rigenerazione urbana. Attraverso l’esplicitazione di intenzioni non conformi alle volontà cittadi-

la rete denominata Voglio la Gavoglio un grande numero di associazioni, volontari e realtà storiche del quartiere, tra cui la Fratellanza Artigiana Genovese, la Parrocchia di San Giuseppe al Lagaccio, Progettare la città/la Valle del Lagaccio, Gruppo Amici Lagaccio, Terra di Nessuno, Quartiere in Piazza, Parrocchia Provvidenza, oltre a diversi commercianti del luogo, chiedendo di realizzare un tavolo con i cittadini in modo da delineare gli obiettivi di progetto dell'area.
Le finalità e gli obiettivi della rete vertono fin dall'inizio su due punti principali. Il primo quello di rendere il progetto dell'area accessibile alla cittadinanza e utile alla vivibilità e il benessere del quartiere. Il secondo di rendere trasparente ed efficace la progettazione dell'area. Dal percorso nato dalla prima Assemblea Pubblica del 24 marzo 2012 i risultati ottenuti furono in gran parte quelli desiderati. Il Piano Urbanistico Comunale venne modificato avviando inoltre un percorso di progettazione in atto insieme al Comune di Genova e il Municipio Centro Est.
Nel febbraio 2014 la Civica Amministrazione



IMMAGINI
Ordinearchitetti di Genova
Comune di Genova

Il complesso edilizio Gavoglio venne realizzato nel 1652 dalla Repubblica di Genova come polverificio, passando poi alla funzione militare di caserma nell'Ottocento, periodo a cui seguì una riduzione progressiva degli spazi di funzione fino all' abbandono definitivo dell'area negli anni Settanta del Novecento.
Il fabbricato, che si estende per oltre 70.000 mq, si collocata all'interno del quartiere Lagaccio in una posizione strategica di vicinanza con i quartieri di Oregina, San Teodoro e Genova Principe.

Nel 2011 alla vigilia della prima stesura di bozza del Piano Urbanistico Comunale alcuni cittadini del quartiere decisero di avviare un percorso partecipato aperto a tutti con il fine di chiedere un coinvolgimento maggiore nella decisione di intervento dell'area ritenendo poco opportune le ipotesi di modifica del luogo. Difatti il PUC di quegli anni prese in considerazione la possibilità di aumentare la superficie edificabile e modificare i parametri di aree verdi e servizi per il quartiere. In risposta al documento presentato si riunisco all'interno delne si scaturisce una risposta attiva volta alla salvaguardia e riattivazione di spazi abbandonati.

Il 28 dicembre 2022 viene inaugurato il parco urbano all'interno del complesso, testimonianza del processo di co-creation condiviso.

EX VIVAIO COMUNALE

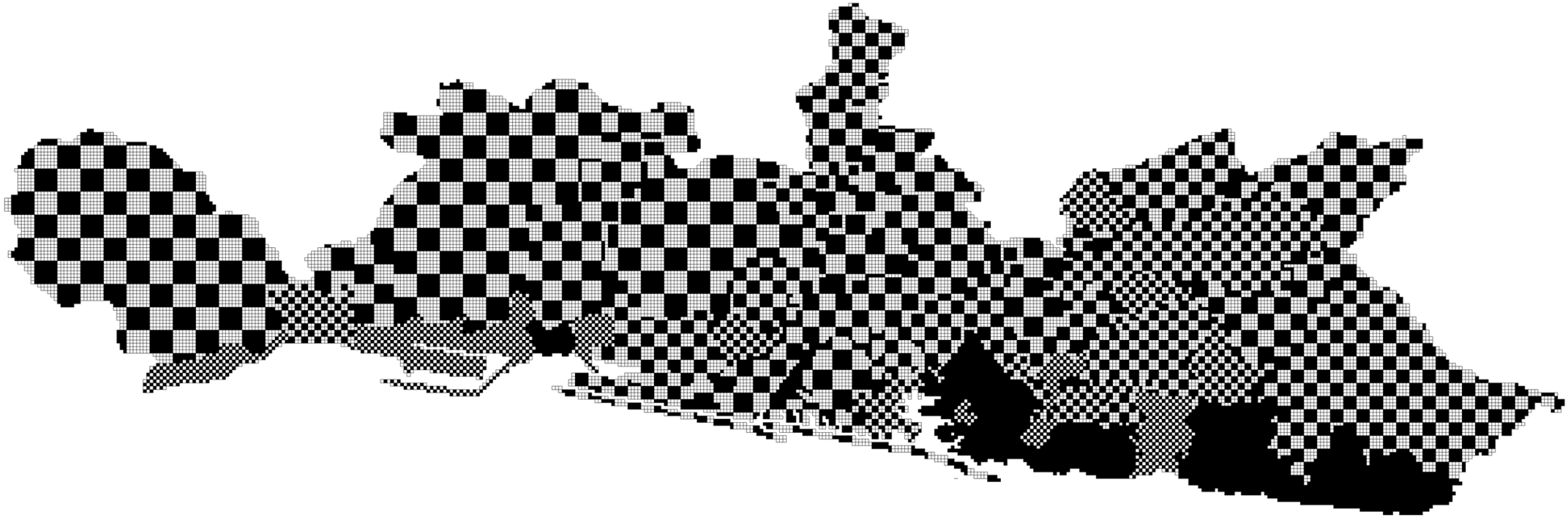
Gli spazi di uno degli ex vivai comunali di Genova Centro si trovano in quella che viene chiamata Valletta Carbonata, che nasce dal parziale sbancamento della collina omonima attuato per la costruzione dell'Albergo dei Poveri a partire dalla seconda metà del Seicento.
Al giorno d'oggi l'Albergo dei Poveri e i terreni alle sue spalle vengono sostanzialmente considerati due aree indipendenti, ma per diversi secoli hanno fatto parte di un unico monumentale progetto la cui ideazione ha avuto inizio nel 1653. La scelta della sua ubicazione fu altamente strategica: l'area, appena fuori dalle mura cittadine, permetteva di reperire il materiale dal parziale sbancamento della collina e l'acqua dall'incanalamento del rio Carbonara. La costruzione dell'opera vede vicende alterne e la conclusione dei lavori, in forma ridotta, verrà dichiarata solo nel 1835.
Dal 1874 la città di Genova affitta tramite vari rinnovi di contratto con l'ente proprietario l'area verde alle spalle dell'edificio, che nei secoli aveva mantenuto la sua vocazione agricola. Qui realizza uno degli ex vivaio della città, l'unico in centro, in uso fino al 2002, anno di chiusura del "Servizio Giardini e Foreste" del Comune di Genova.
Nel 2010 – nelle linee di pianificazione espresse nel PUC – l'area viene individuata

IMMAGINI
Google

come "distretto di trasformazione locale" i cui obiettivi sono la "realizzazione di un nuovo polo per attività agricole e florovivaistiche, servizi per lo sport e il tempo libero e attività socio assistenziali in grado di garantire il rispetto dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica, e riorganizzazione complessiva dell'area da attrezzare a verde con riduzione delle superfici impermeabili e implementazione delle alberature ad alto fusto". Ciò che mise però in discussione il progetto da parte della cittadinanza e delle realtà territoriali, fu la possibilità di realizzare servizi, parcheggi e residenze private all'interno dell'area. Nel giugno 2023, a seguito delle numerose istanze da parte di cittadini e associazioni, la Giunta Comunale approva una serie di mozioni per la salvaguardia dell'area. Solo alcune di esse sono state realizzate, tra cui l'avvio dei tavoli di progettazione tra l'ex comitato, ora Le Serre di San Nicola di Castelletto ODV, il Municipio I Centro Est in cui ricade l'area, il Comune di Genova e l'ente proprietario ASP Emanuele Brignole. Nel marzo 2015 si giunse poi all'affidamento annuale di una porzione nord della Valletta Carbonara a Le Serre di San Nicola ODV, che fu rinnovato l'anno successivo.
Nel 2019 ha poi avuto inizio il processo di rigenerazione urbana avviato dall'associazione di promozione sociale Alle Ortiche nell'area ovest di Valletta Carbonara. Ad oggi Alle Ortiche APS amministra l'omonimo Centro Culturale Ambientale in un'area di 2.700 mq tramite un contratto di gestione sancito direttamente con ASP Emanuele Brignole valido fino a maggio 2028. Il progetto viene portato avanti tramite la partecipazione a bandi che vedono accorti di partenariato pubblico-privato e il lavoro delle volontarie e dei volontari dell'associazione che permettono il processo di rigenerazione del luogo e di apertura alla città in un'ottica di incrementalismo strategico.

VALORI AL M2

			affitto €/m²	vendita €/m²
1	zona semi centrale	S.ilario Tu.a V.s.ilario V.capolungo	9.62	3155
2	zona semi centrale	Nervi Tu.a V.capolungo V.s.ilario V.m.sala V.d.somma V.g.oberdan V.le Delle Palme V.le Franchini	8.93	2908
3	zona centrale	Albaro Boccadasse Tu.a C.so Italia P.zza Leonardo Da Vinci V.cavallotti V.pisa V.nizza V.albaro	6.91	2593
4	zona centrale	Porto Antico Darsena Tu.a Expo Ponte Morosini Ponte Spinola Calata Porto Franco	7.41	2304
5	zona semi centrale	Quarto Quinto Tu.a V.le Quartara V.le Desan Geneyes V.carrara C.so Europa V.gianelli	6.44	2283
6	zona centrale	Carignano Tu.a V.corsica C.so Andrea Podesta P.zza Galeazzo Alessi V.nino Bixio	7.32	2174
7	zona centrale	Centro Portoria Ad.a V.xx Settembre P.zza De Ferrari V.s.vincenzo V.xii Ottobre V.cesarea V.malta	7.41	2095
8	zona centrale	Garibaldi S.lorenzo Ts.a V.balbi V.cairoli P.zza Fontane Marose V.luccoli	7.73	2086
9	zona semi centrale	Quarto Alta Tu.m V.degli Iris V.delle Eriche	7.27	2032
10	zona centrale	Fiumara Eridania Ansaldo Ad.m V.pieragostini V.degola V.grossi	6.67	1978
11	zona centrale	Foce Mare Tu.a V.cecchi V.le Brigate Partigiane P.zza Rossetti P.le Kennedy	6.77	1978
12	zona semi centrale	Via Del Commercio Fv.a V.del Commercio	6.31	1881
13	zona semi centrale	Apparizione Aab.a V.monaco Simone V.apparizione Salita Carrupola	6.91	1852
14	zona centrale	Manin S.nicola Castelletto Tu.a V.assarotti C.so Firenze V.d.chiodo Spianata Castelletto	5.75	1785
15	zona semi centrale	Pegli Piazza Bonavino Tu.m. V.lungomare Di Pegli V.sabotino V.vespucci	6.31	1772
16	zona semi centrale	Multedo Tu.m. V.ronchi V.antica Romana V.le Villa Chiesa V.le Monte Oliveto	6.03	1768
17	zona centrale	Sturla Tu.m V.dei Mille V.sturla V.isonzo V.timavo C.so Europa	6.15	1763
18	zona centrale	Marassi Tu.m C.so Sardegna V.robino C.so De Stefanis C.so Galliera V.le Bracelli	6.36	1752
19	zona centrale	Molo Sarzano Ts.m P.zza Sarzano V.del Molo P.zza Cavour V.s.lorenzo	6.63	1752
20	zona semi centrale	Pegli Viale Modugno Tu A. Piazza Lido Di Pegli V.laviosa V.salgari	6.44	1734
21	zona semi centrale	Vesima E Crevari Aab.a. V.antica Romana V.aurelia Loc.borgo Nuovo	6.67	1709
22	zona semi centrale	Borgoratti Tu.m V.borgoratti V.cadighiara V.posalunga V.sapeto V.tanini	6.03	1642
23	zona centrale	Foce Montevideo Tu.m C.so Torino P.zza Tommaseo C.so Buenosan Ayres V.casaregis P.zza Palermo	6.77	1563
24	zona semi centrale	Pra Centro Storico Ts.m. P.zza Sciesa V.fusinato V.airaghi V.cordanieri	6.31	1538
25	zona semi centrale	Pra Palmaro Tu.m. V.ratto V.murtola V.villini Negrone V.sanremo V.branega	6.08	1538
26	zona semi centrale	S.biagio Tu.a. V.romairone Largo Gandolfo	6.44	1538
27	zona centrale	Pre Maddalena Ts.b V.del Campo V.pre V.gramsci P.zza Della Nunziata	6.17	1504
28	zona centrale	S.martino Tu.m S.ta Sup. Della Noce V.le Benedetto Xv C.so Europa V.s.martino V.lagustena	5.89	1500
29	zona semi centrale	Struppa Prato Doria Giro Del Fullo Tu.m V.struppa V.rio Torbido V.di Creto	6.36	1492
30	zona semi centrale	S.martino Di Struppa S.siro S.cosimo Aggio Creto Aab.m V.trossarelli V.di Creto	5.48	1458
31	zona centrale	Via Canevari Borgo Incrociati Corso Montegrappa Tu.b V.canevari P.zza Romagnosi V.moresco	5.78	1455
32	zona semi centrale	Sponda Sinistra Alta Val Bisagno Fv.m V.adamoli V.g.da Verrazzano V.pedulla	5.62	1437
33	zona semi centrale	Quezzi Fereggiano Fv.m V.daneo V.fereggiano V.fontanarossa Largo Merlo V.biga	5.57	1416
34	zona semi centrale	Molassana Tu.m V.emilia V.piacenza V.molassana	5.8	1399
35	zona semi centrale	S.fruttuoso Alta Aab.a Localita :cima D Egoli Lavezzara Finocchiara Poligono Di Quezzi Camaldoli	5.34	1399
36	zona centrale	Via Montaldo Tu.m V.bobbio Parte Di V. Burlando	5.38	1387
37	zona semi centrale	Pino Soprano E Sottano Aab.m V.di Pino	5.48	1370
38	zona semi centrale	S.eusebio Tu.m V.mogadiscio V.val Fontanabuona V.montelungo V.val Trebbia	5.71	1370
39	zona semi centrale	Alta Valle Sturla Fv.m V.cadighiara V.nasche Loc.s.desiderio Loc.premanico	5.57	1362
40	zona semi centrale	Cornigliano Alta Aab.m. V.coronata V.monte Guano V.boschetto	5.15	1362
41	zona semi centrale	Voltri Tu.m. V.buffa V.ventimiglia V.pietra Ligure	5.57	1362
42	zona centrale	Angeli Venezia Tu.b P.zza Dinegro V.bologna V.buozzi V.venezia	5.3	1341
43	zona centrale	Principe Castelletto Tu.m S.ta Provvidenza P.zza Acquaverdev.a.doria V.s.ugo	6.22	1341
44	zona semi centrale	Voltri Centro Storico Ts.m. V.don Verita V.camozzini	5.66	1332
45	zona centrale	S.benigno Ad.a V.cantore V.di Francia V.milano Ponte Rubattino	5.11	1328
46	zona centrale	S.fruttuoso Tu.m P.zza Martinez V.torti V.g.b.d Albertis V.berghini V.donghi V.casoni	5.75	1327
47	zona semi centrale	Cartagenova Valle Geirato Aab.m V.geirato V.riomaggiore V.s.felice	5.34	1324
48	zona semi centrale	Murta Aab.a. V.mazzini V.doge Di Murta	4.92	1324
49	zona centrale	Oregina Tu.m V.napoli V.paleocapa V.vesuvio V.costanzi	5.48	1320
50	zona semi centrale	Borzoli Aab.m. V.militare Di Borzoli Loc.fegino V.lago Figoi	5.25	1307
51	zona semi centrale	Parenzo Ginestre Vecchia Tu.b V.bobbio V.burlando V.s.pantaleo	5.48	1295
52	zona semi centrale	Pontedecimo Cesino Tu.m V.anfossi V.n.gallino V.campomorone	4.74	1286
53	zona semi centrale	Sestri Ponente Tu.a. V.sestri V.menotti V.puccini V.merano V.siffredi P.zza Baracca	5.2	1265
54	zone periferiche	Monte Fasce Prati Di Bavari Aab.a Strada Provinciale Panoramica Del Monte Fasce	4.7	1261
55	zona semi centrale	Volpara Montesignano Terpi Ap.b V.lungobisagno Istria V.lungobisagno Dalmaziav.terpi	5.28	1230
56	zona centrale	S.teodoro Tu.m V.bari Largo S.francesco Da Paolav.asilo Garbarino V.pagano Doria	5.57	1215
57	zona semi centrale	Bolzaneto Tu.m. V.reta V.pastorino P.zza Livraghi	4.84	1198
58	zona semi centrale	Campi Corso Perrone	6.89	1187
59	zone periferiche	Begato Paese Geminiano Fragoso Aab.m. Loc.brasile Loc.garbo V.n.cambiaso	4.37	1169
60	zone periferiche	Confine Con Davagna Aab.b Localita Noceto	4.84	1165
61	zona semi centrale	Rivarolo Tu.m. V.jori V.vezzani V.canepari	6.36	1161
62	zona semi centrale	S.quirico Tu.m. V.gallesi V.gastaldi	4.37	1156
63	zona semi centrale	Cornigliano Tu.b. P.zza Massena V.cervetto V.s.giovanni D Acri	5.2	1136
64	zona centrale	Porto Ap.a Calata Delle Grazie Ponte Libia Calata Sanita Ponte Eritrea	6.84	1100
65	zona semi centrale	Bavari Aab.m V.montelungo V.alla Chiesa Di S.giorgio Di Bavari V.giovanni Da Verrazzano	5.82	1091
66	zona centrale	Lagaccio Tu.b V.avezzana V.adamo Centurione	5.16	1090
67	zona semi centrale	Sampierdarena Martinetti Belvedere Tu.m C.so Magellano V.dei Landi V.marabotto	5.25	1064
68	zona semi centrale	Begato Tu.b. V.maritano V.linneo V.cechov	5.53	1054
69	zona semi centrale	Val Secca Fv.b. V.morego V.sardorella V.lungotorrente Secca Loc.cremeno	5.86	1054
70	zona semi centrale	Biscione Tu.b V.loria V.fea	4.88	1033
71	zona semi centrale	Ceep Di Pra Tu.b. V.martiri Del Turchino V.della Benedicta V.cravasco	4.46	1033
72	zona semi centrale	Cornigliano Industriale Acciaierie Ap.a.	4.56	1033
73	zone periferiche	Val Varenna Fv.m. Loc.granara Loc.s.carlo Di Cese Loc.carpenara V.cassanello	5.86	1024
74	zona semi centrale	Gavette Trensasco Cimitero Di Staglieno Aab.a V.piacenza V.delle Gavette	5.38	1002
75	zona centrale	Rolando Fillak Tu.m V.reti V.del Campasso V.g.bosco	5.02	968
76	zona semi centrale	Lavatrici Tu.b. V.cesare Pavese V.elio Vittorini	3.91	966
77	zona semi centrale	Fegino Ap.b. V.ferri P.zza De Calboli	4.72	963
78	zona centrale	Cantore Tu.a V.n.d Aste V.monti V.balbi Piovera Villa Scassi P.zza Montano	4.54	879
79	zona centrale	Buranello Sampierdarena Ts.m Lungomare Canepa V.rela V.giovannetti P.zza Modena	4.6	865
80	zone periferiche	Entroterra Di Voltri Pra Sestri Alture Aab.m. Val Leira V.della Torrazza V.mauro Borzoli Scarpino	4.7	800
81	zone periferiche	Val Cerusa Fv.b. Loc.fabbriche Loc.fiorino Loc.chiale	4.37	757



dati www.borsinoimmobiliare.it

3.0.

DEMOLIZIONE

Genova è una città che si demolisce da sola. Nel corso della storia i fenomeni dovuti al cambiamento climatico e il tessuto urbano fortemente antropizzato hanno aggravato il suo contesto morfologico. In una città profondamente segnata da eventi catastrofici, è necessario analizzare il territorio fragile che la compone in una visione progettuale volta a migliorare le condizioni che affliggono il capoluogo: agire all'interno del territorio prendendo atto della sua fragilità.

3.1. INTENZIONI E AZIONI

«In architettura l'idea di demolizione è duplice. Per un verso essa esprime l'esigenza avanguardistica della "tabula rasa", ovvero la volontà di un azzeramento drammatico e salvifico del costruito che ricostruisca il luogo mentale originario di una vicenda insediativa, per l'altro indica quell'avvicendamento di fasi costruttive, il quale fa si che nella città vengano costantemente sostituiti singoli manufatti o interi tessuti edilizi allo scopo di assicurare all'organismo urbano una buona tonalità biologica.»[19]

La storia di ogni città passa attraverso le demolizioni, segno di una continua trasformazione e risignificazione. L'orografia del territorio ligure, in particolare quella di Genova, rende il rapporto di trasformazione della città strettamente correlato alla pratica delle demolizioni. La città in espansione necessita sempre di ulteriori aree edificabili e agisce di conseguenza in modo invasivo sul territorio collinare e montuoso. Il risultato è che La densità del costruito aumenta inesorabilmente, non esistono più spazi di risulta.
Negli ultimi due secoli si passa dalla città ottocentesca che deve adeguarsi alle nuove tecnologie come la ferrovia, tra linee sopraelevate e fori nelle montagne, all'automobile come dispositivo di risignificazione del territorio a metà Novecento. I veicoli per transitare hanno bisogno di strade e la città non dispone di uno spazio adeguato: l'unica soluzione è la demolizione. Tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Settanta scaturisce dunque un'accesa discussione su cosa sia necessario conservare o modificare del tessuto storico medievale della città.
Prima di proseguire si ritiene quindi necessario individuare brevemente le dinamiche storiche che nel tempo hanno generato processi di demolizione urbana rilevanti all'interno del tessuto urbano, incidendo profondamente sulle forme dell'abitare pubblico, analizzando gli obiettivi e le intenzioni di una pianificazione che ancora oggi apre innescano innumerevoli dibattiti.

19
Terranova, Antonino, Alessandra Criconia, and Alessandro Galassi. Il Progetto Della Sottrazione. Roma: Fratelli Palombi, 1997. Print. Groma Quaderni 3. Purini Franco. Demolizioni p 26

20
Lombardini, Giampiero, Valter Scelsi, and Bruno Dolcetta. Bruno Gabrielli Città E Piani. Milano: Angeli, 2018. Print. Urbanistica. p 60

21
Lombardini, Giampiero, Valter Scelsi, and Bruno Dolcetta. Bruno Gabrielli Città E Piani. Milano: Angeli, 2018. Print. Urbanistica. p 60

IMMAGINI
Via Madre di Dio, stampa all'albumina, C.Degoix

©Adriano Silingard

Tavole Piano Regolatore Generale 1959

CENTRO STORICO

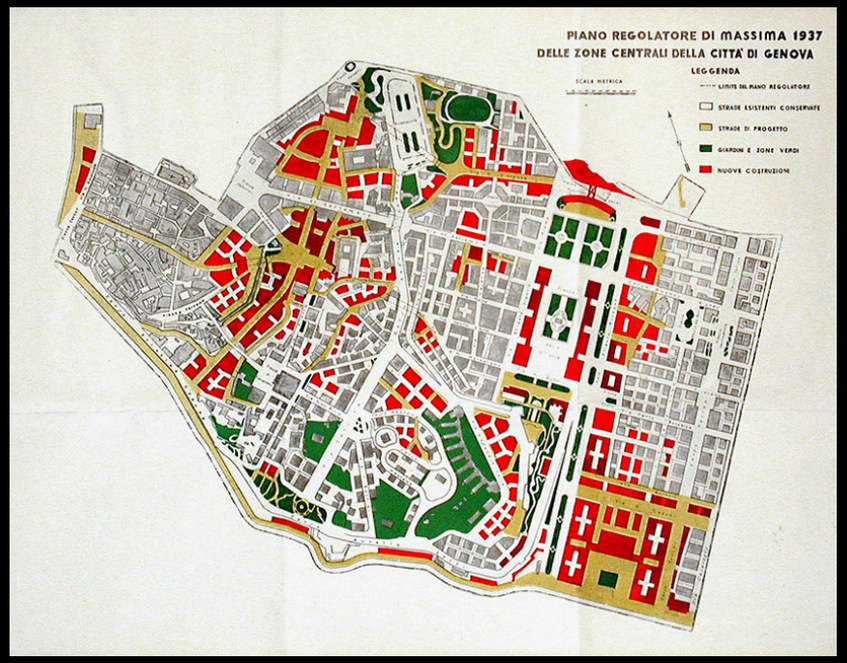
Il Piano Regolatore Generale del 1959 muove deliberatamente in favore di scelte non restrittive delle capacità edificatorie[20] attuando un sovradimensionamento che ammonta alla dimensione irreale di 8 milioni di abitanti e favorendo la costruzione di grandi volumetrie in aree centrali. Attraverso i Piani Particolareggiati venne indetto un concorso a livello nazionale sulla progettazione delle nuove zone di Piccapietra, Via Madre di Dio e Piazza Dante, profondamente segnate dalle azioni belliche del conflitto mondiale. Il progetto intrapreso sancisce nell'atto demolitorio l'intenzione di attuare una tabula rasa generando inevitabilmente una cancellazione della memoria tangibile del luogo. Le ragioni dello sbancamento nascono dalla necessità di garantire un adeguato assetto viario alla città. Sebbene gli obiettivi dei Piani Particolareggiati fossero l'inserimento di un centro direzionale e di spazi verdi, le continue modifiche al disegno progettuale portarono a notevoli carenze dal punto di vista pedonale generando uno spazio poco fruibile. Il Piano Regolatore Generale del '59 non prese in considerazione la vastità di fattori che produssero la trasformazione urbana di quel periodo, e si limitò alla definizione di regole atte a conferire valori immobiliari e infrastrutture interne alla città. Le mancanze del piano furono chiare fin da subito creando dibattiti che mossero le figure professionali a un ripensamento delle pratiche urbanistiche nei centri storici al fine di tutelare il patrimonio storico esistente.

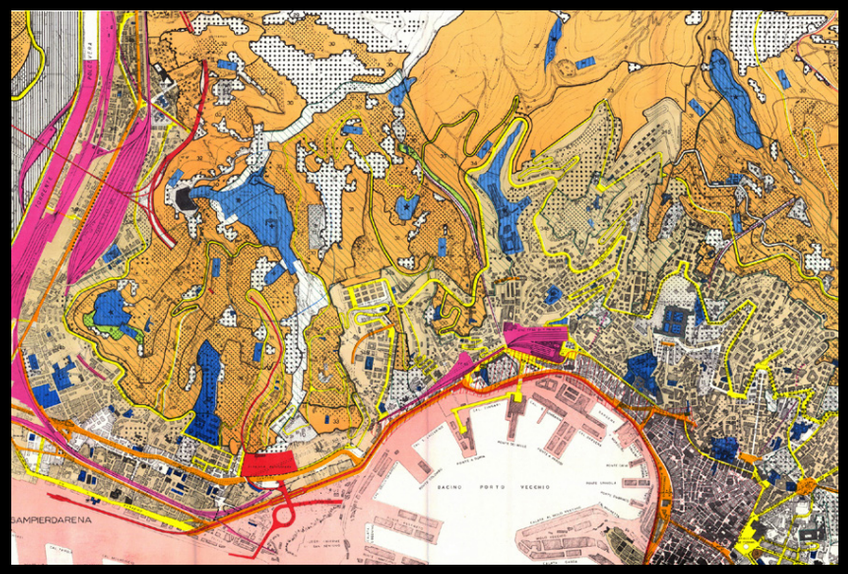
«Questa demolizione senza sfondo e questa conservazione senza orizzonte, che si sono imposte a partire dagli anni Cinquanta, rimangono associate, ma in una relazione di antagonismo, non di solidarietà.»[21]

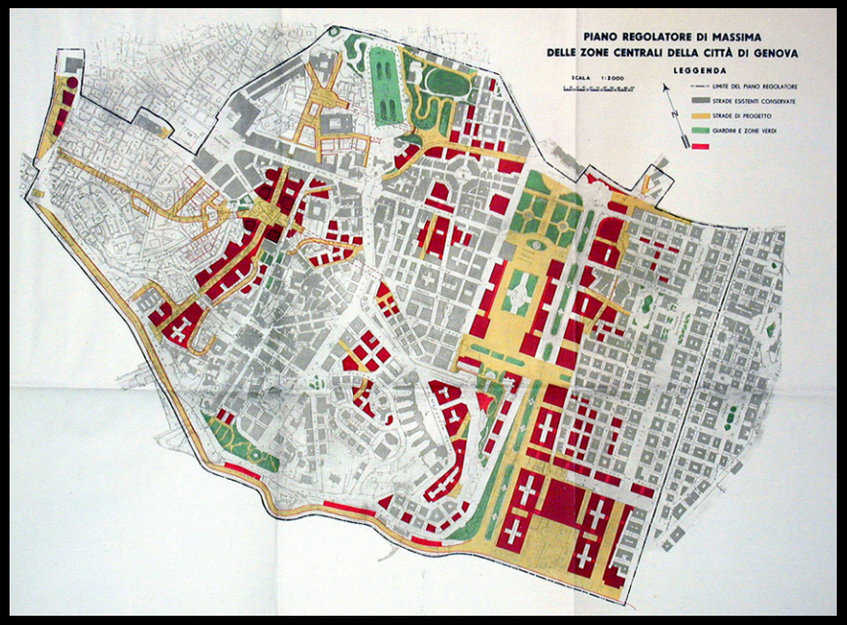
FOCE CAVOUR

ACERZIA PIERO
(VIERICO CARLO
26

FOGLIO
27
COMUNE DI GENOVA
PIANO REGOLATORE GENERALE
SCALA 1:5000
edizione 1980
SEGNI CONVENZIONALI DEL RILIEVO
U.U. RIVAROLO
U.U. CERTOSA
U.U. S. BARTOLOMEO
U.U. CALCINARA
U.U. CORNIGLIANO
U.U. S. QUIRICO
U.U. S. GAETANO
U.U. SAMPIERDARENA


PIANO REGOLATORE DI MASSIMA 1937
DELLE ZONE CENTRALI DELLA CITTA' DI GENOVA
LEGGENDA
SCALA METRICA
LIMITE DEL PIANO REGOLATORE
STRADE ESISTENTI CONSERVATE
STRADE DI PROGETTO
GIARDINI E ZONE VERDI
NUOVE COSTRUZIONI


SAMPIERDARENA
BACINO
PORTO
VECCHIO


PIANO REGOLATORE DI MASSIMA
DELLE ZONE CENTRALI DELLA CITTÀ DI GENOVA
SCALA 1:2000
LEGGENDA
LIMITE DEL PIANO REGOLATORE
STRADE ESISTENTI CONSERVATE
STRADE DI PROGETTO
GIARDINI E ZONE VERDI

SAN BENIGNO

Il contesto orografico di Genova predomina sulla città caratterizzandone i movimenti. Altre città come Milano e Torino si sono espanse senza avere tanti limiti spaziali. Analizzando unicamente le curve di livello del capoluogo ligure si può riscontrare l'enorme impatto che essa ha avuto nel sito di nascita.: i gradoni seguono le curve di livello, che a loro volta accompagnano il contesto territoriale generando barriere al suo interno. Al fine di creare l'unificazione territoriale della città moderna si rese necessario un collegamento diretto e fluido tra la zona centrale urbana e il quartiere a carattere portuale di Sampierdarena. Il difficile attraversamento ostacolato dalla collina di San Benigno affrontò attraverso la completa demolizione di questa. Il processo investì inevitabilmente un percorso temporale cospicuo, ma essenziale nella formazione della nuova città collegando Genova e il Ponente. La storia dei cambiamenti urbani finì per riverberarsi in tempi più lunghi di quanto atteso, e l'iniziale volontà di creare un nuovo centro urbano sede di affari e commercio non si avverò.
Analizzando il quartiere odierno rimane evidente come l'occupazione di questi luoghi sembra riappropriarsi dello spazio "vuoto" creato dalle demolizioni, rigenerandone una sagoma chiusa.

«il periodo 1945-1960 sarà probabilmente ricordato, nella storia di Genova, come il più funesto per la sua crescita urbana. Non solo perché la città si trasforma e si sviluppa in termini quantitativi più che in ogni altro periodo della sua storia, ma soprattutto perché trasformazione e sviluppo avvengono contro la città, a mortificazione della sua struttura, della conformazione dell'ambiente storico e della morfologia urbana, all'insegna di un unico obiettivo: fare soldi.»[22]

Il processo di contrazione della città per quanto riguarda il settore industriale è ancora in evoluzione e questo rende La riconversione delle aree industriali un rischio ancora poco vantaggioso per quanto riguarda lo sviluppo della città. Esemplificativo è il caso del centro commerciale La Fiumara di Sampierdarena che restituì alla cittadinanza un'area di circa 168.000 metri quadrati abbandonati di proprietà della società Ansaldo; le intenzioni progettuali ottimizzarono indubbiamente l'area da un punto di vista urbano generando però un maggior impoverimento della zona debilitando la presenza commerciale distribuita nel quartiere. Il progetto attuato innescò un'agglomerazione dei servizi all'interno dell'area riqualificata producendo una dismissione delle attività limitrofe in una zona già fragile. Negli ultimi anni sono stati adottati nuovi piani al fine di agevolare un progetto di ripresa urbana che miri maggiormente ad obiettivi pubblici, ma rimangono comunque indelebili le tracce e i segni appartenenti alla precedente progettazione urbana.

«Non sarà un nuovo PUC a salvare la città, ma quello adottato, che per la prima volta contiene qualche elemento utile a ridurre il rischio ambientale, nel prosieguo del suo iter potrebbe darsi contenuti utili a favorire un reale rilancio, sulla base di una visione del futuro ancora tutta da costruire.»[23]

22
Gabrielli Bruno, l'urbanistica genovese nel primo dopoguerra (1945-1960). Genova: Sagep 1986

23
Bobbio Roberto, 2012. Una città a rischio.

Immagini
Cartoline storiche.

4.1.2. PIANI URBANI INTERGRATI

Il decreto del 22 aprile 2022 del Ministero dell'Interno dichiara il finanziamento per 3.073 milioni di euro dei trentuno piani integrati che le città metropolitane hanno presentato nel programma dei Piani Urbani Integrati all'interno del PNRR M5C2, I2.2, disciplinato dall'articolo 21 del Decreto-legge 152/2021. All'interno della città nel piano "Da periferie a nuove centralità urbane: inclusione sociale nella Città Metropolitana di Genova" presentato a marzo 2022 sono stati finanziati ben diciotto interventi:

- **Intervento 1:** Mitigazione infrastruttura e parco lineare su Lungomare Canepa
- **Intervento 2:** Recupero e valorizzazione dei "Voltini" ferroviari di Via Buranello
- **Intervento 3:** Riqualificazione percorsi pedonali del tessuto storico di Sampierdarena
- **Intervento 4:** Riqualificazione via San Pier d'Arena e realizzazione percorso ciclabile
- **Intervento 5:** Riqualificazione salita Millelire e salita Belvedere
- **Intervento 6:** Riqualificazione e restauro del parco storico di Villa imperiale Scassi – detta "la Bellezza"
- **Intervento 7:** Restauro Palazzo Grimaldi detto "la Fortezza"
- **Intervento 8:** Restauro ex Magazzini del Sale
- **Intervento 9:** Acquisto e restauro Palazzo Carpaneto
- **Intervento 10:** Acquisto e recupero di locale al piano terra Villa Lercari Sauli – detta "la Semplicità"
- **Intervento 11:** Acquisto e demolizione edificio in via F. Noli per realizzazione parcheggio pubblico e mobility hub
- **Intervento 12:** Acquisto e demolizione edificio in via Spataro per realizzazione parcheggio pubblico e spazio sportivo
- **Intervento 13:** Acquisto e restauro di Villa Pallavicini
- **Intervento 14:** Riqualificazione ex area ferroviaria Campasso propedeutica alla realizzazione di impianti sportivi
- **Intervento 15:** Realizzazione del Polo Scolastico del Ponente
- **Intervento 16:** Riorganizzazione della mobilità / accessibilità al p. s. di Via Giotto
- **Intervento 17:** Il nodo urbano di Geo nella Valpolcevera
- **Intervento 18:** Il nodo del torrente Secca in Valpolcevera

Le strategie messe in atto mirano sia ad una rigenerazione territoriale che a politiche sociali che colpiscono la popolazione nel quartiere, potenziando l'offerta culturale e sportiva. Il primo ambito del piano verte principalmente su quattro tipi di azioni:

1. **Valorizzare il patrimonio culturale esistente e acquisire immobili privati in stato di abbandono e inutilizzo al fine di insediare nuove funzioni pubbliche con scopi di carattere formativo e sociale;**

2. **Recuperare spazi pubblici eliminando zone adibite a parcheggi e potenziare percorsi pedonali esistenti;**

3. **Mitigare le infrastrutture presenti integrandole all'interno del tessuto urbano riducendo le esternalità negative;**

4. **Rafforzare la dotazione di infrastrutture sportive.**

Il Piano «mira al superamento del concetto di periferia attraverso la rigenerazione di territori grazie a investimenti volti al miglioramento di ampie aree urbane fragili, la rivitalizzazione economico-sociale, con particolare attenzione alla creazione di nuovi servizi e alla riqualificazione dell'accessibilità e delle infrastrutture».[24]
L'approccio strategico si relaziona a diversi programmi di pianificazione presenti all'interno della città come l'Agenda 2030 di sviluppo sostenibile, il Piano urbano della mobilità sostenibile, la Pianificazione territoriale regionale e la Programmazione 2022-2024 della Città Metropolitana di Genova.

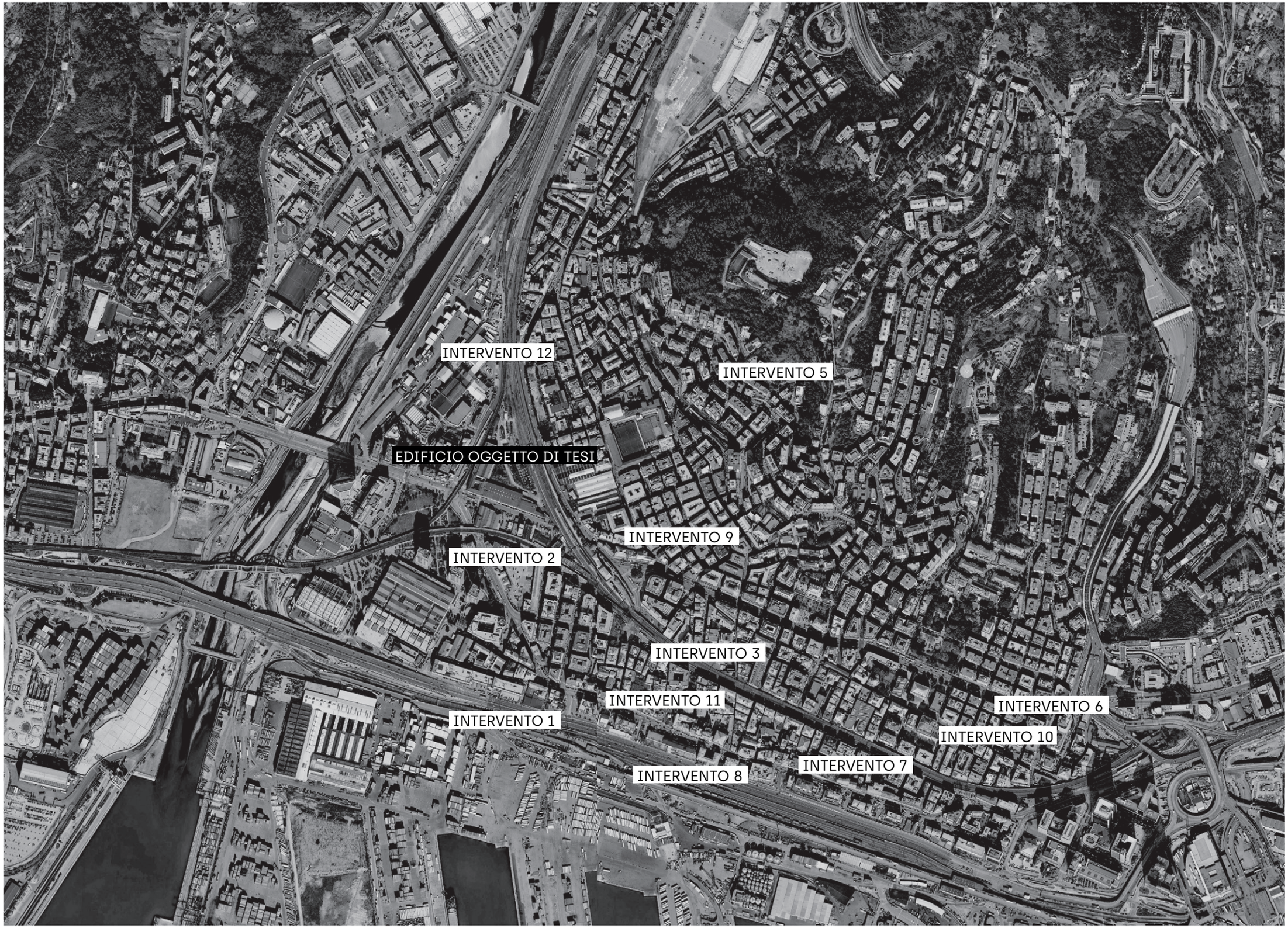
Nella redazione dei Piani Urbani Integrati è specificato come sia necessario intervenire nelle zone dove il degrado urbano è strettamente connesso alle relazioni sociali che creano situazioni di insicurezza nello spazio urbano.
È importante prendere in considerazione gli interventi della zona limitrofe riguardante il Parco del Polcevera e il Cerchio Rosso che prevedono, insieme alla valorizzazione dei Forti, una riattivazione importante dell'area. Attraverso il Bando Periferie, le aree sottostanti la ferrovia presenti in via Buranello sono state riattivate assieme al Centro Civico riscuotendo una notevole attrazione culturale da parte della popolazione a testimonianza della necessità di spazi collettivi nel quartiere.

24
PIANO URBANO INTEGRATO. Da periferie a nuove centralità urbane: inclusione sociale nella Città Metropolitana di Genova. (M5C2 – Investimento 2.2 – PIANI INTEGRATI), MARZO 2022

Immagini
Stefano Boeri Architetti

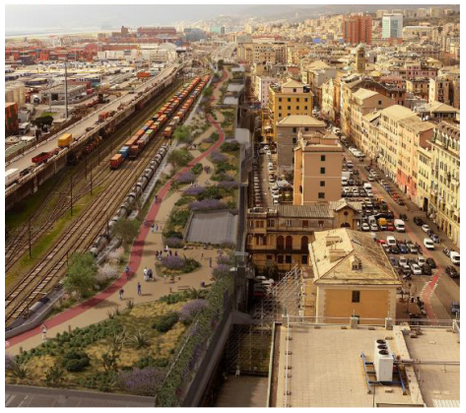
L'edificio oggetto di studio vuole inserirsi all'interno di questo quadro programmatico evidenziando come molti dei punti elencati al suo interno possano verificarsi anche nell'area presa in esame garantendo la riattivazione di un ampio spazio in disuso. Alcuni degli obiettivi del piano prevedono l'acquisizione e la conseguente demolizione di alcuni immobili con l'obiettivo di ricostruirli per di questi riacquisire le quantità di parcheggi rimossi negli spazi pubblici. Al fine di comprendere maggiormente i futuri sviluppi urbani e le relazioni con il caso studio risulta necessario analizzare gli interventi futuri all'interno dell'area presa in esame.

PIANI URBANI INTEGRATI



INTERVENTO 1

MITIGAZIONE INFRASTRUTTURA E PARCO LINEARE SU LUNGOMARE CANEPA



L'arteria stradale negli ultimi anni è stata ampliata per il necessario potenziamento dovuto alle problematiche derivanti dal crollo del Ponte Morandi. Molti comitati locali hanno stimolato l'amministrazione al fine di mitigare questo elemento di disturbo. Il progetto ideato ipotizza la realizzazione di un parco lineare di copertura al fine di costituire «una nuova polarità di servizi e spazi aperti di qualità capace di generare una profonda rigenerazione dell'ambito»[25].

INTERVENTO 2

RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEI "VOLTINI" FERROVIARI DI VIA BURANELLO

L'infrastruttura ferroviaria di Via Buranello genera una barriera fisica che separa nettamente il quartiere. Molte arcate vertono in uno stato di degrado e abbandono. L'obiettivo verte sul recupero di venticinque voltini per generare spazi utili alla collettività che conferiscano una maggior permeabilità al luogo.

25
PIANO URBANO INTEGRATO. Da periferie a nuove centralità urbane: inclusione sociale nella Città Metropolitana di Genova. (M5C2 – Investimento 2.2 – PIANI INTEGRATI), MARZO 2022

INTERVENTO 3

RIQUALIFICAZIONE PERCORSI PEDONALI DEL TESSUTO STORICO DI SAMPIERDARENA

L'intervento agisce principalmente sul tessuto stradale che comprende via di San Pier D'Arena e Via Antonio Cantore. La finalità progettuale si basa sulla pedonalizzazione di parte del tessuto urbano potenziando le qualità degli spazi pubblici e viari.

INTERVENTO 4

RIQUALIFICAZIONE VIA SAN PIER D'ARENA E REALIZZAZIONE PERCORSO CICLABILE

Il progetto punta alla riqualificazione dell'asse viario attraverso la realizzazione di un percorso ciclabile in relazione alla revisione delle aree di parcheggio, il potenziamento del sistema di sorveglianza e illuminazione, la creazione di aree di sosta e l'inserimento di zone verdi con effetti sulla vitalità della zona.

INTERVENTO 5

RIQUALIFICAZIONE SALITA MILLELIRE E SALITA BELVEDERE

Il potenziamento dei collegamenti si relazionano al progetto di rigenerazione del sistema dei forti portato avanti dalla città metropolitana di Genova. Molti tratti delle salite si trovano in uno stato di abbandono e degrado. L'obiettivo è ripristinare questi percorsi per garantirne la giusta fruizione

INTERVENTO 6

RIQUALIFICAZIONE E RESTAURO DEL PARCO STORICO DI VILLA IMPERIALE SCASSI DETTA "LA BELLEZZA"

Insieme a Palazzo Grimaldi e Villa Lercari Sauli, l'edificio storico costituisce la triade delle ville ispirate all'attività progettuale di Galeazzo Alessi. L'intervento verte sulla riqualificazione e il restauro della villa storica del Seicento in una prospettiva di potenziamento delle aree di sosta e gioco e l'inserimento di attrezzature esterne specifiche per la terza età.

INTERVENTO 7

RESTAURO PALAZZO GRIMALDI DETTO "LA FORTEZZA"

Precedentemente adibita a sede scolastica, fu chiusa nel 2006 a causa degli elevati costi di ristrutturazione. Attraverso il Bando Periferie del Comune di Genova sono stati eseguiti alcuni interventi di restauro non sufficienti al totale ripristino dell'immobile. Attraverso i fondi dei Piani Urbani Integrati si rende possibile la conclusione dell'opera.

INTERVENTO 8

RESTAURO EX MAGAZZINI DEL SALE

L'edificio ha subito innumerevoli modifiche subendo infine un processo di degrado e abbandono di parte di esso. Agendo sulla parte ovest del blocco l'obiettivo risulta quello di collocare un polo formativo di natura culturale e sociale inserendo di spazi espositivi e didattici che vertono sulla divulgazione dei mestieri legati al porto ponendosi in dialogo con essi.

INTERVENTO 9

ACQUISTO E RESTAURO PALAZZO CARPANETO

L’intervento previa acquisizione mira al recupero del patrimonio storico individuato all’interno del palazzo prevedendone la valorizzazione e la riattivazione attraverso l’inserimento di sale espositive, spazi dedicati al co-working e alle aule e aprendo l’edificio alla cittadinanza.

INTERVENTO 10

ACQUISTO E RECUPERO DI LOCALE AL PIANO TERRA VILLA LERCARI SAULI DETTA “LA SEMPLICITÀ”

Gli obiettivi progettuali di rifunzionalizzazione della villa abbandonata vertono alla creazione di attività culturali e sociali che incrementino quelle intraprese dal Centro Civico Buranello, creando una polarità urbana di aggregazione.

INTERVENTO 11

ACQUISTO E DEMOLIZIONE EDIFICIO IN VIA F. NOLI PER REALIZZAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO E MOBILITY HUB

La demolizione dell’edificio sito in via Noli mira ad una ricollocazione degli spazi di parcheggio sottratti alla vicina via San Pier d’Arena con tre differenti ipotesi: la prima verte sulla realizzazione di parcheggi a raso; la seconda un parcheggio interrato; la terza una struttura metallica adibita a parcheggio simile agli edifici esistenti.

INTERVENTO 12

ACQUISTO E DEMOLIZIONE EDIFICIO IN VIA SPATARO PER REALIZZAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO E SPAZIO SPORTIVO

Attraverso la demolizione dell’edificio esistente l’obiettivo di progetto verte sulla ricostruzione del complesso ad uso multifunzionale includendo parcheggi, uffici, un parco-tetto-giardino, locali ristorazione e impianto sportivo.

«Quando la demolizione diventa un progetto, vale a dire quando la distruzione la tabula rasa diventano lo sprigionamento di energia e trasformative all'interno di un processo di rigenerazione? quale cosa fare della demolizione di fronte a un contesto già naturalmente distrutto o comunque destinato a distruggersi? è possibile pensare alla demolizione con uno strumento di riconfigurazione di risignificazione simbolica della città contemporanea?» [26]

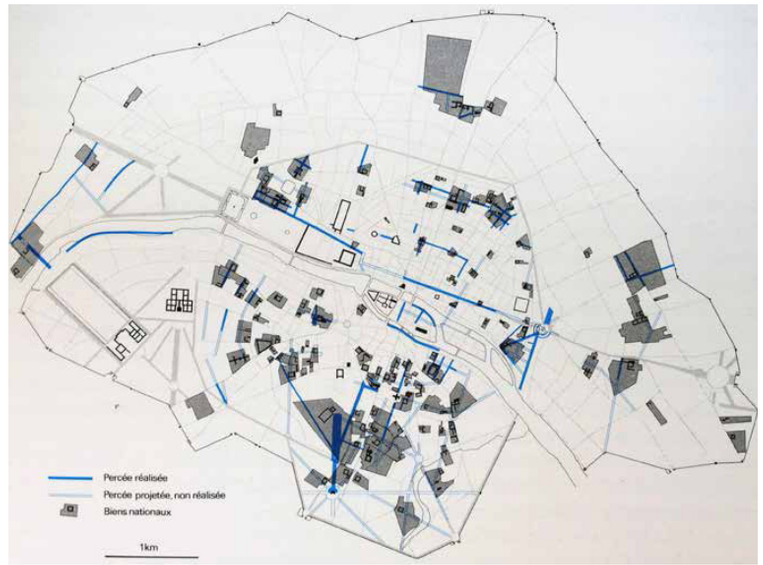
«La demolizione cambia improvvisamente significato. essa non coincide più un'azione violenta e distruttiva, quanto piuttosto con un lento per prestito processo di decostruzione della geometria e delle strutture spaziali esistenti, allo scopo di convertire l'architettura in un sistema aperto e complesso di eventi che si intrecciano uno con l'altro è secondo rapporti negli tal volta conflittuali.» [27]

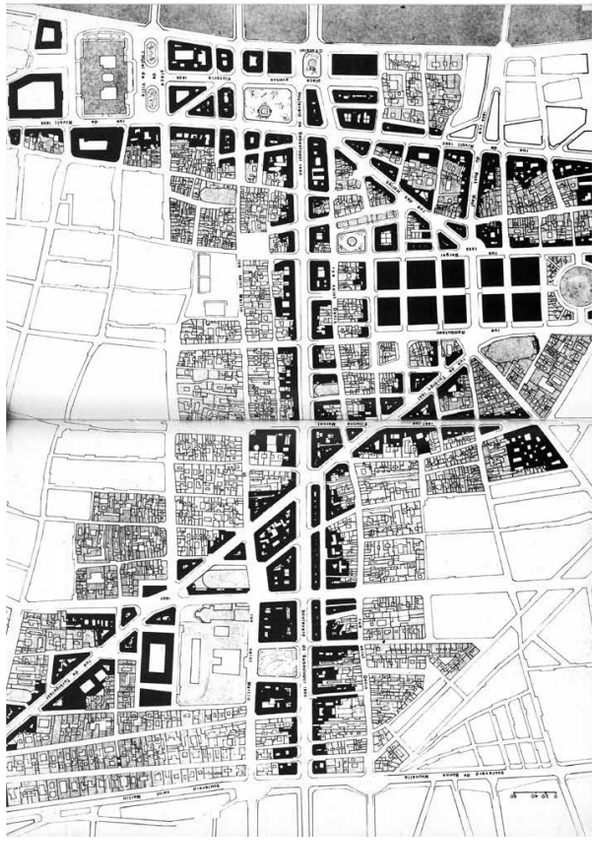
Vi è sono sempre un perimetro e un confine tra ciò che viene demolito e cosa rimane. Lo spazio delle demolizioni è solo uno spazio del caos e della libertà? O può essere un primo passo verso la realizzazione di uno spazio di città? Prefigurare l'assetto della nuova città già a partire dallo spazio vuoto?
La volontà di analizzare i due casi emblematici di Parigi e Roma nasce dalla necessità di indagare le demolizioni come strumento urbano di risignificazione della città differenziandolo dal mero atto demolitorio assimilabile alla distruzione.

26
Criconia, Alessandra. Figure Della Demolizione Ovvero La Città Come "manufatto Disfatto". Genova Milano: Costa & Nolan, 1998. Print. Pre.testi p 8

27
Ivi. P 9

PARIGI





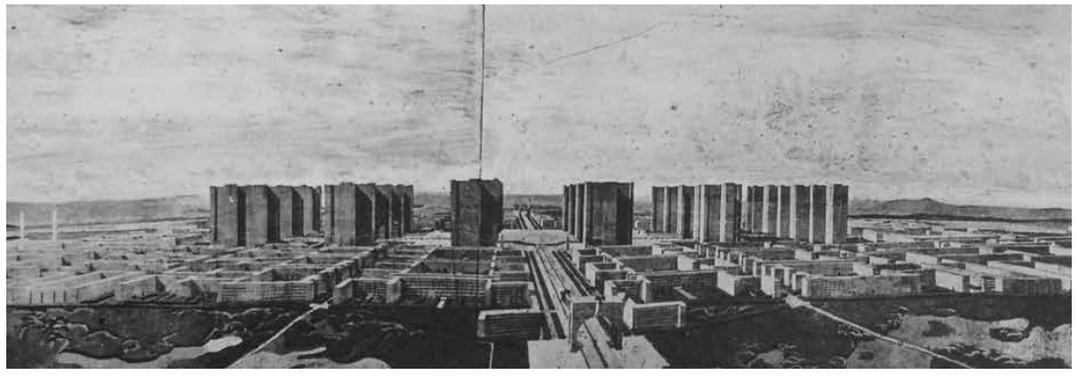
Tra il 1789 e il 1870 Parigi cambiò completamente il suo aspetto urbano e sociale. Questo grande progetto nasce dalla volontà e dalla necessità della nuova classe borghese di esprimere attraverso l'assetto urbano i volari della nuova società venutasi a formare.
L'Assemblée nationale constituant rappresenta il nuovo potere di Parigi che, attraverso la Commission des Monuments, in dialogo con la Commission des Artistes, fu incaricata di elaborare un nuovo piano per la trasformazione della città. La borghesia prese pieno possesso di Parigi rendendo necessaria la trasformazione della città così da rappresentare l'espressione dei nuovi valori.

Trasformarla nella capitale borghese significò modificarla non solo attraverso una logica territoriale ma anche, e soprattutto, tramite la logica del profitto. Da piccole vie e strette strade si creano i grandi Boulevard ancora oggi simbolo della capitale francese, il tutto mediante lo strumento delle demolizioni.

Il progetto, oltre alla fascia stradale, comprende anche edifici limitrofi, scelta che comporta la realizzazione di uno spazio di sventramento informe, strettamente dipendente dal disegno della proprietà privata. Il plusvalore delle nuove strade crea un meccanismo produttivo in cui la demolizione diviene una produzione di introito, trovando un giusto equilibrio tra investimento e plusvalore. La trasformazione urbana è un più complesso e significativo processo in cui risulta fondamentale il rapporto ponderato tra le demolizioni e le edificazioni. Si innesta un processo nuovo: sorgono le demolizioni spontanee per mano di privati al di fuori degli spazi di progetto creando uno spazio d'azione ancora più frastagliato, ma in zone limitrofe alle operazioni di Hausmann aumentandone il valore.

Diviene quindi un progetto che stimola un processo in cui la demolizione risulta essere un efficace strumento di modifica territoriale, economica e sociale. Un modello formale che segue il plus valore, creando una forma spaziale che si potrebbe definire borghese.

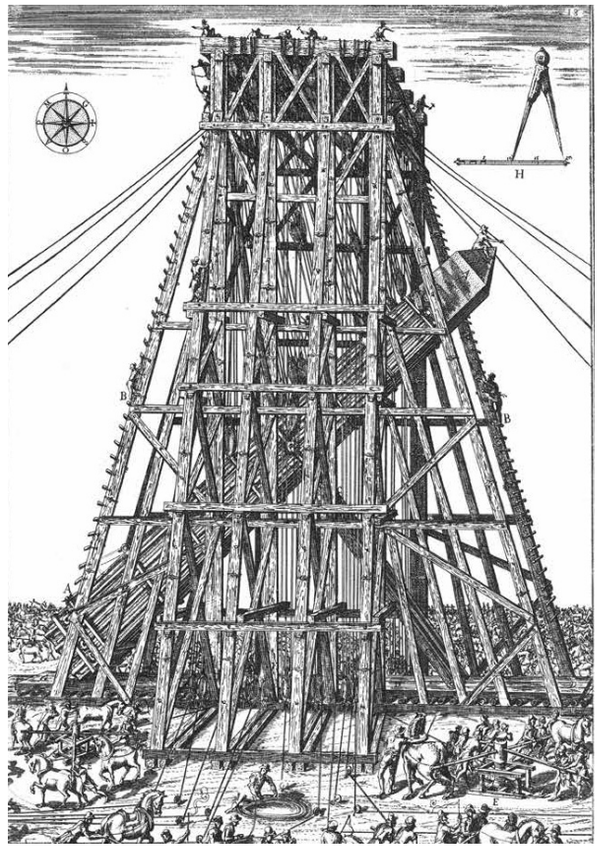
«Le guerre si combattono dappertutto, le rivoluzioni si fanno in città.»[28]

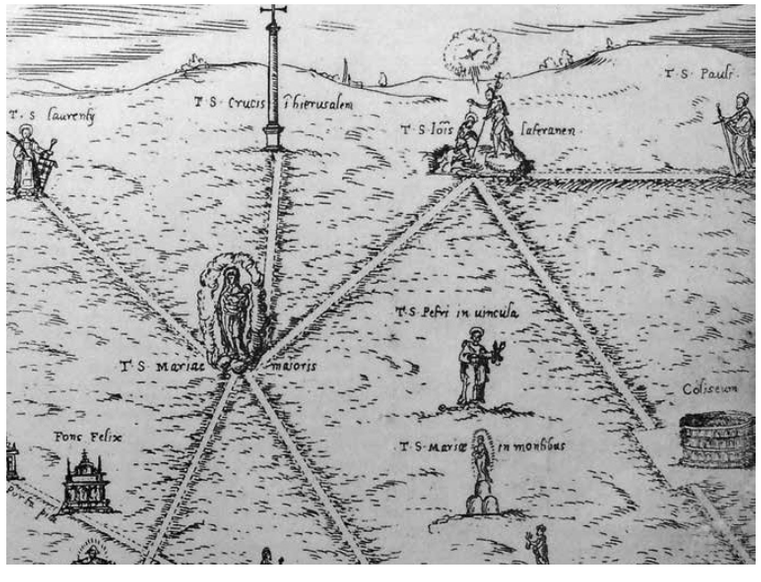


[28] Carpi, Paolo. DEMOLIZIONI. FARE SPAZIO ALLA CITTÀ NUOVA. 2019. Università degli studi di Genova, tesi di dottorato.

IMMAGINI

Carpi, Paolo. DEMOLIZIONI. FARE SPAZIO ALLA CITTÀ NUOVA. 2019. Università degli studi di Genova, tesi di dottorato.

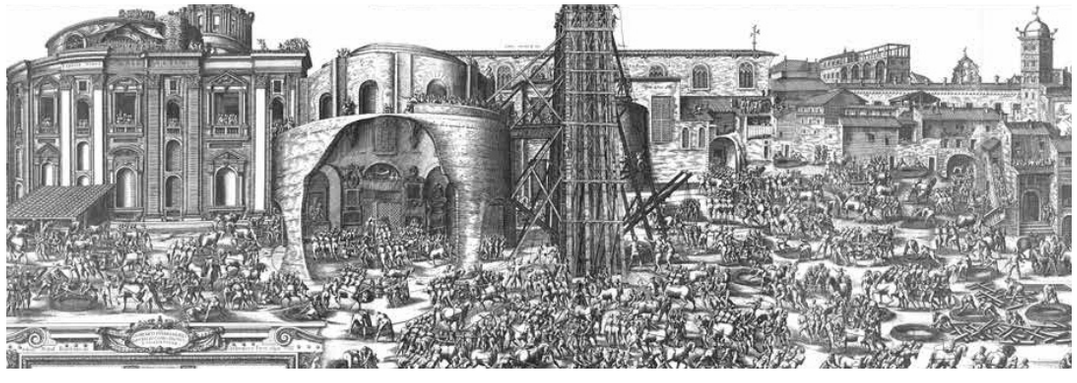




Alla fine del Cinquecento Roma subisce una trasformazione radicale: Sisto V e il suo architetto Domenico Fontana dichiarano l'intenzione di trasformarla nella città ecumenica attraverso l'apertura di nuove strade e l'erezione degli obelischi.

Questo significa agire su un piano materiale e simbolico: la trasformazione della città non fu intrapresa come un ammodernamento, bensì come una modifica in senso ecumenico realizzata attraverso la formalizzazione dello spazio delle demolizioni. Tramite il trasferimento degli obelischi si innesca all'interno della città un progetto di trasformazione totale, che assunse un significato nuovo. Lo spostamento avviene attraverso una macchina in legno talmente vasta da essere in grado di trasferire il monumento all'interno della città.

Attraverso il movimento della macchina agiscono le demolizioni legate al trasporto dell'obelisco e dello strumento necessario al processo. Si creano quindi degli spazi vuoti che si legano al contesto della città romana creando diverse occasioni progettuali. Si attribuiscono nuovi valori agli spazi urbani che si generano dallo spostamento della macchina. Le demolizioni coincidono con la cornice dello spazio vuoto dove si viene a creare la forma della città nuova, strettamente legata a quella esistente. Le demolizioni derivano dallo spazio che serviva all'enorme macchina per muoversi all'interno della città creando degli spazi aperti. Questi risultano parte del progetto ideato da Sisto V, i vuoti avrebbero creato la nuova città lasciando aperte le infinite possibilità progettuali.



«la ricostruzione critica della città, nasce dall'elaborazione della sua crisi e rappresenta la speranza che un atto rivoluzionario sia possibile.» [29]

[28] Terranova, Antonino, Alessandra Criconia, and Alessandro Galassi. Il Progetto Della Sottrazione. Roma: Fratelli Palombi, 1997. Print. Groma Quaderni 3. Barbieri Giuseppe. Tempo di demolire. p 30

IMMAGINI

Carpi, Paolo. DEMOLIZIONI. FARE SPAZIO ALLA CITTÀ NUOVA. 2019. Università degli studi di Genova, tesi di dottorato.

_4.0.

SPAZIO DELLE POSSIBILITÀ

demolire significa mettere in crisi, si rende evidente un problema che è già in corso, ma allo stesso tempo significa essere pronti ad agire. Si mette in discussione la città e la sua identità.

1.1. COSA SI DEVE CONSERVARE E COSA NO?

Demolizione e conservazione sono due facce della stessa medaglia.[30]

Esistono aree del tessuto urbano che sono state costruite negli anni per evidenti necessità, ma loro presenza risulta ormai superflua agli attuali bisogni della città. Alcune zone di Genova sono composte infatti da quartieri un tempo fulcro dell'attività industriale ormai diminuita. Bisogna guardare al tessuto urbano e conservare senza congelare in un'ottica di reintegrazione del tessuto e degli spazi limitrofi. Il contesto è essenziale.
La scelta di Preservare un tessuto fortemente antropizzato legittimandolo attraverso il principio di conservazione dell'edificabilità o ricercando in esso l un'intoccabilità, giustificata da processi storici e culturali, provoca una città congestionata. «Forse la testardaggine degli architetti – una miopia che li ha portati a credere che l'architettura non sia solo veicolo di tutto ciò che è bene, ma anche la spiegazione di tutto ciò che è male – non è solo una deformazione professionale, ma una reazione di orrore per ciò che rappresenta l'opposto dell'architettura, cioè un'istintiva repulsione per il vuoto, la paura del nulla.» [32]

[30] Carpi, Paolo. DEMOLIZIONI. FARE SPAZIO ALLA CITTÀ NUOVA. 2019. Università degli studi di Genova, tesi di dottorato.

[31] Rusci, Simone, and Arturo Lanzani. La Città Senza Valore Dall'urbanistica Dell'espansione All'urbanistica Della Demolizione. Milano: Angeli, 2021. Print Urbanistica

[32] Koolhaas, Rem, and Manuel Orazi. Testi Sulla (non Più) Città. Macerata: Quodlibet, 2021. Print. Habitat 32. P 56

[33] Criconia, Alessandra. Figure Della Demolizione Ovvero La Città Come "manufatto Disfatto". Genova Milano: Costa & Nolan, 1998. Print. Pre.testi. p 25

«Si è persa, insomma, l'occasione di usare la tipologia per il suo scopo elettivo che è quello di indagare sull'identità più profonda degli edifici allo scopo di acquisire quei riferimenti intriseci che indirizzano e legittimano il progetto d'intervento sul costruito. [...] Nel recupero, divenuto ormai ideologia o mistica o disciplina separate, a seconda del tipo di proselito, primeggia la conservazione o, almeno, l'intenzione conservativa; per avviare un bilancio consuntivo bisogna, allora, porre il seguente quesito: che cose e come si è conservato?»[33]

«Ogni manufatto esistente diventa notevole per un qualche motivo, diventa memoria materiale e, diventando memoria di sé, aspira alla condizione di Monumento. [...] Non si può abitare modernamente un Monumento, non si può "abitare una memoria", se non attuando una finzione»[34]

Parlare di demolizione necessita l'abbattimento dei pregiudizi che connotano il termine: è necessario scardinare il suo significato notoriamente attribuito al sinonimo di distruzione o del recare danno. Nella città contemporanea il termine ha iniziato ad assumere declinazioni con un valore pressoché "curativo"[35], abbandonando la connessione che lo lega alle azioni nefaste che hanno leso i legami territoriali e culturali di un luogo. La demolizione è entrata quindi a far parte dello stesso processo progettuale che è alla base di una trasformazione edilizia e urbana.

La storia di ogni città è stata investita da processi di cambiamento determinati da eventi bellici e di trasformazione che hanno garantito l'adattamento insediativo. Oggi l'immagine disgregata dei grandi agglomerati metropolitani e la precarietà dell'esistente sono condizioni reali che fanno riflettere e gettano una luce nuova sulla demolizione[36], ragion per cui al fine di intraprendere un processo di risignificazione della città risulta indispensabile un progetto di reintegrazione che recuperi gli spazi essenziali dell'abitare.

[34] Criconia, Alessandra. Figure Della Demolizione Ovvero La Città Come "manufatto Disfatto". Genova Milano: Costa & Nolan, 1998. Print. Pre.testi. p 29

[35] Posocco, Pisana, and Manuela Raitano. La Seconda Vita Degli Edifici Riflessioni E Progetti. Criconia Alessandra. Demolizioni sensibili e rigenerazione urbana. Macerata: Quodlibet, 2016. Print. Diap Print. Teorie 8. P 148

[36] Criconia, Alessandra. Figure Della Demolizione Ovvero La Città Come "manufatto Disfatto". Genova Milano: Costa & Nolan, 1998. Print. Pre.testi. p 6

[37] Posocco, Pisana, and Manuela Raitano. La Seconda Vita Degli Edifici Riflessioni E Progetti. Criconia Alessandra. Demolizioni sensibili e rigenerazione urbana. Macerata: Quodlibet, 2016. Print. Diap Print. Teorie 8. P 151

«Nello scenario attuale condizionato dalla fragilità dell'economia e da valori demografici squilibranti, la demolizione è tornata alla ribalta come strategia di recupero e di salvaguardia ambientale che però è attenta alle identità dei luoghi e alle appartenenze.»[37]

LA NECESSITÀ DEL VUOTO

Costruire nel vuoto vuol dire anche operare nella strategia della molteplicità dei tempi e dei soggetti: demolire, in un tempo, le future costruzioni possibili.[38] Nella storia dell'architettura la forma del vuoto ha ricevuto differenti definizioni. Il vuoto può essere delineato come un impedimento fisico di accesso, uno spazio sottratto alle forme relazionali necessarie all'abitare urbano. Lo spazio pubblico viene identificato in uno scenario di relazioni e azioni fondamentali alla collettività. Le modifiche spaziali all'interno della città garantiscono quindi modalità di percezione necessarie a conferire significati al luogo. Quando all'interno della città determinati luoghi vengono a mancare si creano dinamiche irreversibili: L'impossibilità di entrare in contatto con la forma urbana genera un distacco relazionale che è alla base del fenomeno di abbandono. Rendere accessibili i luoghi della città in attesa genera una riattivazione che è alla base dei fenomeni di ripresa urbana.

«Il vuoto è qualcosa che si ottiene. Il vuoto viene ad essere la presenza di un'assenza».[39] Bisogna agire per mezzo di un progetto di "disoccupazione" dello spazio attraverso la costruzione del vuoto. Diventa inevitabile riequilibrare l'assetto urbano al fine di garantire gli spazi essenziali dell'abitare.
Agire all'interno di un contesto fortemente "rapallizzato" necessita dunque dello strumento delle demolizioni che non si contrappone imprescindibilmente all'azione edificatoria che è «per certi versi una semplice "estensione" del costruire».[41]

All'interno di questa ricerca progettuale si vuole investigare l'ipotesi dell'approccio demolitorio in una visione deco-struttiva basata su una frammentazione graduale, con l'obiettivo di scaturire all'interno delle relazioni economiche e sociali una riattivazione dell'area. L'ipotesi si avvale di questo strumento all'interno di politiche di gestione urbana in atto, al fine di garantire una testimonianza plausibile in uno scenario contemporaneo.

38 Terranova, Antonino, Alessandra Criconia, and Alessandro Galassi. Il Progetto Della Sottrazione. Roma: Fratelli Palombi, 1997. Print. Groma Quaderni 3. Barbieri Giuseppe. Tempo di demolire. p 32

39 Jorge Oteiza, in Renato Bocchi, A proposito del concetto di spazio in scultura e architettura, in A. Cornoldi, Architettura degli interni, quaderni IUAV, Padova, 2005, p. 145

40 Jorge Oteiza, in Renato Bocchi, A proposito del concetto di spazio in scultura e architettura, in A. Cornoldi, Architettura degli interni, quaderni IUAV, Padova, 2005, p. 145

41 Terranova, Antonino, Alessandra Criconia, and Alessandro Galassi. Il Progetto Della Sottrazione. Roma: Fratelli Palombi, 1997. Print. Groma Quaderni 3. Purini Franco. Demolizioni p 26

4.1.1. GENOVA MENO 1%

1 Intervista di Giacomo Summa (baukuh) Pinksummer, febbraio 2013.

Nel 2011 un gruppo di studi di architettura tra cui baukuh, Gosplan, OBR, Sp10 e Una2 pubblicano un manifesto provocatorio, chiamato appunto Genova meno 1%, che si pone l'obiettivo di aprire un dibattito sul futuro della città.

Nel 2013 nella galleria Pinksummer, in occasione della mostra che trattava diverse visioni futuristiche della città, lo studio Baukuh propose una visione dal titolo Demolire Genova.
Riprendendo il manifesto del 2011 rappresentano un progetto dove attraverso piccoli interventi di demolizione, nonché l'1% degli edifici esistenti a Genova, si incrementa il suolo permeabile al fine di creare spazi pubblici adeguati, ormai rari all'interno del tessuto urbano.

Lo studio d'architettura raccoglie diverse interviste degli abitanti dei quartieri genovesi più densamente popolati chiedendo quali edifici avrebbero voluto demolire e perché. Da queste emerge una forte volontà da parte dei cittadini di appropriarsi di porzioni di territorio al fine di creare spazi pubblici di aggregazione.

MANIFESTO

1. Genova è un paradosso
Da più di trent’anni Genova è afflitta dal declino demografico. La particolare condizione geografica della città stretta tra mare e montagne, il boom edilizio degli anni ‘60 e poi la perdita rapidissima di quasi un terzo della popolazione lasciano sul terreno un paradosso: da un lato circa il 10% di case vuote, dall’altro un territorio saturo di palazzi fin nel fondo delle valli e in cima ai monti. Oggi Genova è una città inspiegabilmente priva di parchi; è una città in cui posteggiare è un’impresa quotidiana; è una città con un equilibrio ecologico fortemente compromesso. Oggi Genova è una città che allontana abitanti invece che attrarli.

2. La crisi demografica è un’occasione
La crisi demografica può essere intesa come una sciagura da subire, oppure come un’occasione di cui approfittare. Oggi Genova è di fronte a questo bivio: da una parte c’è la conservazione del patrimonio immobiliare e della rendita, ossia l’abbandono della città al suo declino, l’attesa inerme di una spregiudicata multinazionale cinese che inesorabilmente arriverà a far fruttare le potenzialità di Genova dopo averne fatto serenamente tabula rasa. Dall’altra parte c’è la possibilità di affrontare a viso aperto le nuove condizioni in cui la città si trova, usandole per immaginare un progetto che punti tutto su una nuova qualità della vita.

3. Vogliamo un progetto visionario
Questo progetto dovrà essere capace di interpretare i sogni dei genovesi prima ancora di inseguirne i bisogni, dovrà essere capace di convincere prima di realizzare, di immaginare il futuro prima di risolvere il presente. Oggi non servono né inconsistenti progetti utopici, né ottusi tecnicismi: serve un progetto visionario che sia in grado di stimolare il desiderio di investire, un progetto che sta prima dell’atto concreto e che ne è l’indispensabile premessa.

4. Demolire l’1%
Oggi a Genova esiste la possibilità di demolire alcuni edifici. Attraverso le demolizioni è possibile rimodellare la città. È necessario immaginare un progetto che si assuma la responsabilità di eliminare ciò che intralcia e che si prenda la libertà di decidere come usare il vuoto che ne deriva. Individuiamo nell’1% la quantità di edifici che è possibile demolire e chiamiamo questo progetto GE -1%.

5. La demolizione è un atto positivo
Demolire per liberare spazio Demolire per piantare alberi Demolire per circolare meglio Demolire per ricostruire meglio Demolire per valorizzare il resto Demolire per risparmiare energia Demolire per difendere il territorio.

6. I nostri limiti
GE -1% è un progetto di architettura, gratuito e non richiesto. In quanto tale, GE -1% è realista senza essere
immediatamente realizzabile, è visionario senza essere folle, è preciso senza essere esaustivo. GE -1% si occupa solo dei dispositivi spaziali necessari per ottenere una città bella ed efficiente. GE -1% si limita ad individuare la demolizione come strumento adeguato alle condizioni in cui la città si trova oggi.

7. Demolire per creare valore
Un bilancio economico delle demolizioni deve essere fatto considerando da una parte il valore virtuale dell’attuale patrimonio immobiliare sovrabbondante e dall’altra il valore reale del futuro patrimonio immobiliare selezionato e rinnovato. Meno edifici non significa necessariamente meno valore.

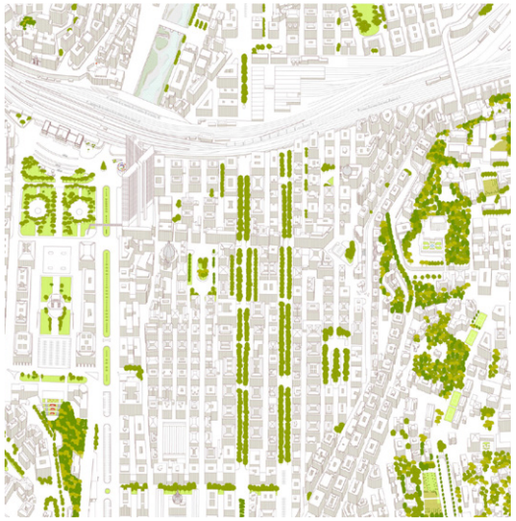
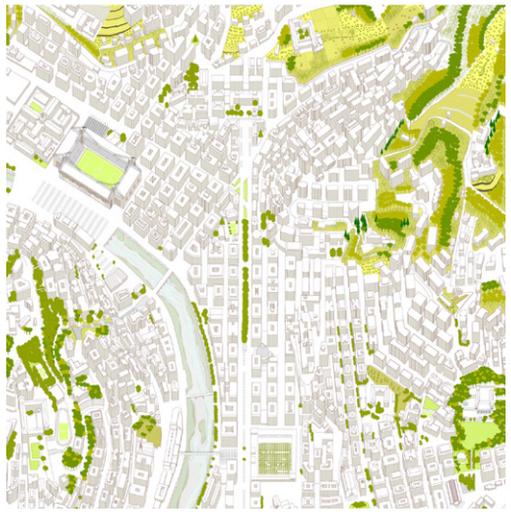
8. Tutta la città
La crisi demografica investe tutto il territorio di Genova, tanto quanto la carenza di parchi e di parcheggi. Gli edifici sono affastellati uno sull’altro nel centro storico come a Quezzi o a Sestri Ponente. È tempo di accordare la stessa dignità a ogni pezzo della città e fare un progetto che li abbracci tutti.

9. Un progetto sperimentale
GE -1% è un esperimento. Come ogni esperimento, GE -1% risponde a una condizione specifica e allo stesso tempo ambisce ad un valore più generale. Genova può diventare il laboratorio in cui vengono messe a punto nuove strategie che potranno valere come modello anche per altre città.

10. Un progetto pubblico
GE -1% è un progetto rivolto a tutta la città. GE -1% è un progetto semplice che intende dare forma ai desideri dei cittadini. GE -1% è un progetto per discutere.

Genova, 30 gennaio 2011

baukuh
Gosplan
OBR
Sp10
Una2

IMMAGINI
Demolishing Genoa, PROJECT TYPE:
Exhibition Baukuh 2013.

ARCH. NORA ALBA BRUZZONE

Nora Alba Bruzzone è l'architetta responsabile dell'Ufficio Urbanistica - Pianificazione Urbanistica Settoriale (Urbanistica Commerciale) del Comune di Genova con cui sono stati fissati alcuni incontri per analizzare la storia dell'edificio preso in esame e le controversie che hanno portato al processo di abbandono dell'immobile, tenendo in considerazione il tessuto urbano e sociale del quartiere di Sampierdarena.
L'ufficio che presiede cura il percorso urbanistico edilizio propedeutico alla realizzazione di grandi progetti di rigenerazione urbana nonché l'attuazione dei distretti di trasformazione. In particolare, segue l'istruttoria di Progetti Urbanistici Operativi, Accordi di Programma e Accordi di Pianificazione e le eventuali modifiche dell'apparato normativo del Piano Urbanistico Comunale, unite alla sua relativa applicazione. Tra gli incarichi rientra anche la verifica della conformità urbanistica di interventi complessi e il rilascio di pareri in merito ad insediamenti commerciali, esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita.

È sicura la ricollocazione dell'attività commerciale di Scarpe & Scarpe all'interno di questo edificio?

L'entrata di Scarpe & Scarpe sembrerebbe definitiva, ma la certezza ci sarà solo quando avremo un progetto presentato ufficialmente.

I Piani Integrati Urbani prevedono l'eliminazione di alcuni spazi adibiti a parcheggio e la ricollocazione di questi in edifici che verranno demoliti e ricostruiti appositamente. La proposta di inserire anche nel fabbricato in esame delle zone di sosta potrebbe essere necessaria?

È un quartiere che ha fame di parcheggi. Il fatto di essere in posizione nascosta rispetto alla viabilità principale è un'occasione per riqualificare anche i marciapiedi e i percorsi pedonali che sono sempre sacrificati, soprattutto in questa zona.

Includere nel progetto la realizzazione di un centro sportivo all'interno dell'edificio potrebbe essere un'ipotesi da intraprendere?

Tante realtà sportive stanno cercando un luogo adatto dove inserire campi da padel al chiuso. Non è facile perché servono determinate altezze e non tutti gli immobili si prestano. Più che altro il nostro problema è che gli immobili che si presterebbero come altezze poi non vanno bene dal punto di vista urbanistico perché sono inseriti in ambiti produttivi dove questa funzione non viene contemplata. Quindi è proprio questo l'edificio giusto perché ha le giuste altezze in una superficie di piano adeguata.

Ho visto che il verde esistente, come quello della fiumara è chiuso alla cittadinanza. Perchè?

Questo è un problema che abbiamo in generale. Quando il verde è privato, gravato di servitù d'uso pubblico poi tutti chiedono per questioni di sicurezza di chiuderlo. Sono zone che se non hanno a contorno delle funzioni che tengono viva la zona anche nelle ore serali si prestano a qualsiasi tipo di attività che potrebbe recare danno all'ambiente. Tutti ci chiedono di chiuderlo e alla fine siamo arrivati all'accordo di disciplinari in cui ci diamo degli orari che somigliano a quelli dei parchi urbani. Però il problema sono principalmente la funzioni che si mettono intorno: con una funzione sportiva che potrebbe anche essere attiva nelle funzioni serali si potrebbe ovviare a questo problema.

L'inserimento di una ciclofficina, alcuni spazi culturali e un centro sportivo con annesso bar/zona ristoro indipendente si integrerebbe con le funzioni in progetto?

Quello che hai fatto mi sembra molto interessante, sia dal punto di vista funzionale sia per l'integrazione con il contesto che

hai preso in esame, soprattutto perché interessa le dinamiche attuali che si stanno svolgendo su questo spazio. Potremmo farlo domani se trovassimo l'appoggio sicuro di persone interessate.

L'edificio risulta dismesso da molti anni, come mai? Quali sono le cause del suo mancato riutilizzo?

Uno dei motivi principali per cui questo edificio non viene riutilizzato è anche la sua ampia metratura che ne ostacola l'utilizzo.

La difficoltà principale, oltre a quelle dovute alle pratiche amministrative e burocratiche, è anche un po' l'intenzione delle persone coinvolte in queste dinamiche. Tante volte noi proponiamo un mix per far funzionare questi edifici vecchi e grossi. Spesso gli operatori sono un po' reticenti perché ognuno vorrebbe essere da solo e non avere commissioni con nessuno. Però è anche vero che ad oggi l'unica possibilità concreta che abbiamo di ridare vita a questi spazi è quella di farli funzionare nell'arco delle ventiquattro ore in maniera diversa. Perché altrimenti rimangono sempre dei buchi vuoti che non risolviamo e non ci danno spazi di qualità.

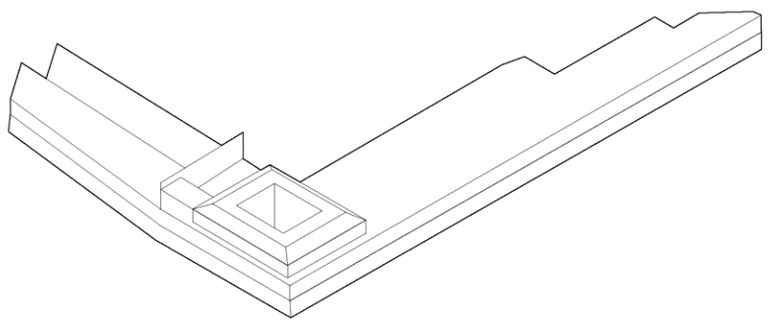
L'edificio è dismesso da un bel po', circa dall'inizio degli anni Novanta del Novecento. La ASL 3 aveva manifestato un interesse nei confronti di questo edificio al fine di trasferirvi gli ambulatori, ma non ha mai presentato progetti a titolo edilizio. Perché poi spesso questi interventi hanno una serie di passaggi e carteggi con gli enti che sono interlocutori che sono fatti per valutare le proposte e spesso non si arriva a quel passaggio formale che garantirebbe un intervento, nel senso di un progetto protocollato. Però di carta prima se ne fa tantissima. È tutto rimasto a livello di proposte, come le tantissime che abbiamo ricevuto in questi anni. Ci hanno mandato degli elaborati ma non si è concretizzato nulla, non abbiamo progetti ed elaborati ufficiali.

Il fatto che un'unica attività gestisca tutto l'edificio essendo molto grande è difficile trovarla. Magari abbiamo anche trovato negli anni chi era interessato più ad una fetta che all'altra ma mai a tutto l'edificio intero. E questo è un problema perché la proprietà tende a stare a sentire chi si vuole prender tutto perché si cerca di evitare il frazionamento che avvii solo un pezzettino. Il problema della convivenza tra le diverse realtà interne ad un unico edificio è reale. Abbiamo avuto nel tempo diverse proposte, tra cui quella di fare un centro di educazione all'informatica, ai social e a internet, insieme alle solite due medie strutture di vendita. Sono cose che a noi vanno bene ma quando si tratta di concretizzare tra di loro non si mettono mai d'accordo. Anche perché secondo me il problema è che gli edifici più stanno lì più si ammalano per cui quando devi recuperarli ogni anno è sempre più quello che devi fare per metterli in funzione e quindi rispetto al prezzo con il quale vengono messi sul mercato c'è anche questo aspetto che chi se li prende deve fare un sacco di lavori e il gioco non vale la candela. Sono troppo grossi per avere un'unica funzione gigantesca che riesca economicamente a farsi carico di tutto e i singoli poi non si mettono d'accordo su chi deve fare cosa. E non piace neanche pensare di dover convivere con una parte di edificio in disuso.

Viste anche le motivazioni del mancato arrivo di proposte ufficiali, lo strumento delle demolizioni potrebbe facilitare il riutilizzo dell'edificio?

È giusto ridurre la volumetria in questo senso, perché se l'alternativa è che resti vuoto allora è corretto ridimensionarla a quelle che sono le sue vere potenzialità.
Spazi d'aggregazione all'interno del quartiere non ce ne sono, se non La Fiumara, ma con tutte le criticità che ne sono derivate. È un puro centro commerciale puro. Ha avuto un effetto devastante perché tutti i piccoli negozi della zona hanno chiuso. Ha comportato il classico effetto del centro commerciale che desertifica l'intorno, non possiamo negarlo. Doveva riqualificare il quartiere e ha fatto esattamente il contrario. Le persone della zona se vogliono passeggiare non vanno all'esterno nelle vie del quartiere ma si infilano dentro l'edificio che è esattamente il contrario di quello che si voleva ottenere.
Il parco non è connesso con il contesto, se passeggio lo faccio con il fine di stare in quell'area recintata, è chiuso su sé stesso. Bisognerebbe pensare al tuo intervento come una possibilità di creare dei percorsi pedonali nuovi e flussi intorno che connettano La Fiumara e l'intorno.

L'edificio oggetto della tesi è situato all'interno dello snodo ferroviario che divide il quartiere di Sampierdarena in tre zone: due ormai principalmente residenziali e una caratterizzata da un tessuto industriale, che presenta molti fabbricati dismessi. L'impostazione planimetrica del fabbricato ad "L" crea un elemento di chiusura lungo la strada principale, di, unica direttrice che oggi attraversa questo spazio. La presenza del sistema ferroviario limita l'accesso all'area costretta tra via Stefano Dondero, via Giuseppe Spataro e via Paolo reti, garantendo il passaggio solo attraverso via Degola, utilizzata principalmente da una percorrenza automobilistica. Sul lato opposto della carreggiata si trovano alcune attività commerciali che rendono "attiva" la zona, tra cui un supermercato che permette – solo durante nelle ore di apertura – il passaggio pedonale attraverso l'unico "voltino" ferroviario aperto. È importante sottolineare la presenza di altri due passaggi voltati occlusi che se riaperti potrebbero permettere una maggiore fruizione degli spazi, soprattutto dal punto di vista pedonale.



Analizzare le caratteristiche del fabbricato risulta essenziale per ipotizzare un processo di demolizione che preveda il recupero di parte di esso. Il piano terra – che si sviluppa per una superficie di circa 7.122 mq – si affaccia unicamente sul percorso stradale di via Degola a causa di un aumento di livello del terreno nella parte retrostante dell'area, dovuto alla necessità di livellare la zona merci dell'ex deposito con una connessione ferroviaria diretta. Difatti il primo piano, di circa 6.478 mq presenta ancora oggi una parte dei binari che un tempo permettevano l'accesso interno dei vagoni merci, garantendo una migliore attività di scarico e carico. All'incrocio tra le due maniche si situa l'unica elevazione a secondo piano dell'edificio che un tempo ospitava gli uffici di pertinenza dell'Ente Tabacchi Italiani.
La destinazione d'uso delle attività ospitanti ha fortemente influenzato la struttura del complesso rappresentata da una massiccia ossatura che, essendo particolarmente predominante nei locali al piano terra, ha in parte determinato una delle cause di abbandono di questi ambienti.

Lo studio dello stato attuale dell'edificio è stato sviluppato tramite una serie di documenti concessi dal Comune di Genova in quanto l'accesso è impossibile per questioni di sicurezza.

PIANTA PIANO TERRA

VIA GIUSEPPE SPATARO

LARGO ERNESTO JURSE

VIA PAOLO RETI

VIA S. GIOVANNI BOSCO

VIA CARLO ROLANDO

VIA PAOLO RETI

VIA ACHILLE STENNIO

VIA EUSTACHIO DEGOLA

PASSAGGIO APERTO
INACCCESSIBILE

VIA ANGELO SCANIGLIA

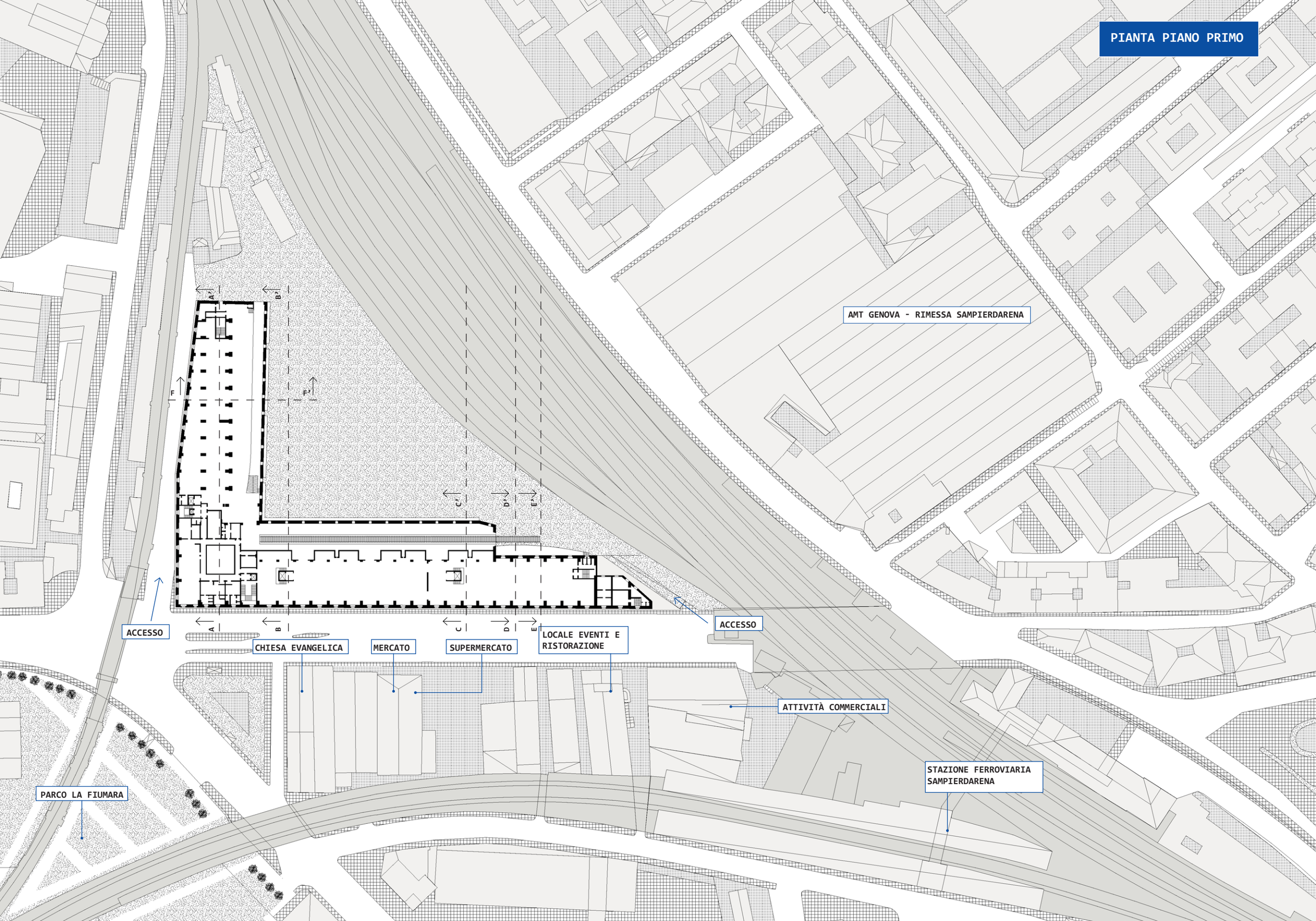
VIA ANTONIO PACINOTTI

PASSAGGIO APERTO
NON SEMPRE GARANTITO

VIA STEFANO DONDERO

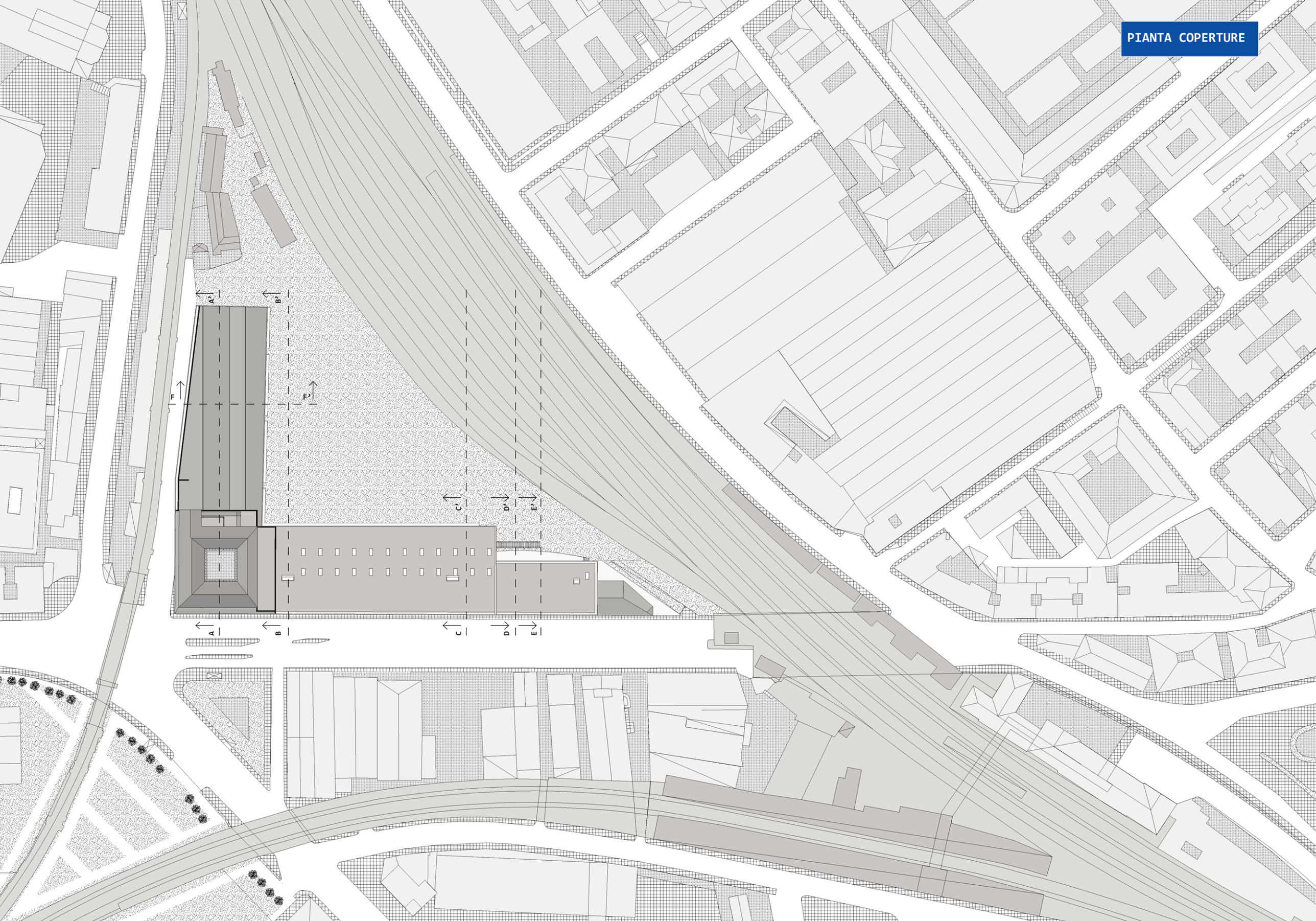
PASSAGGIO CHIUSO

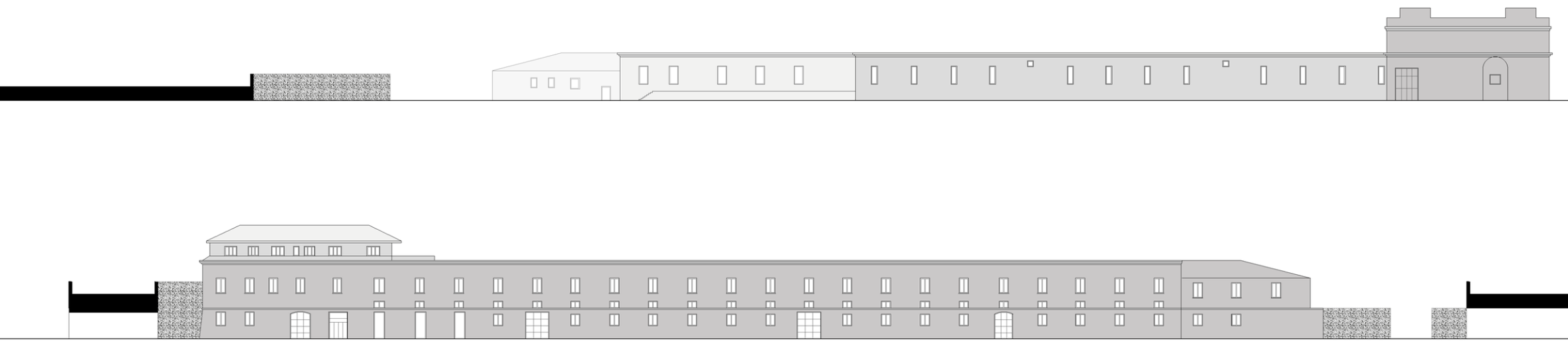
PIANTA PIANO PRIMO



PIANTA PIANO SECONDO
+ VIABILITA

PIANTA COPERTURE





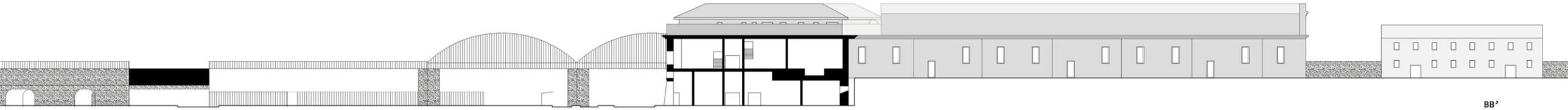
PROSPETTI

BASKO

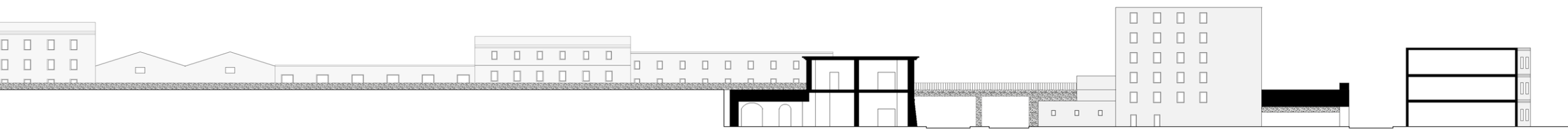
BASKO
BASKO

portami
il tuo
usato
BASKO

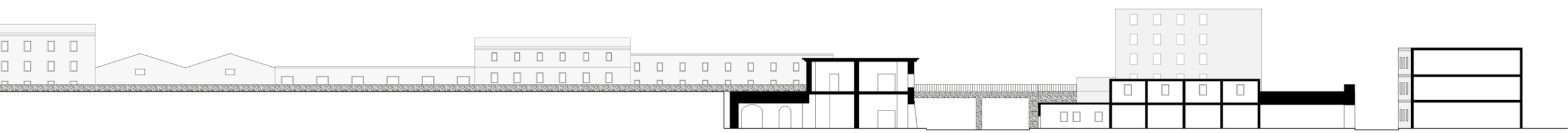
MONOPOLI DI STATO
DEPOSITO GENERI
DI MONOPOLIO (TABACCHI)



BB’

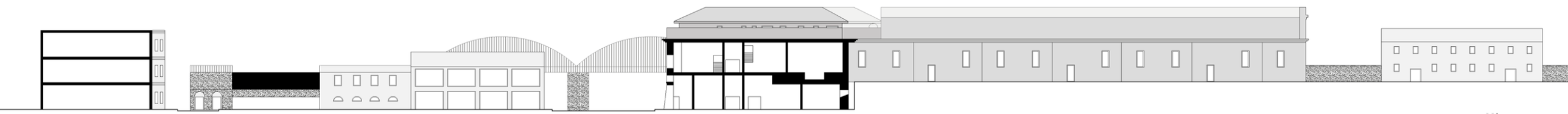


EE’



DD’

FF’



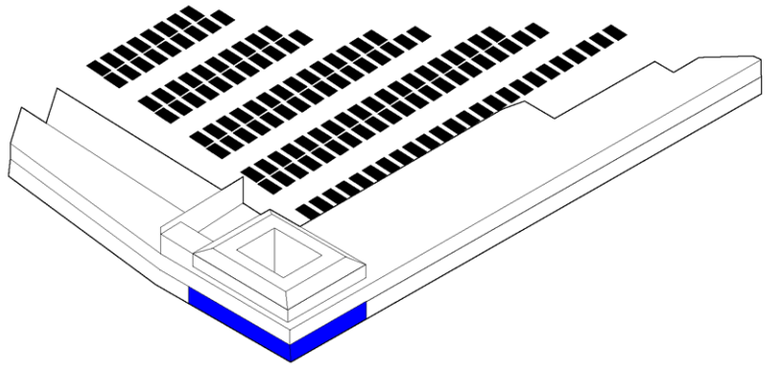
CC’

AA’

SEZIONI

FASE I

DEMOLIZIONE
0 m²
RIPRISTINO
1350 m²
RIATTIVAZIONE
5550 m²



La prima fase coincide con la riattivazione di una prima porzione dell'edificio sita al piano terra, nell'area del complesso che si trova all'incrocio tra via Eustachio Degola e Largo Ernesto Jurse , ideale a garantire i due obiettivi principali del processo. Il primo obiettivo prevede la riattivazione dell'intera area urbana situata all'interno del triangolo ferroviario: per renderla maggiormente visibile e accessibile l'area da tempo abbandonata. Il secondo riguarda il processo di demolizione futuro che interesserà la manica opposta evitando possibili relazioni tra le attività.
All'interno dello sviluppo che concerne questa prima fase è stato introdotto il processo in atto che vede protagonisti principalmente tre attori: Quadrifoglio Genoa S.p.A. (CDP), il comune di Genova e il punto vendita Scarpe & Scarpe. Quest'ultimo ha infatti inviato la manifestazione d'interesse nella ricollocazione dell'esercizio precedentemente chiuso nell'area commerciale La Fiumara, proponendo la ricollocazione nell'Ex Deposito Tabacchi.

Scarpe & Scarpe: c’è l’ok per la ricollocazione nella nuova location

Buone notizie per quello che riguarda la vicenda della chiusura del negozio Scarpe & Scarpe all’interno della Fiumara, dopo il dibattito in consiglio comunale nella seduta di martedì 6 settembre 2022 è andato in scena il sopralluogo nella nuova location individuata dalla Comune, con l’obiettivo di garantire la continuità dell’attività e i posti di lavoro. La vicenda era iniziata lo scorso mese di maggio con le prime voci, confermate nel mese di luglio. Successivamente si sono tenuti diversi incontri tra azienda, istituzioni e sindacati per cercare una soluzione, che ora sembra essere stata trovata.

L’azienda ha infatti inviato a Comune e a Cassa depositi e Prestiti la manifestazione di interesse, rispetto alla proposta di ricollocazione del punto vendita genovese nei locali dell’ex Manifattura Tabacchi di via Degola. La comunicazione è arrivata a seguito del sopralluogo, al quale erano presenti l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico Mario Mascia, rappresentanti di Cassa depositi e Prestiti e dell’azienda Scarpe &Scarpe, nella struttura che attualmente fa capo a Cassa Depositi e Prestiti, per verificare la possibilità di rilocalizzare il punto vendita.

“Manifattura Tabacchi - scrive il Comune in una nota - è in posizione strategica dal punto di vista della mobilità urbana, autostradale, ferroviaria e dei principali interventi di rigenerazione urbana programmati, a partire dal progetto ‘Parco del Ponte e Cerchio Rosso’. Inoltre la struttura si presenta in buono stato di conservazione, con possibilità di accesso e di parcheggio al piano terra”:

“Favorire l’insediamento di nuove imprese sul territorio e ripopolare il tessuto industriale genovese è una priorità di questa amministrazione. Per questo motivo, su input del sindaco, lo scorso luglio abbiamo costituito la struttura della Genoa Business Unit, che mette a sistema le direzioni dell’urbanistica e dello sviluppo economico - ha spiegato l’assessore Mascia - grazie all’attività di Gbu e alla collaborazione di Cassa Depositi e Prestiti, abbiamo avviato in tempi brevi un percorso per salvaguardare l’occupazione delle lavoratrici e dei lavoratori di Scarpe&Scarpe, che rischiano la perdita definitiva del posto di lavoro, dopo la chiusura del punto vendita di Fiumara. Prendiamo atto con soddisfazione che l’azienda ha manifestato interesse per la proposta, che con la collaborazione di tutti potrà diventare operativa”.

genovatoday.it

Genova, Scarpe&Scarpe riaprirà nell’ex Manifattura Tabacchi in via Degola

Il punto vendita genovese di Scarpe&Scarpe riaprirà nei locali dell’ex Manifattura Tabacchi di via Degola.

L’azienda, che ha chiuso il negozio alla Fiumara, ha accettato la proposta di ricollocazione del Comune di Genova e Cassa Depositi e Prestiti, inviando la propria manifestazione di interesse.

La comunicazione è arrivata a seguito del sopralluogo che si è svolto ieri nel sito e al quale hanno partecipato l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico del Comune di Genova Mario Mascia, i rappresentanti dell’azienda Scarpe&Scarpe e di Cassa Depositi e Prestiti, proprietaria della struttura.

Manifattura Tabacchi è in posizione strategica dal punto di vista della mobilità urbana, autostradale, ferroviaria e dei principali interventi di rigenerazione urbana programmati dal Comune, a partire dal progetto “Parco del Ponte e Cerchio Rosso”. Inoltre la struttura si presenta in buono stato di conservazione, con possibilità di accesso e di parcheggio al piano terra.

liguria.bizjournal.it

Scarpe e Scarpe riaprirà nell’ex Manifattura Tabacchi di via Degola

Genova – Scarpe&Scarpe ha inviato a Comune e a Cassa depositi e Prestiti la manifestazione di interesse, rispetto alla proposta di ricollocazione del punto vendita genovese nei locali dell’ex Manifattura Tabacchi di via Degola.

La comunicazione è arrivata a seguito del sopralluogo, al quale erano presenti l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico del Comune di Genova, rappresentanti di Cassa depositi e Prestiti e dell’azienda Scarpe &Scarpe, e che si è svolto questa mattina nella struttura, che attualmente fa capo a Cassa Depositi e Prestiti, per verificare la possibilità di rilocalizzare il punto vendita genovese dell’azienda, precedentemente collocato in Fiumara.

Manifattura Tabacchi è in posizione strategica dal punto di vista della mobilità urbana, autostradale, ferroviaria e dei principali interventi di rigenerazione urbana programmati dal Comune, a partire dal progetto “Parco del Ponte e Cerchio Rosso”. Inoltre la struttura si presenta in buono stato di conservazione, con possibilità di accesso e di parcheggio al piano terra.

“Favorire l’insediamento di nuove imprese sul territorio e ripopolare il tessuto industriale genovese è una priorità di questa amministrazione. Per questo motivo, su input del sindaco, lo scorso luglio abbiamo costituito la struttura della Genoa Business Unit, che mette a sistema le direzioni dell’urbanistica e dello sviluppo economico, ha spiegato l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico Mario Mascia .

Grazie all’attività di GBU e alla collaborazione di Cassa Depositi e Prestiti, abbiamo avviato in tempi brevi un percorso per salvaguardare l’occupazione delle lavoratrici e dei lavoratori di Scarpe&Scarpe, che rischiano la perdita definitiva del posto di lavoro, dopo la chiusura del punto vendita di Fiumara. Prendiamo atto con soddisfazione che l’azienda ha manifestato interesse per la proposta, che con la collaborazione di tutti potrà diventare operativa»

fivedabliu.it

Ok di Scarpe&Scarpe alla ricollocazione proposta dal Comune

Scarpe&Scarpe ha inviato a Comune e a Cassa depositi e Prestiti la manifestazione di interesse, rispetto alla proposta di ricollocazione del punto vendita genovese nei locali dell’ex Manifattura Tabacchi di via Degola.
La comunicazione è arrivata a seguito del sopralluogo, al quale erano presenti l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico del Comune di Genova, rappresentanti di Cassa depositi e Prestiti e dell’azienda Scarpe &Scarpe, e che si è svolto questa mattina nella struttura, che attualmente fa capo a Cassa Depositi e Prestiti, per verificare la possibilità di rilocalizzare il punto vendita genovese dell’azienda, precedentemente collocato in Fiumara.
Manifattura Tabacchi è in posizione strategica dal punto di vista della mobilità urbana, autostradale, ferroviaria e dei principali interventi di rigenerazione urbana programmati dal Comune, a partire dal progetto “Parco del Ponte e Cerchio Rosso”. Inoltre la struttura si presenta in buono stato di conservazione, con possibilità di accesso e di parcheggio al piano terra.
«Favorire l’insediamento di nuove imprese sul territorio e ripopolare il tessuto industriale genovese è una priorità di questa amministrazione. Per questo motivo, su input del sindaco, lo scorso luglio abbiamo costituito la struttura della Genoa Business Unit, che mette a sistema le direzioni dell’urbanistica e dello sviluppo economico - ha spiegato l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo economico – Grazie all’attività di GBU e alla collaborazione di Cassa Depositi e Prestiti, abbiamo avviato in tempi brevi un percorso per salvaguardare l’occupazione delle lavoratrici e dei lavoratori di Scarpe&Scarpe, che rischiano la perdita definitiva del posto di lavoro, dopo la chiusura del punto vendita di Fiumara. Prendiamo atto con soddisfazione che l’azienda ha manifestato interesse per la proposta, che con la collaborazione di tutti potrà diventare operativa».

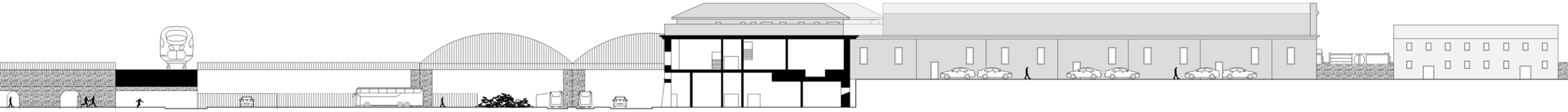
smart.comune.genova.it

PIANTA PIANO TERRA

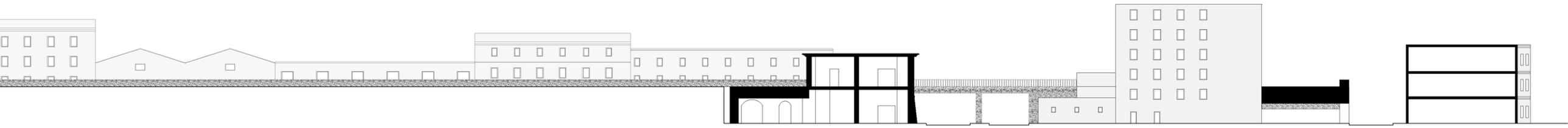
RIPRISTINO

PIANTA PIANO PRIMO

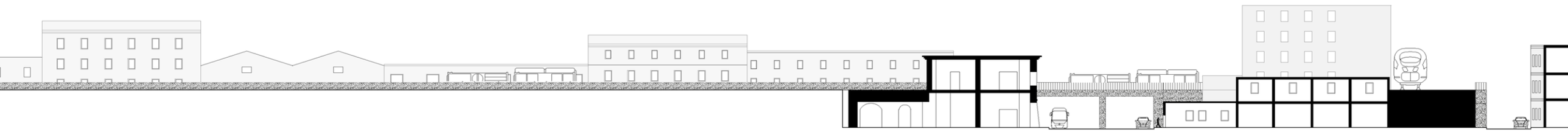
RIATTIVAZIONE



BB’

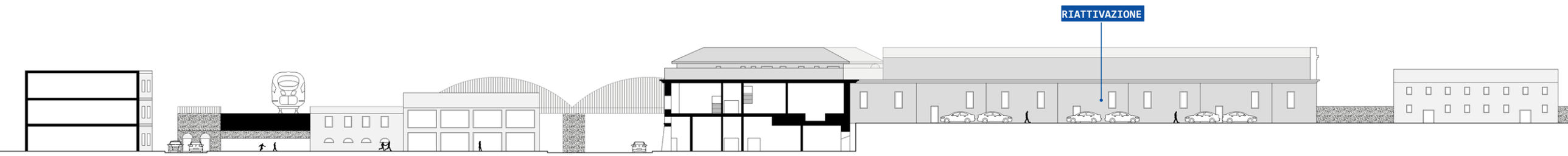


EE’

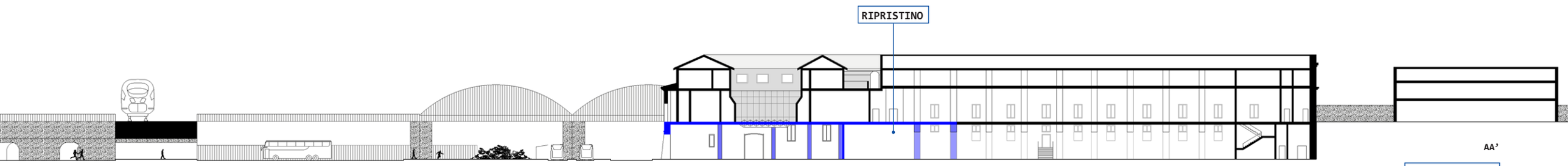


DD’

FF’



CC’

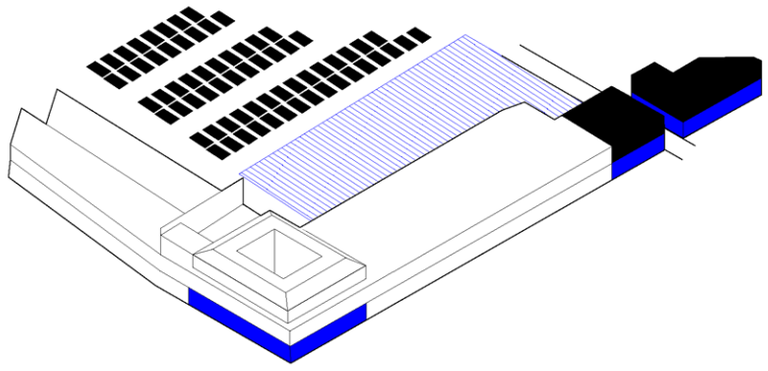


AA’

SEZIONI

FASE 2

DEMOLIZIONE
3200 m²
RIPRISTINO
1200 m²
RIATTIVAZIONE
1350 m²



Questa fase riguarda il processo di demolizione della manica su via Degola. Lo svolgimento delle attività cantieristiche viene ideato all'interno dell'area retrostante all'edificio permettendo l'accesso attraverso l'ingresso esistente che affaccia direttamente sulla via in modo da garantire un'area di cantiere adeguata e isolata che non limiti il passaggio veicolare e pedonale. Viene ipotizzato l'inizio del processo di demolizione nella parte di edificio est del primo piano prevedendo un ripristino dei locali sottostanti di cui si prevede la riattivazione nella fase successiva. Difatti l'area che nella fase due è stata riabilitata in questa fase include la piena attività dell'esercizio commerciale di Scarpe & Scarpe. Per creare una maggiore fruibilità dello spazio urbano che circonda il fabbricato viene inoltre ipotizzato uno dei primi "tagli" previsti dal progetto che permette sia il passaggio pedonale attraverso uno dei "voltini" ferroviari attualmente occlusi, sia un'area di passaggio pubblico all'interno della zona retrostante dell'edificio (momentaneamente adibita a parcheggi e cantiere).

PIANTA PIANO TERRA

RIATTIVAZIONE

RIPRISTINO

A

A'

B

B'

C

C'

D

D'

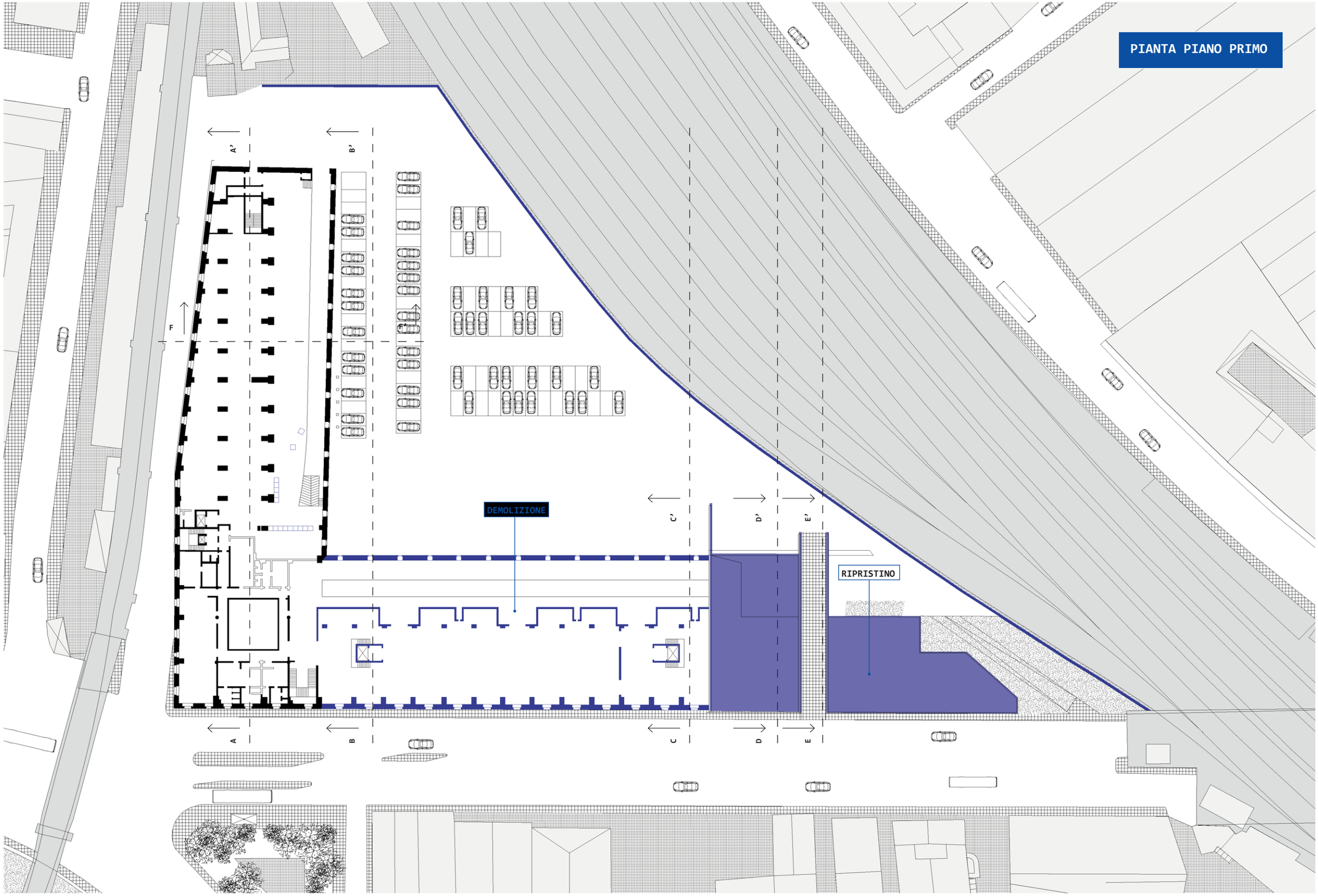
E

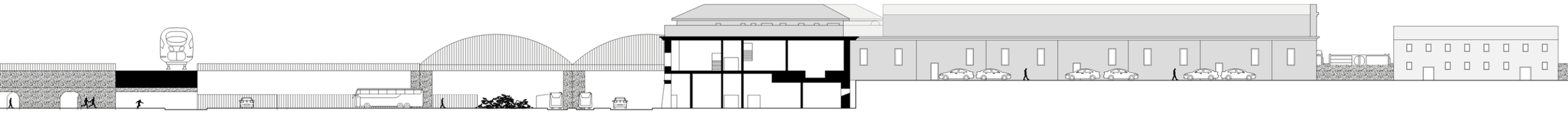
E'

F

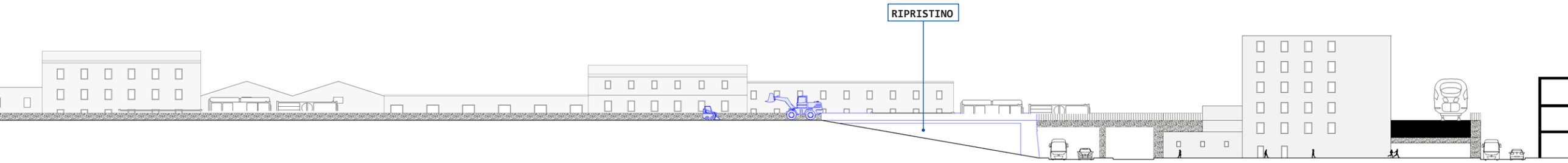
F'

PIANTA PIANO PRIMO

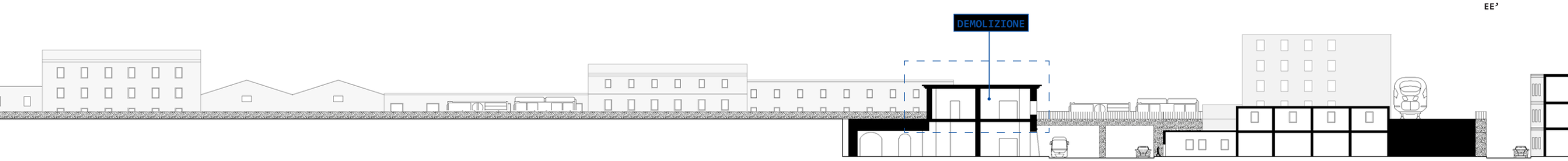




BB’

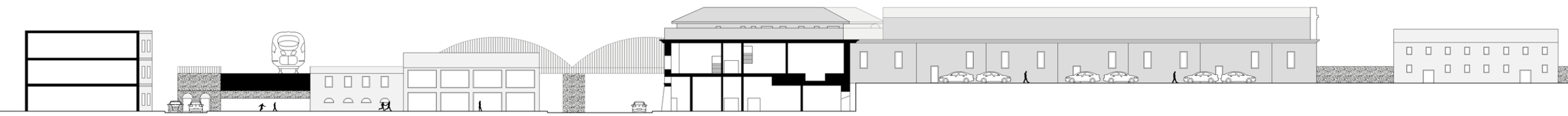


EE’



FF’

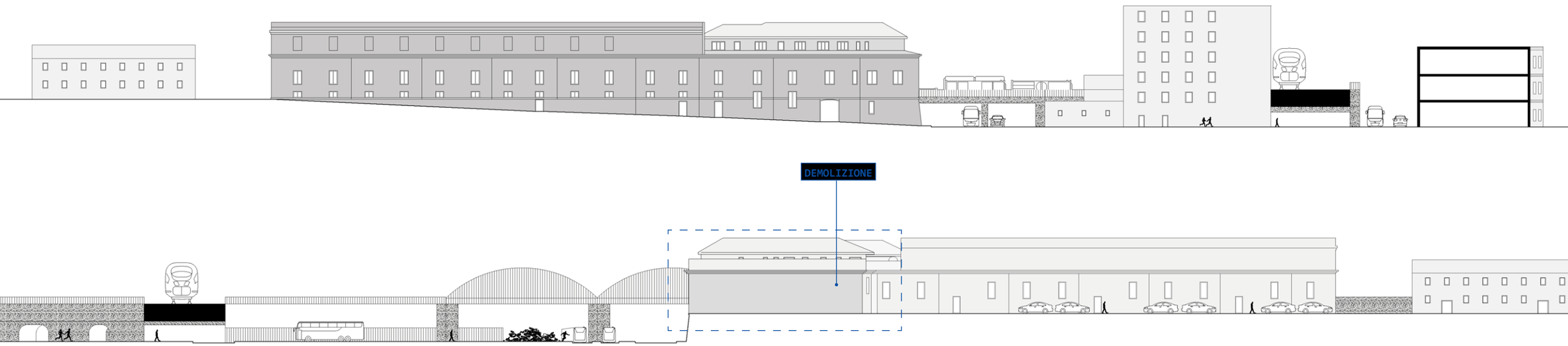
DD’



CC’

AA’

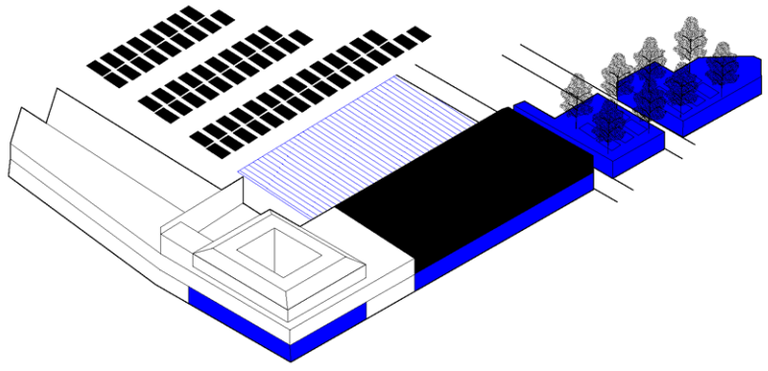
SEZIONI



PROSPETTI

FASE 3

DEMOLIZIONE
3200 m²
RIPRISTINO
1200 m²
RIATTIVAZIONE
1800 m²



La terza fase verte sulla demolizione della “torretta” a due piani prevedendo, di conseguenza, il trasloco dell’attività commerciale nei locali che sono stati ripristinati nella fase due, in modo da garantire una maggior sicurezza e un migliore funzione delle attività. Nell’area retrostante l’edificio la zona di cantiere diminuisce rimanendo nella parte ovest e garantendo quindi l’accessibilità ad est, anche in previsione dell’introduzione di nuovi parcheggi in copertura.
Il secondo “taglio” si viene a creare in concomitanza del passaggio voltato aperto di cui oggi il supermercato antistante ne controlla gli accessi, prevedendo un’apertura fissa in modo da garantire un miglior passaggio di fruizione sia dell’area riattivata dell’edificio che dell’attraversamento pedonale della zona.

PIANTA PIANO TERRA

RIPRISTINO

RIATTIVAZIONE

A

B

B'

C

C'

D

D'

E

E'

F

F'

PIANTA PIANO PRIMO

DEMOLIZIONE

RIPRISTINO

RIATTIVAZIONE

A'

B'

F

F'

C'

D'

E

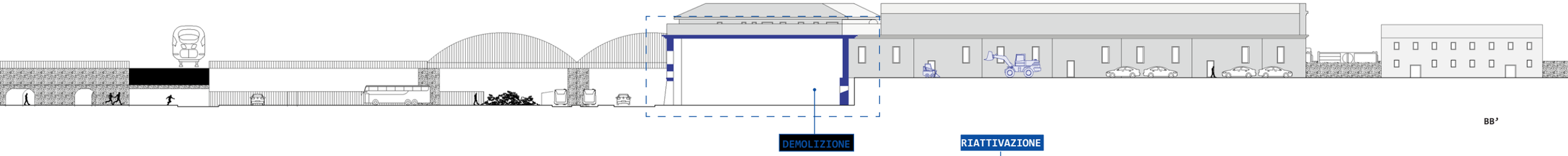
A

B

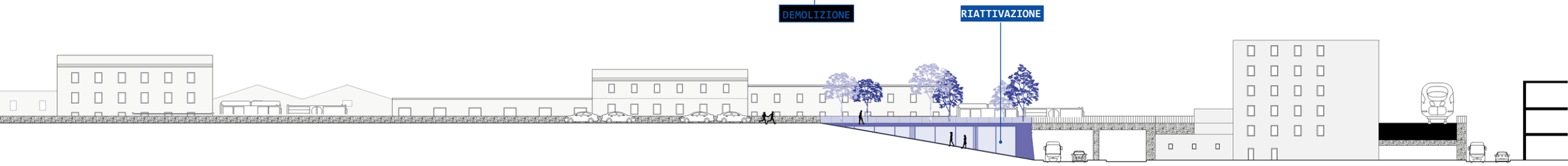
C

D

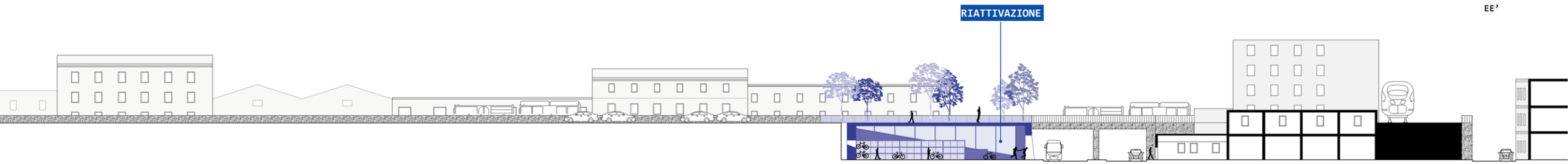
E



BB’

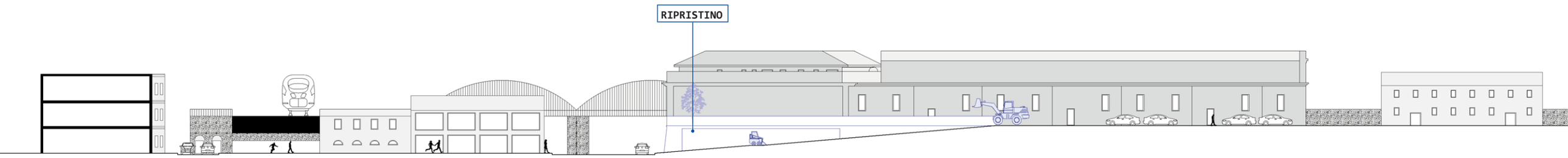


EE’

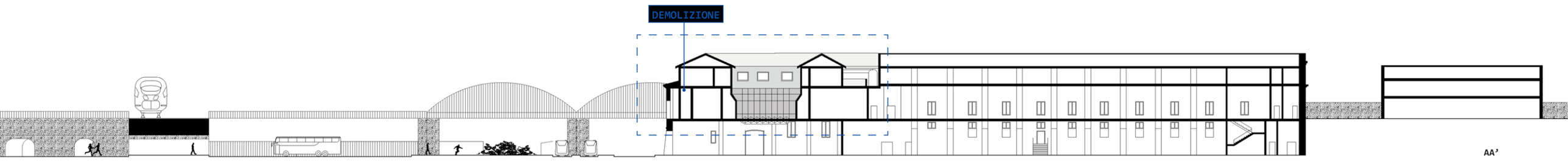


DD’

FF’



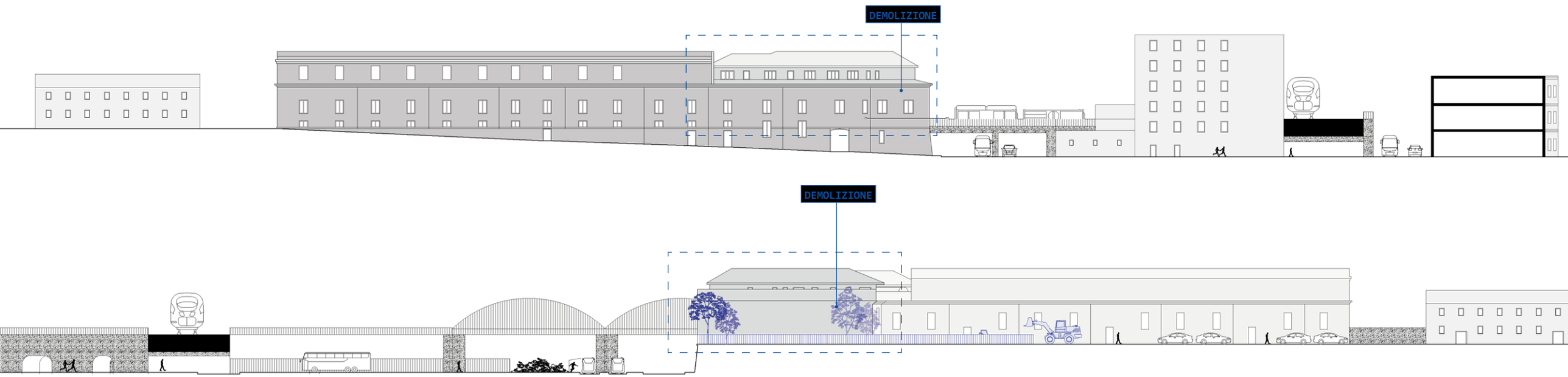
CC’



AA’

SEZIONI

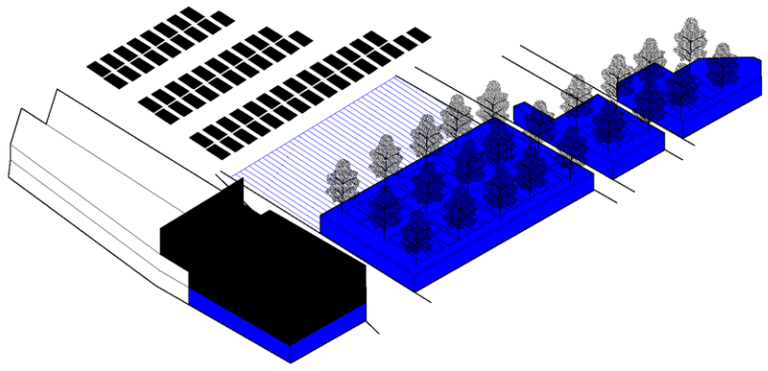
DEMOLIZIONE
RIPRISTINO
RIATTIVAZIONE


DEMOLIZIONE
DEMOLIZIONE

PROSPETTI

FASE 4

DEMOLIZIONE
2250 m²
RIPRISTINO
4000 m²
RIATTIVAZIONE
3000 m²



L’attività commerciale si trasloca definitivamente nella parte ripristinata nella fase precedente, garantendo spazi più efficienti alle funzioni richieste. Uno dei locali restanti viene adibito a ciclofficina dialogando con alcuni interventi dei Piani Urbani Integrati che prevedono chiusure veicolari al fine di incrementare il tessuto di piste ciclabili nel quartiere. Nell’ultimo ambiente riattivato si ipotizza la collocazione di un centro culturale, fortemente voluto da parte degli uffici comunali in una visione di polo di riattivazione sociale che sfrutti la posizione centrale all’interno del quartiere e la vicinanza con molti plessi scolastici. Il terzo, ed ultimo, “taglio” viene inserito al fine di conferire una maggior apertura nella zona più “libera” dell’area, permettendo una miglior comunicazione tra le varie zone d’intervento, agevolata anche dall’inclinazione del varco che riprende le caratteristiche del palinsesto urbano.

PIANTA PIANO TERRA

RIPRISTINO

RIATTIVAZIONE

A'

B'

C'

D'

E'

F

F'

A

B

C

D

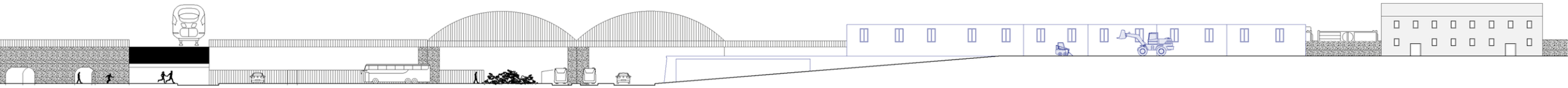
E

PIANTA PIANO PRIMO

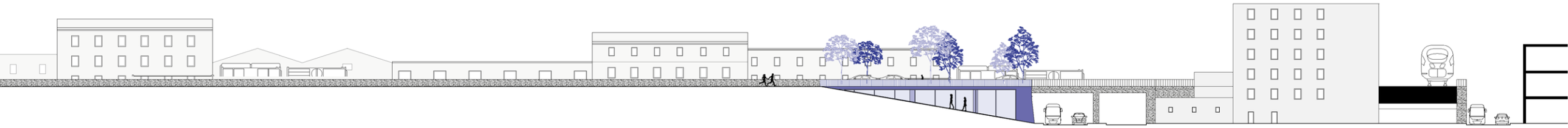
DEMOLIZIONE

RIATTIVAZIONE

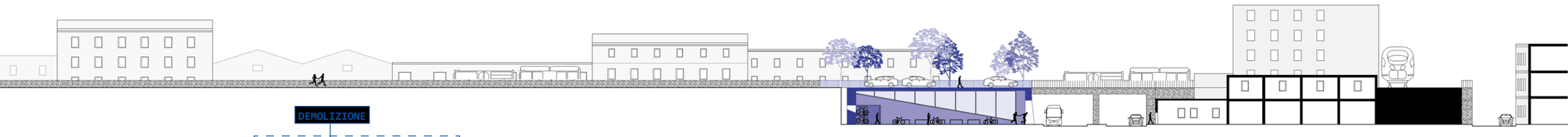
A'
B'
C'
D'
E'
F
F'
A
B
C
D
E



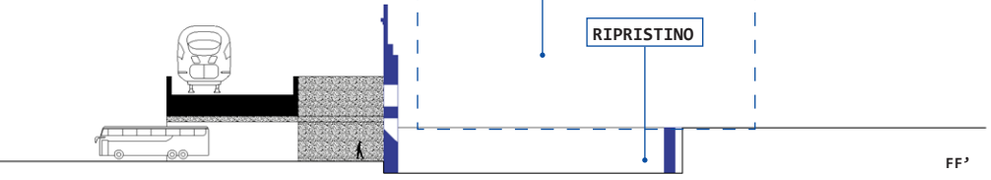
BB’



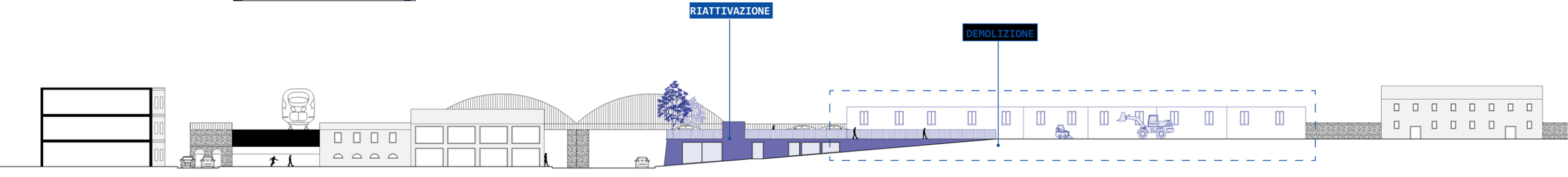
EE’



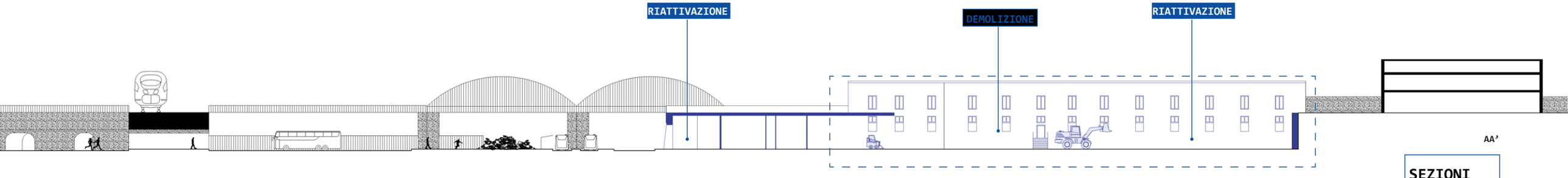
DD’



FF’

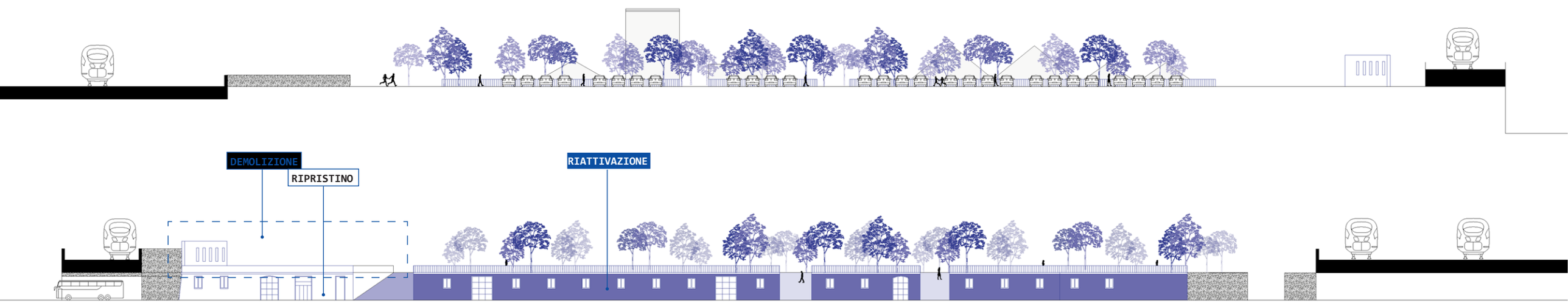


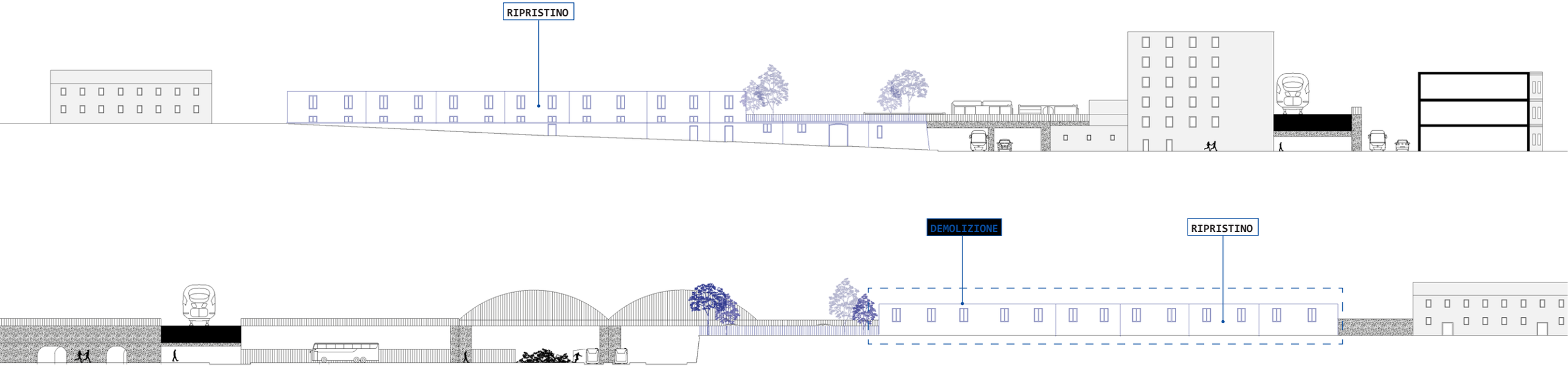
CC’



AA’

SEZIONI

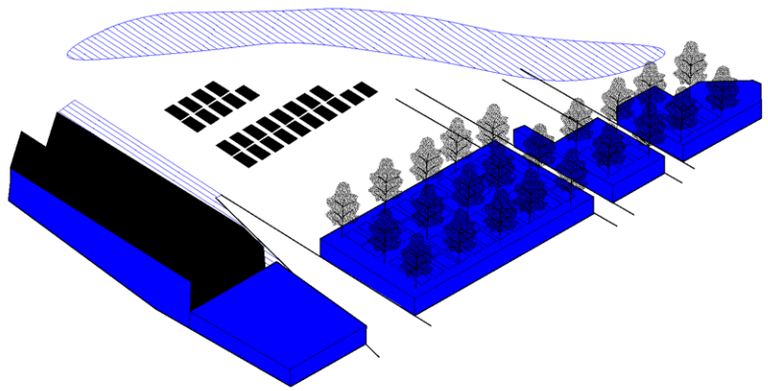

DEMOLIZIONE
RIPRISTINO
RIATTIVAZIONE


RIPRISTINO
DEMOLIZIONE
RIPRISTINO

PROSPETTI

FASE 5

DEMOLIZIONE
0 m²
RIPRISTINO
4000 m²
RIATTIVAZIONE
7000 m²



La fase cinque vede il completamento dell'edificio, avvenuto con il ripristino della manica che costeggia Largo Ernesto Jurse. Quest'ultima ospiterà un centro sportivo che, oltre ad essere fortemente richiesto dalla cittadinanza e previsto dai Piani Urbani Integrati, risulta essere l'unico locale in cui è possibile inserire l'attività del padel. Difatti dagli incontri svolti con l'Arch. Nora Bruzzone è emerso come ci sia la forte richiesta di locali interni dove ospitare questo sport, ma che nessuno di quelli disponibili nel centro città risulti idoneo alle esigenze spaziali che ne derivano. Per questi motivi il ripristino della manica dell'edificio verte sulla demolizione della copertura e del solaio tra il primo piano e il piano terra garantendo le altezze necessarie. Il locale che si trova all'incrocio delle due maniche prevede sia l'entrata principale del centro sportivo sia una zona bar/ristoro con lo scopo di creare un polo d'attrazione per l'intero quartiere insieme alle altre attività, esistenti e previste dal progetto.

PIANTA PIANO TERRA

RIATTIVAZIONE

A'
B'
C'
D'
E'
F
F'
A
B
C
D
E

PIANTA PIANO PRIMO

RIATTIVAZIONE

RIPRISTINO

A'

B'

C'

D'

E'

F

F'

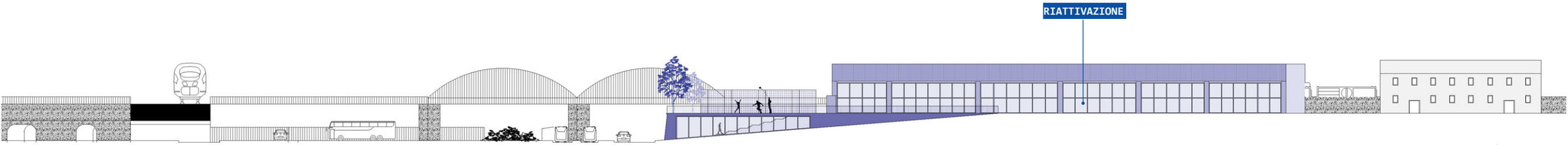
A

B

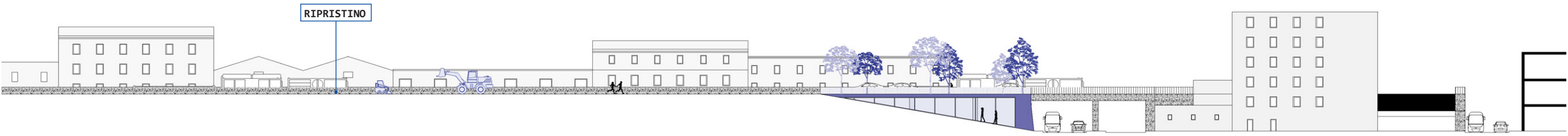
C

D

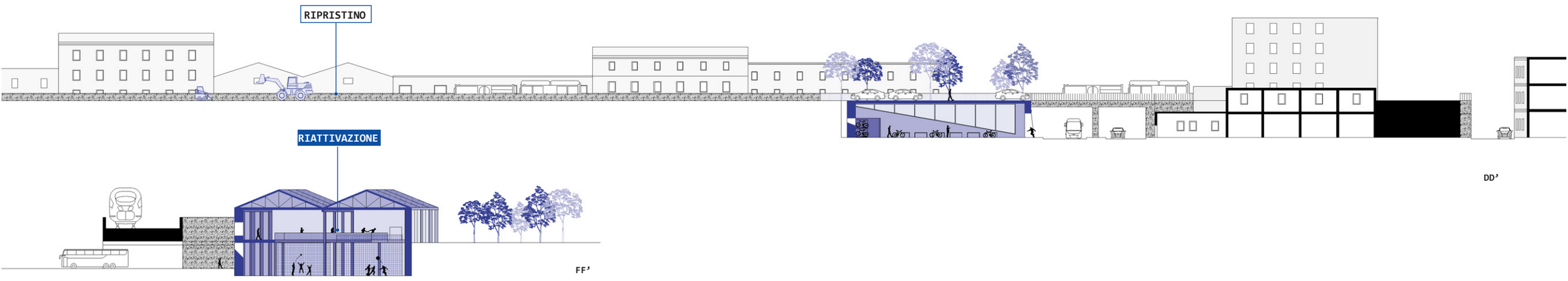
E



BB’

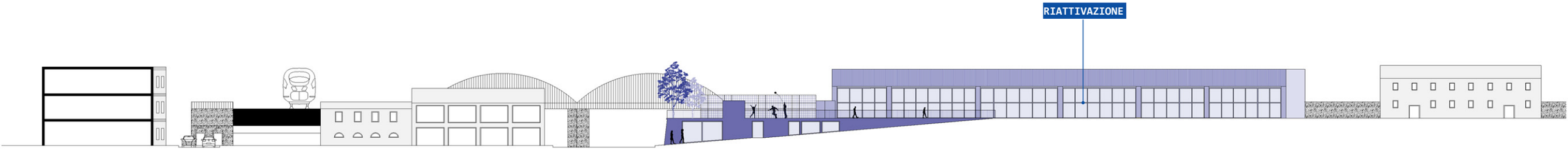


EE’

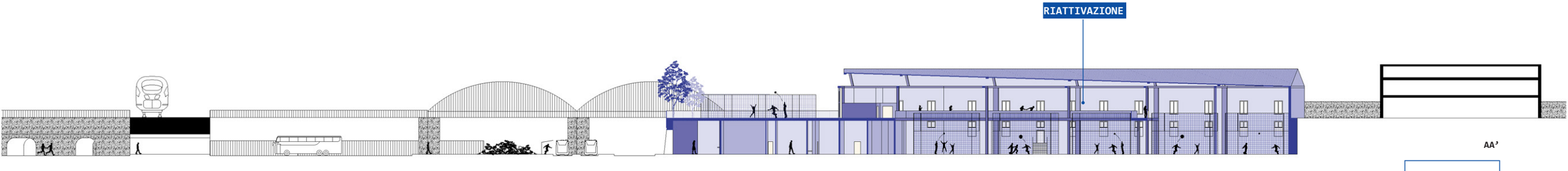


DD’

FF’



CC’

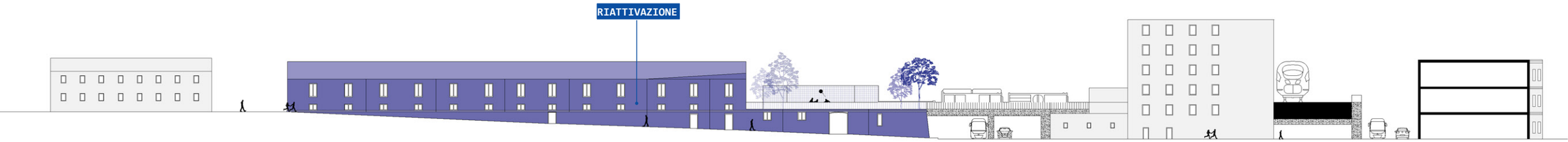


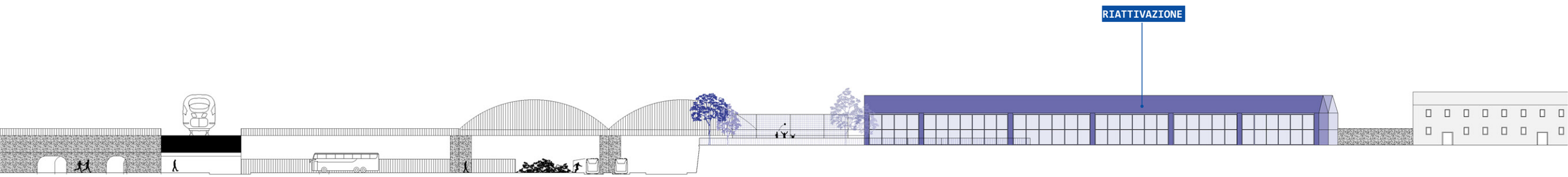
AA’

SEZIONI

RIATTIVAZIONE

RIATTIVAZIONE

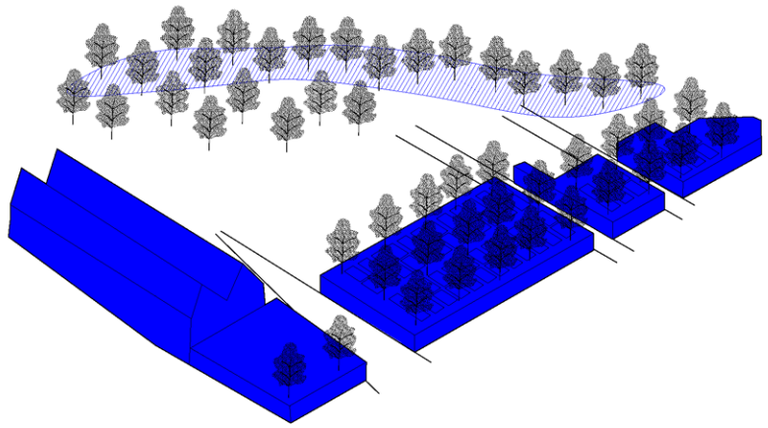

RIATTIVAZIONE


RIATTIVAZIONE

PROSPETTI

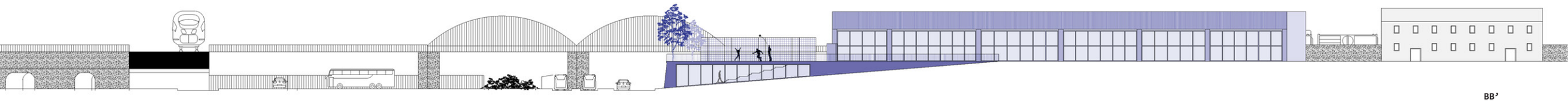
FASE 6

DEMOLIZIONE
0 m²
RIPRISTINO
0 m²
RIATTIVAZIONE
110000 m²

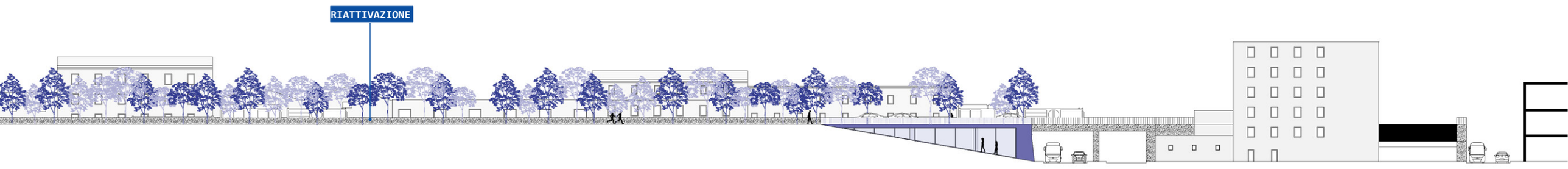


L’ultima fase prevede l’intervento sul terreno retrostante l’edificio con l’obiettivo di trasformare l’intera area in un parco urbano pubblico, integrandolo con quello presente del Centro Commerciale La Fiumara che ad oggi risulta essere poco utilizzato a causa di molteplici ragioni tra cui la posizione decentrata rispetto alle maggiori attività del centro commerciale e la presenza di una recinsione che costeggia l’intera zona (necessaria alla sua chiusura prevista nelle ore notturne). Il collegamento previsto, anche solo visivo, potrebbe agevolare la fruizione di questi nuovi spazi in relazione al tessuto urbano esistente, garantendo un migliore utilizzo degli spazi, ad oggi inutilizzati e inaccessibili.

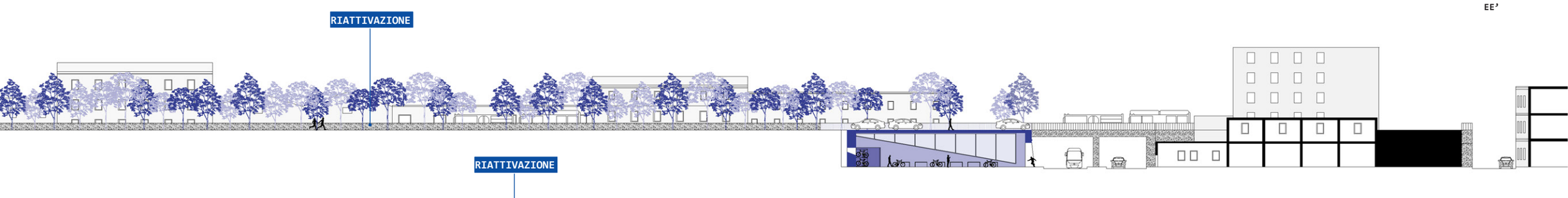
PIANTA PIANO PRIMO



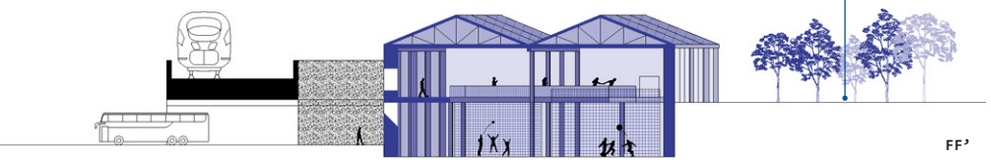
BB’



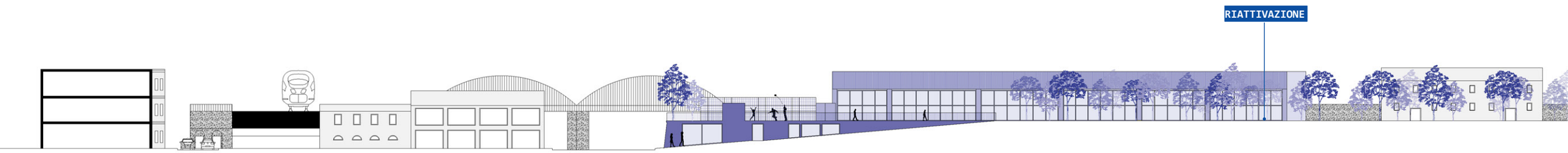
EE’



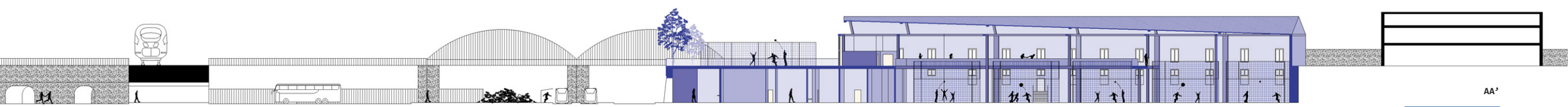
DD’



FF’



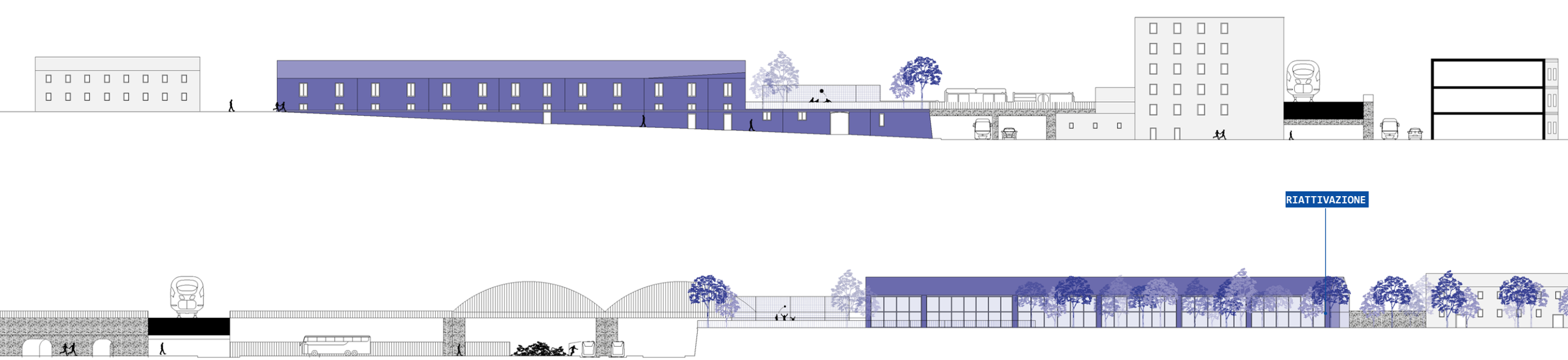
CC’

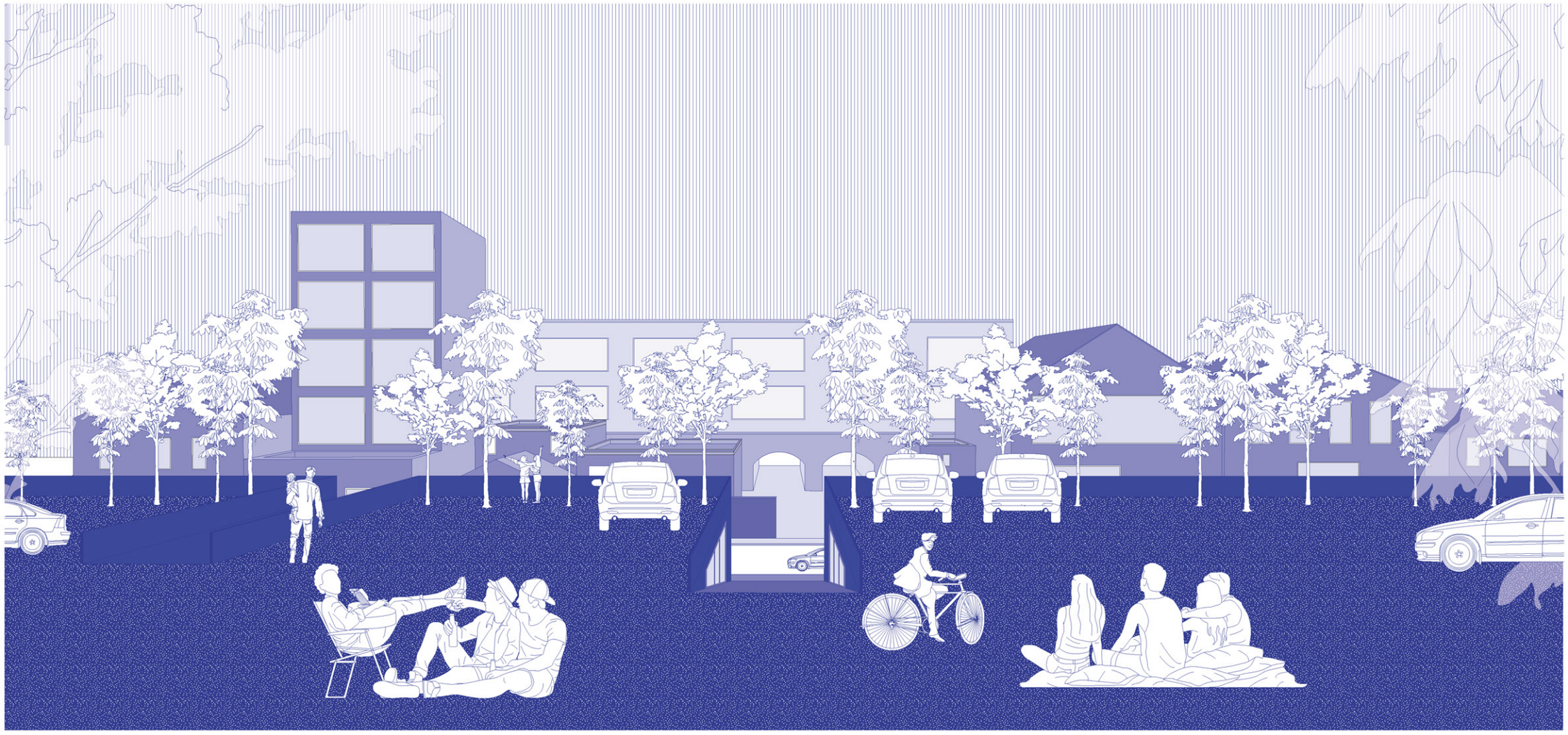


AA’

SEZIONI

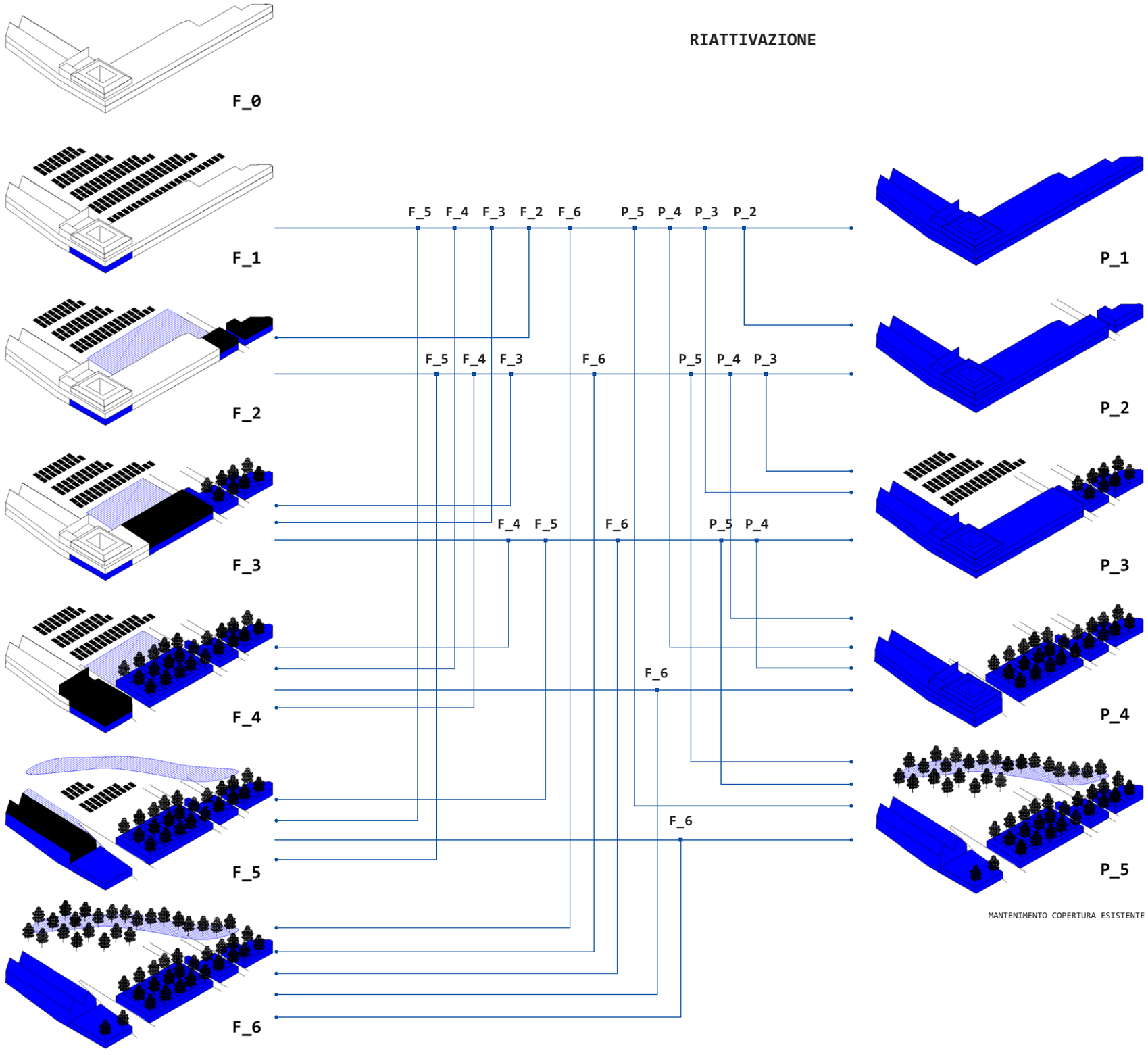
RIATTIVAZIONE

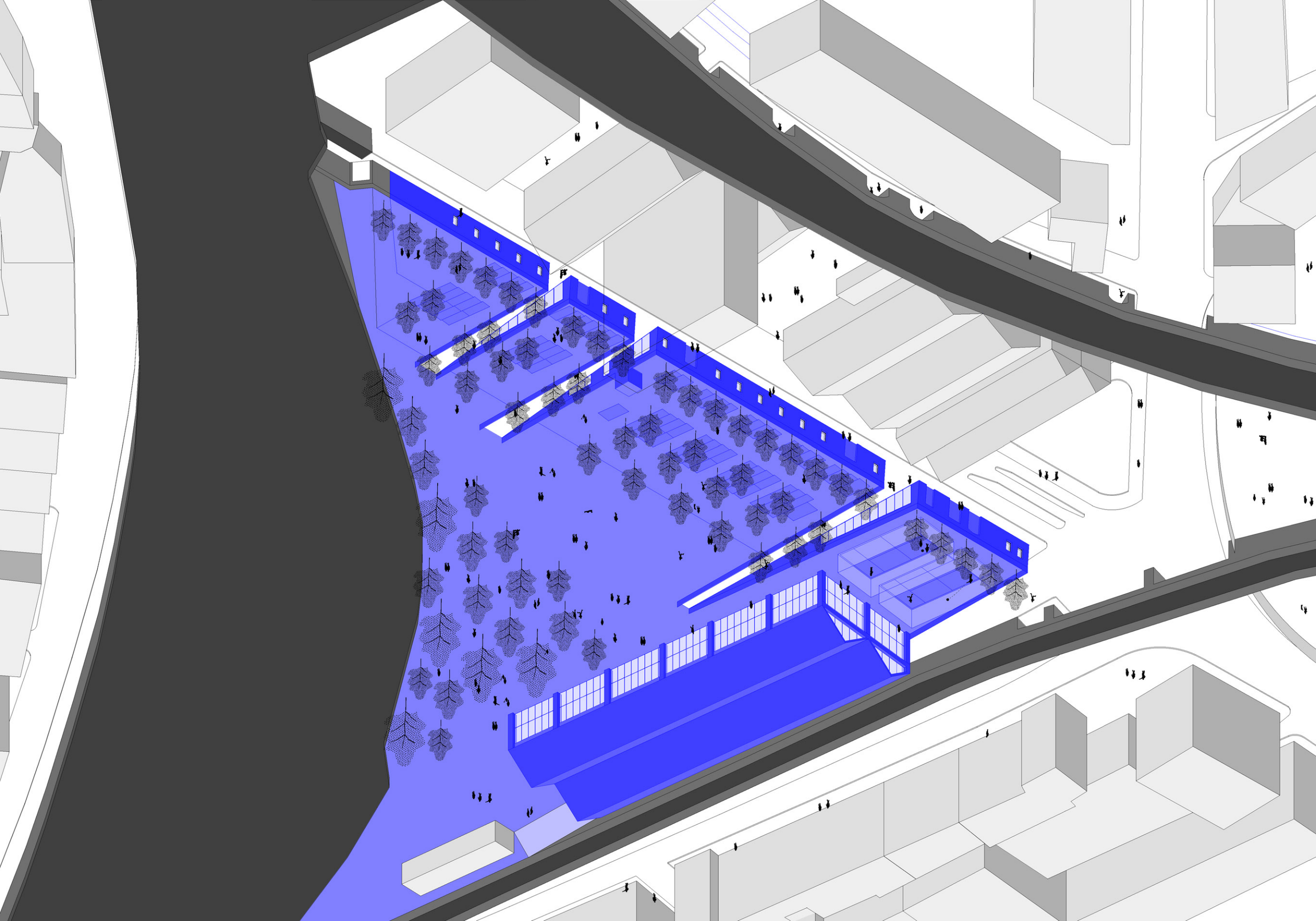

RIATTIVAZIONE



POSSIBILI SCENARI

Le fasi progettuali descritte ipotizzano un processo di interoperabilità delle dinamiche in atto che vertono sulla definizione dei Piani Urbani Integrati - Da periferie a nuove centralità urbane: inclusione sociale nella Città Metropolitana di Genova - e alle manifestazioni di interesse dichiarate all'ufficio Urbanistica - Pianificazione Urbanistica Settoriale. Risulta necessario evidenziare che non si intende garantire una rigidità processuale ammettendo che possa essere svolta anche solo una delle fasi ipotizzate all'interno dei differenti scenari che caratterizzano lo "spazio delle possibilità" generato dallo strumento delle demolizioni. La riattivazione degli spazi dovuta anche solo dalla volontà d'azione del dispositivo utilizzato potrebbe generare i fenomeni di riappropriazione cittadina e non solo, come nei casi riportati della Caserma Gavoglio e l'Ex vivaio Comunale. La previsione di questo fenomeno potrebbe essere scaturita dalla riattivazione di alcune parti dell'edificio nelle diverse fasi ipotizzate generando innumerevoli possibilità di azione all'interno del campo progettuale che vede nella demolizione uno strumento di intervento mirato alla risignificazione dell'esistente.





RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

A. Armando e G. Durbiano, Teoria del progetto architettonico. Dai disegni agli effetti, Roma, Carocci editore, 2017.

G. Lusso (a cura di), Economia e Territorio, Milano, Franco Angeli, 1979.

B. Secchi, La città dei ricchi e la città dei poveri, Roma, Laterza, 2013.

R. Koolhaas (a cura di), Preservation Is Overtaking Us Supplement, New York, GSAPP Transcripts, 2014.

G. Clément, Manifesto del Terzo Paesaggio, Macerata, Quodlibet, 2016.

R.A. Bobbio e L. Seassaro, Urbanistica a Genova. Nuovi piani, nuove politiche, Roma, Istituto Nazionale di Urbanistica, 1999.

A. Criconia, Figure della demolizione, ovvero La città come manufatto disfatto, Genova, Costa & Nolan, 1998.

H. Demma e S. Di Zazzo, Il progetto nella Città Fragile, Santarcangelo Di Romagna, Maggioli editore, 2021.

B. Dolcetta, M. Maguolo, e A. Marin, Giovanni Astengo Urbanista. Piani progetti opere, Padova, Il Poligrafo, 2015.

B. Gabrielli, L'urbanistica genovese nel primo dopoguerra (1945-1960), Genova, Sagep, 1986.

H, Molotch, The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place, in «American Journal of Sociology», 82, 1976, n. 2 pp. 309-332.

J. Jacobs, Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane, Torino, Giulio Einaudi editore, 1969.

A. Cornoldi, Architettura degli interni, Padova, Quaderni IUAV, 2005

L. Kirkpatrick, L. Owen, e M.P. Smith, The Infrastructural Limits to Growth: Rethinking the Urban Growth Machine in Times of Fiscal Crisis, in «International Journal of Urban and Regional Research», 35.3, 2011, pp. 477-503.

R. Koolhaas, Testi sulla (non più) città, Macerata, Quodlibet, 2021.
A. Branzi, Modernità debole e diffusa. Il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo, Milano, Skira, 2006.

U. La Pietra, Ugo e G. Dorfles, Abitare la città. Ricerche, interventi, progetti nello spazio urbano dal 1962 al 1982, Firenze, Alinea, 1983.

B. Secchi, La città del ventesimo secolo, Roma, Laterza, 2005.
A. Criconia, Una città per tutti. Diritti, spazi, cittadinanza, Roma, Donzelli, 2019.

U. La Pietra, G. Ranzi, M.A. Brayer, G. Dorfles e V. Fagone, Abitare la città. Ricerche, interventi, progetti nello spazio urbano dal 1960 al 2000, Torino, Allemandi, 2011.

G. Lombardini, L. Bisio, Il progetto di una regione pianificazione e territorio in Liguria, Roma, Gangemi editore, 2010.

B. Gabrielli, e P.L. Cervellati, Il recupero della città esistente. Saggi 1968-1992, Milano, Etaslibri, 1993.

C. Bianchetti, Abitare la città contemporanea, Milano, Skira, 2003.

G. Lombardini, V. Scelsi, B. Dolcetta e B. Gabrielli, Città e piani, Milano, Franco Angeli, 2018.

E. Micelli e R. Camagni, La gestione dei piani urbanistici. Perequazione, accordi, incentivi, Venezia, Marsilio, 2011.

C. Perrone, Vita e morte delle strade di città (rileggendo Jane Jacobs), Firenze University Press, 2016

P. Posocco e M. Raitano, La seconda vita degli edifici. Riflessioni e progetti, in A. Criconia, «Demolizioni sensibili e rigenerazione urbana», Macerata, Quodlibet, 2016.

F. Fratini, Idee Di Città Riflettendo Sul Futuro, Milano, Franco Angeli, 2000.

M. Augé, Rovine e macerie. Il senso del tempo, Torino, Bollati Boringhieri, 2004.

S. Rusci e A. Lanzani, La città senza valore. Dall'urbanistica eell'espansione all'urbanistica della Demolizione, Milano, Franco Angeli, 2021.

V. Hugo, Guerra ai demolitori, Stampa alternativa, 1993.

N.P. Russi, Background. Il progetto del vuoto, Macerata, Quodlibet, 2019.

A. Terranova, A. Criconia, e A. Galassi, Il progetto della sottrazione, Roma, Fratelli Palombi, 1997.

P. Valéry e J. Robinson-Valéry, Quaderni, Milano, Adelphi, 1985.

B. Gabrielli, La dilapidazione del territorio. Storia d'Italia, Torino, Giulio Einaudi editore, 1994.

B. Secchi, La periferia, in «Casabella» (1965) 55.583 (1991): 14F

Forma Genuae / Piero Barbieri. - Genova: Municipio di Genova, stampa 1938
R. Bobbio, Una città a rischio, 2012.

P. Carpi, Demolizioni. Fare spazio alla città nuova, Università degli Studi di Genova, tesi di dottorato, 2019.

DOCUMENTI

D.L. 6 novembre 2021, n.152 "PNRR - M5C2 - Investimento 2.2"

D.P.C.M. 25 maggio 2016 "Riqualificazione delle periferie urbane"

D.M. 7 ottobre 2021 "Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare"

Istat, Rapporto sul Benessere Equo e Sostenibile – edizione 2021

Rapporto SNPA "Città in transizione: i capoluoghi italiani verso la sostenibilità ambientale" n. 30/2022

CONFERENZE - DOCUMENTARI

"Lo spazio vuoto e lo spazio finito, due tesi su demolizione e città" a cura di Paolo Carpi e Anna Livia Friel. 4 febbraio 2021

"Demolizione, ricostruzione e risignificazione nella Genova tra XVI e XX secolo" a cura di Gian Luca Porcile. 26 febbraio 2021

Un audiovisivo prodotto dal Circolo La Comune di Genova nel 1976 sulla speculazione edilizia nel Centro Storico di Genova, in particolare la distruzione di via Madre di Dio. Adriano Silingardi

"Demolire Genova", Pinksummer, diretto da Alberto Tamburelli, Laboratorio Probabile Bellamy, interviste di Giacomo Summa.

SITOGRAFIA

http://vogliolagavoglio.blogspot.com/2013/
http://www.comune.genova.it/content/caserma-gavoglio-0
http://www.comune.genova.it/content/il-percorso-di-partecipazione
http://www.comune.genova.it/content/il-programma-di-valorizzazione
http://www.cresme.it/
http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/61
https://assedil.genova.it/piani-urbani-integrati-i-progetti-finanziati-nella-citta-metropolitana-di-genova-per-141-mln-di-euro/
https://ordinearchitetti.ge.it/wp-content/uploads/2018/07/Commissione-Urbanistica_Resoconto-Gavoglio.pdf
https://rinaprime.rina.org/it/news/2019/05/07/patrimonio-edilizio-italiano
https://www.habitatarchitettura.com/il-fenomeno-della-rapallizzazione/
https://www.infobuild.it/approfondimenti/italia-patrimonio-fragile-cresme-manutenzione-sicurezza-territorio/#
https://www.alleortiche.it/