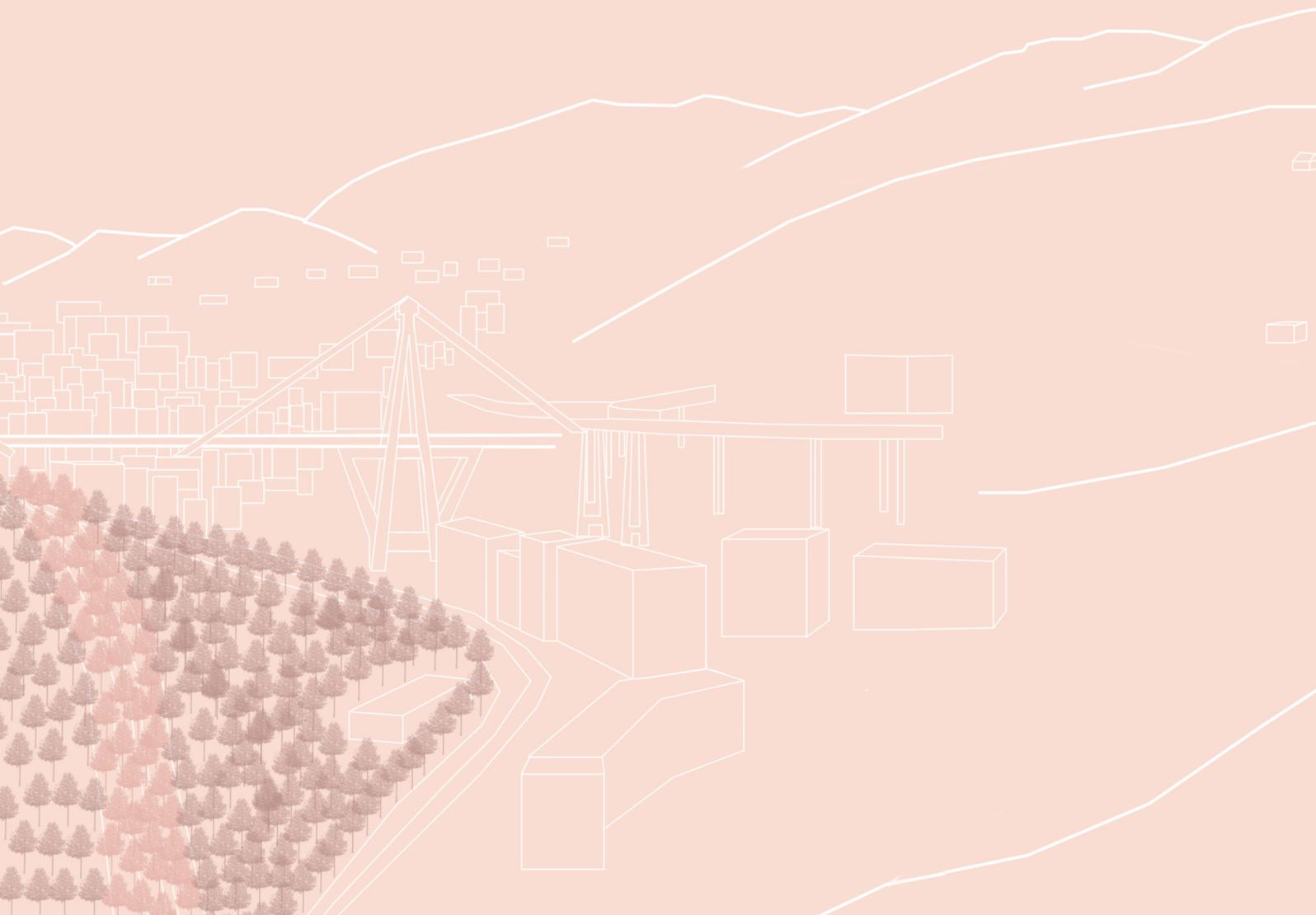


LA VALPOLCEVERA

OLTRE IL CROLLO DEL VIADOTTO MORANDI



POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in
Architettura Costuzione Città

Tesi di Laurea Magistrale

LA VALPOLCEVERA

OLTRE IL CROLLO DEL VIADOTTO MORANDI



Relatore

Prof. Arch. Mauro Berta

Correlatrice

Prof.ssa Adriana Ghersi

Candidata

Alice Salcini

a.a. 2018/2019

INDICE

Premessa p.13

Introduzione p.15

Ore 11:36 p.19

1. Il crollo del viadotto Morandi p.22

1.1 La fragilità di un viadotto e la vulnerabilità di un Paese

1.2 Le conseguenze del crollo

2. Inquadramento p.42

2.1 La storia: ascesa e disfatta di un polo industriale

2.2 Le caratteristiche: bivalenza

p.74 Il quadrante Morandi 3.

Il passato: 3.1

“Vivere sotto una cupa minaccia”

Il futuro: la Gronda e il Terzo Valico 3.2

p.98 Le problematiche precedenti al crollo 4.

L’espansione urbana disordinata 4.1

p. 118 Analisi della situazione attuale 5.

R-Esistere: interviste ai cittadini 5.1

Il futuro viadotto sul Polcevera 5.2

6. Il diritto alla città p.134

7. Il concorso "Il Parco del Ponte" p.140

7.1 Analisi dei progetti finalisti

8. Il progetto p.156

8.1 Analisi della zona e
considerazioni

8.2 Diversi volti di memoria

8.3 La piazza della Memoria

8.4 Il Boulevard di via Walter Fillak

8.5 L'ex Parco ferroviario del
Campasso

p.252 Conclusioni

p.256 Ringraziamenti

p.260 Bibliografia

p.268 Allegati: le interviste

Premessa

La seguente tesi di laurea si sviluppa partendo dal cedimento dell'infrastruttura autostradale Polcevera (il cosiddetto ponte Morandi), avvenuto il 14 agosto 2018 a Genova.

Come afferma lo stesso titolo: "La Valpolcevera oltre il crollo del viadotto Morandi", lo studio non si ferma alla tragedia, ma guarda di là dal collasso strutturale andando ad analizzare l'area sottostante alla gigantesca infrastruttura e la qualità della vita che ne connota l'ambiente.

Per questo motivo all'interno della tesi si è lasciato spazio per ripercorrere gli avvenimenti che si sono susseguiti all'interno della Valpolcevera prima e dopo il crollo, lasciando dei segni sul territorio. Inoltre, grazie all'ausilio del Geomorfolab dell'Università di Genova si è tentata di ricostruire la storia morfologica della valle sino al suo aspetto attuale.

Dopo aver avviato gli studi preliminari riguardo la morfologia urbanistica della valle, per lo sviluppo della seguente tesi di laurea, è stato reso noto il concorso internazionale di progettazione "Il Parco del Ponte".

La realtà ufficiale del concorso ha conferi-

to alla seguente tesi un valore aggiunto, essendo l'area di progetto una zona d'interesse non solo per la sottoscritta, ma anche per il Comune di Genova, banditore del concorso.

Pur non potendo partecipare attivamente al concorso, essendo richiesti gruppi partecipanti composti da un numero elevato di specialisti con varie competenze, ed essendo esclusi gli studenti; si è tuttavia deciso di procedere allo sviluppo della tesi in conformità a quanto affermato dalla competizione progettuale.

Si è, dunque, tentato di rispettare le esigenze dettate dal concorso, tenendo presente che si tratta di un progetto ambizioso e complicato. Esso, infatti, si occupa di una porzione di territorio molto complessa e diversificata sia dal punto di vista urbanistico che architettonico, ma anche sociale ed ambientale.

L'area presa in esame, è stata duramente colpita economicamente dal crollo dell'infrastruttura, ma esprime oggi una forte volontà di rigenerazione.

Il crollo del viadotto potrebbe essere inteso all'interno di questa tesi di laurea -e non solo- come il pretesto per dare una nuo-

va identità al quadrante preso in esame dal concorso, e più in generale a tutta la valle, così da farla tornare a essere il motore dell'economia genovese, com'è stata in passato.

La seguente tesi di laurea si pone come obiettivo quello di fornire al lettore una conoscenza abbastanza approfondita dell'area analizzata per poi generare delle suggestioni progettuali, tramite la progettazione di tre aree all'interno del quadrante Morandi: il Boulevard di via Fillak, la piazza della memoria e il parco ex ferroviario del Campasso, al fine d'immaginare la valle in un'ottica differente.

Note

Fotografia scattata da Luca Zennero per Ansa.it del 16 agosto 2018



Introduzione

Oggetto di studio della seguente ricerca è il rapporto tra la Val Polcevera e la città di Genova.

La tesi, si sviluppa partendo dall'analisi della tragedia avvenuta il 14 agosto 2018 -il crollo del viadotto Morandi- a causa della quale sono emerse le numerose problematiche relative alla porzione di città interessata dal cedimento dell'infrastruttura.

L'obiettivo della seguente tesi di laurea è ipotizzare una visione futura alternativa della Valpolcevera. Essendo chiaro dal principio che la caduta del viadotto ha contribuito a rendere note numerose problematiche nascoste, ma sempre presenti nella zona, si è deciso di occuparsi nello specifico dell'area sottostante infrastruttura autostradale collassata, ma con uno sguardo costante nei confronti di tutta la vallata.

Tramite i pareri di alcuni esperti che si sono espressi in merito alle ragioni del collasso strutturale, si ripercorreranno i momenti caratterizzanti il crollo del viadotto e i giorni successivi all'accaduto, mostrando la fragilità e la vulnerabilità dello Stato italiano testimoniate dai controlli a cascata indetti su molteplici viadotti del nostro Paese.

Si guarderà inoltre ai problemi immediatamente

te connessi all'accaduto: gli sfollati, la zona rossa e quella arancione, i danni alle aziende e alla mobilità.

In seguito, allargando la scala d'analisi, si esaminerà la vita della valle parallelamente a quella della città, fino alla sua parziale annessione e alla proclamazione della Grande Genova.

Si analizzeranno le trasformazioni urbane e sociali susseguitesi nella valle al fine si comprendere cosa abbia influito sullo sviluppo territoriale della zona, si mostrerà un territorio ricco di dicotomie, una vallata divisa dal fiume Polcevera, caratterizzata da differenze radicate nel carattere del territorio tra Nord, Sud, Est e Ovest.

Scendendo di scala ci si soffermerà su cosa ha influito maggiormente nell'andamento sociale ed economico, ma anche sull'assetto morfologico, del quadrante preso in esame. Si parlerà, dunque, della progettazione del viadotto Morandi nel lontano 1963, e di come la realizzazione dell'opera abbia influito nella vita degli abitanti della zona, e più in generale dei cittadini genovesi.

Ritenendo interessante, inoltre, descrivere non solo il passato dell'area presa in esame, ma anche il suo eventuale sviluppo futuro, si descriveranno le quattro alternative di Gronda

e il progetto del Terzo Valico, entrambi possibili protagonisti futuri dell'area esaminata.

Approfondendo gli studi dell'area si mostrerà nel corso della seguente tesi di laurea come nel corso dello sviluppo della periferia genovese, e in particolare di quella polceverasca, vi siano state numerose carenze a livello di completezza e chiarezza del piano regolatore generale, che considerava la zona un "pozzo" dal quale attingere per l'incremento dell'economia genovese, saturando lo spazio di industrie e abitazioni popolari non considerando l'importanza della presenza di aree pubbliche.

Successivamente, si esaminerà la situazione attuale riscontrata nell'area dando spazio alla descrizione del viadotto, firmato Renzo Piano, che sostituirà l'infrastruttura autostradale collassata, dando una nuova speranza di rinascita all'intera valle. Punto altrettanto importante per lo sviluppo del seguente lavoro di tesi è stata la somministrazione di interviste ai cittadini della valle, i quali con molta collaborazione si sono prostrati a rispondere alle domande, e con dedito interessamento hanno espresso pareri e consigli riguardanti il da farsi all'interno dell'area di progetto (vedi allegato interviste).

Inoltre, trattando la tesi, di un territorio abbandonato a livello di urbanistica italiana, si è ritenuto opportuno trattare brevemente l'argomento del diritto alla città (Lefebvre), e la sua mancata

applicazione al caso genovese preso in esame.

L'obiettivo di questa tesi di laurea è riflettere, e far ragionare, riguardo al futuro della Valpolcevera e, di conseguenza, di tutta la città.

La costruzione del nuovo ponte in acciaio e calcestruzzo, firmato Renzo Piano, pur colmando il divario spaziale tra la valle e il resto della città, non risulta essere sufficiente a superare il gap socio-culturale tra due realtà mai come ora lontane.

La volontà è di sviluppare un progetto che abbia come protagonista la valle e il suo sviluppo con e verso la città. L'area inerente all'ex Morandi è fondamentale per questo scopo, essendo molto vicina al centro. Essa rappresenta, infatti, la chiave per ricucire il tessuto urbano tra centro e periferia.

In seguito, sulla scia del concorso internazionale di progettazione per il masterplan di rigenerazione del "quadrante Polcevera" e dello studio di fattibilità del nuovo parco urbano, che prevede la realizzazione di una piazza della memoria per la tragedia al posto degli edifici sottostanti il viadotto - questi saranno demoliti - oltre che spazi verdi, impianti sportivi, un insediamento produttivo hi-tech, un boulevard e una pista ciclabile, la seguente tesi mira a ripensare le aree di pertinenza del viadotto, e quelle immediatamente circostanti, al fine di promuovere una rigenerazione urbana sostenibile e innovativa, avvalendosi delle considerazioni e delle opinioni degli abitanti della

zona, protagonisti del futuro progetto, portando avanti un'esperienza di architettura partecipata.

In particolare, questa tesi di laurea si occuperà del ripensamento su larga scala dell'intera area della valle, in particolare per quanto concerne la mobilità, tramite anche l'inserimento di una ciclovia all'interno della zona di progetto.

Infine, scendendo di scala la tesi si occuperà del ripensamento, a livello progettuale urbanistico, di alcune aree dismesse suggerite dal concorso, nello specifico si tratterà della progettazione di un boulevard, di una piazza della memoria, per manifestare il ricordo dell'accaduto, e di un parco di carattere pubblico, connotato dalla presenza di sedime ferroviario, trattandosi del parco ferroviario del Campasso.

Ore 11:36

Il 14 Agosto 2018 non è un martedì estivo qualsiasi, non è la vigilia di Ferragosto in cui si fanno code chilometriche per raggiungere il mare, non è una giornata di sole e spensieratezza alla fine dell'estate italiana.

È un giorno che sarà ricordato per le auto che non raggiungeranno mai più il mare, perché crollate nel baratro delle decisioni non prese, il baratro dei pareri degli esperti di cui non ci si è serviti, lo stesso baratro che ha generato il crollo di 200 metri di carreggiata autostradale.

Si tratta comunque di scelte, prese o non prese, e la potenza delle scelte è direttamente proporzionale alla fragilità di un ponte, il viadotto Morandi che, d'improvviso, alle 11:36 di una mattinata di pioggia cede, portando con sé nella polvere l'esistenza di 43 persone e l'eco sorda dell'incredulità di chi ha visto e non avrebbe voluto vedere.

Nella mattinata di una vigilia di Ferragosto diversa, il viadotto si sgretola sotto le ruote dei mezzi delle persone che in quel momento lo stavano percorrendo, si sgretola sopra le teste di chi sotto quel viadotto ci vive o ci lavora, si sgretola davanti agli occhi increduli di chi vede tutto e non vuole guardare.

Negli istanti successivi al crollo non si sente niente, il boato provocato dalla caduta del setto stradale si porta dietro nient'altro che le urla silenziose di chi chiede aiuto.

Tra nuvole nere e pioggia torrenziale, immensi blocchi di calcestruzzo armato volano nel vuoto -per 45 metri- portandosi giù macchine divenute lamiere, persone divenute cadaveri.

Il giorno seguente al risveglio della città, non ci sono più i rumori delle macchine e dei tir che transitavano sul viadotto Morandi, sono stati rimpiazzati dai rumori dei soccorsi, delle gru, degli elicotteri.

La città si sveglia tra le grida di chi ancora non se ne capacita e di chi vuole un responsabile a tutto questo. Si sveglia rumorosamente con una ferita al cuore poiché ciò che rappresentava un ponte si è trasformato in un muro per l'intera vallata.



Il crollo del viadotto Morandi

Scopo di questo primo capitolo è illustrare da dove si è cominciato per lo sviluppo di questa tesi di laurea, ripercorrendo linearmente gli avvenimenti susseguites dopo il cedimento della struttura del viadotto Morandi, e riprendendo le ipotesi formulate da alcuni degli esperti che si sono espressi in merito alle cause del crollo.

Precisando che, a oggi, non sono state ancora accertate le ragioni scatenanti il cedimento dell'infrastruttura e che le macerie del viadotto Morandi sono state trasportate presso l'Empa, in Svizzera, al fine di essere analizzate da esperti ingegneri dei materiali, nella speranza che chiariscano le motivazioni del collasso.

Il capitolo verterà, inoltre, sulla fragilità e sulla vulnerabilità dimostrata dalla città di Genova e dal nostro Paese, testimoniata dai numerosi controlli a cascata svolti su gran parte delle infrastrutture italiane nei giorni successivi il crollo del viadotto genovese.

Analizzando altri casi in cui si è verificato il cedimento di un viadotto in Italia, come ad esempio il viadotto Petrulla, in provincia di Agrigento nel 2014, s'intende mostrare l'estrema labilità delle infrastrutture italiane.

Si guarderà infine alle problematiche derivate dal crollo: gli sfollati, la zona rossa e la zona arancione, i danni alle aziende, l'economia bloccata e i problemi di mobilità -aggravanti dalla mancanza di un'infrastruttura fondamentale per la viabilità genovese-.

Al termine del capitolo si illustreranno nel dettaglio i danni economici causati alle aziende e ai trasporti analizzando i dati emersi da un'indagine realizzata a ottobre 2018 da Confrasperto-Concommercio in collaborazione con Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), con lo scopo di dimostrare il ruolo nodale ricoperto dal viadotto Morandi per la città di Genova.

La fragilità di un viadotto e la vulnerabilità di un Paese

Alle 11:36 del 14 agosto 2018 la struttura del viadotto Morandi cede. Crollano oltre 200 metri di carreggiata autostradale e la pila numero nove.

Un gran numero di esperti si è espresso in merito agli sviluppi del crollo del viadotto Morandi e gli stessi genovesi hanno da subito chiesto delucidazioni per comprendere quali siano state le cause scatenanti il cedimento dell'infrastruttura.

Non avendo conoscenze specifiche tali da poter prendere una posizione personale in merito alle motivazioni del collasso ci si limita in questa fase a riportare i pareri degli esperti che, dopo la tragedia hanno espresso la loro opinione riguardo alle cause, avendo sempre premura di ricordare che non vi è ancora nulla di ufficiale in merito e si tratta dunque, fino a questo momento, solamente di teorie.

Le indagini sono tutt'oggi in corso per capire le cause effettive del collasso. I reperti del viadotto sono stati portati in Svizzera presso il laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca Empa, che dal 1880 si occupa del collaudo di materiali da costruzione, ai fini di condurre un'indagine sulle condizioni fisiche del viadotto. Il laboratorio ha il compito di esaminare

i reperti per valutare lo stato di corrosione e la qualità dei materiali usati^[1], al termine di questo studio si avranno, probabilmente, delle risposte, mentre nel frattempo nel nostro Paese si tenterà di capire se sarebbe stato possibile evitare il collasso tramite il monitoraggio dell'infrastruttura o la chiusura del transito ai mezzi pesanti.

In questi mesi, come espresso in precedenza, si sono susseguite diverse opinioni in merito al crollo, qui se ne riporteranno alcune cercando di dare voce alle diverse correnti di pensiero sviluppatesi.

Tra i primi esperti a esporre le proprie considerazioni in merito alla tragedia c'è l'ingegner Gabriele Tebaldi, docente del Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura presso l'Università di Parma. Il professore, in un'intervista a TPI (The Post Internazionale), dichiara: "Il cemento armato è stato considerato sostanzialmente eterno, c'è stato un approccio al calcolo delle strutture che non sempre ha tenuto conto della fatica, della durabilità del materiale; Il problema dei ponti e delle opere di attraversamento è noto da anni^[2]". Ribadisce la necessità d'interventi per la manutenzione, o in alternativa per l'adattamento, che per quanto riguarda il viadotto Morandi

non sono stati fatti. Secondo il professor Tebaldi una serie di tagli ai fondi destinati alle amministrazioni locali ha avuto ripercussioni sulla manutenzione delle infrastrutture. Inoltre i livelli di traffico sono aumentati rispetto a quanto fosse immaginabile ai tempi di progettazione di questi viadotti italiani -anni Sessanta e Settanta del secolo scorso-. Secondo l'ingegner Tebaldi alcuni ponti del nostro Paese andrebbero demoliti e ricostruiti e ci sarebbe bisogno di investire molti fondi nel monitoraggio delle infrastrutture italiane al fine d'imparare dagli errori commessi ed evitare che avvengano altri episodi simili.

Assume una posizione contrapposta rispetto a quella illustrata in precedenza, l'ingegner Pietro Croce, Dottore di ricerca in ingegneria delle strutture e Professore di tecnica delle costruzioni presso l'Università di Pisa. L'ingegnere in un'intervista al giornale Genova 24 afferma: «Non è stato il carico a provocare il crollo, il viadotto era costruito per resistere», e continua: «Morandi utilizzò la normativa italiana del 1962 che prevedeva per i collaudi stese indefinite di carichi militari, obici e altri mezzi pesanti, e civili, carichi non diversi dalle normative degli anni Novanta e persino dal codice Ue del 2018, quindi mi sento di escludere che il traffico troppo intenso o il passaggio di tir particolarmente pesanti possano essere tra le cause del crollo del viadotto sul Polcevera [3]».

Infine c'è anche chi, come Paola Villani docente del Politecnico di Milano, ipotizza che non sia

il collasso strutturale, la causa prima del crollo del viadotto. La professoressa sostiene questa teoria a causa del tipo di macerie rinvenute in seguito al crollo, queste sembrano minute come se fossero reduci da un'esplosione, provocata, secondo lei, da un fulmine che colpisse un'autocisterna trasportante gasolio che stava transitando in quel momento sul viadotto[4].

Come si può notare dalle supposizioni dei tre esperti intervistati sopraccitati, le opinioni in merito a quanto accaduto sono molteplici, c'è chi trova una causa nei livelli troppo imponenti di traffico, chi nella scarsa e insufficiente manutenzione, chi in cause naturali come il maltempo e chi, infine, in errori di progettazione dell'ingegner Morandi.

Ad ogni modo si è voluto riportare alcune teorie per dimostrare come il crollo abbia diffuso un senso di smarrimento nel nostro Paese che si è scoperto labile. Infatti, nel corso dei giorni successivi al crollo del viadotto non solo la città di Genova ha scoperto la propria vulnerabilità, ma l'Italia intera si è sentita fragile, inadeguata nella protezione dei cittadini. Si è dato il via, dunque, a una serie di controlli a cascata sulle infrastrutture italiane. Controlli necessari per evitare che la tragedia diventasse un déjà-vu. Si è cominciato a compiere test di accertamento su altre infrastrutture dell'Ingegner Morandi, in modo tale da accertare o escludere un legame tra progettista e problematiche strutturali e mettere in sicurezza le sue opere. In seguito





moltissime infrastrutture italiane sono state messe sotto i riflettori, cercando in questo modo di garantire un'apparente sicurezza ai cittadini.

Dal 14 agosto si è aperto un enorme dibattito nazionale riguardo alla solidità delle grandi opere e sull'effettivo stato della loro manutenzione. Massimo Garbari, vice presidente dell'Ordine degli architetti di Trento -quest'ultima è stata una delle prime città italiane ad attivarsi prevenendo indagini sulle sue infrastrutture- afferma: «Quando si parla di grandi opere è necessario considerare molti fattori che via via, si succedono nel tempo, si tratta di opere soggette a degrado da parte di agenti atmosferici, transito di veicoli, utilizzo di sali anti gelo. Gran parte del patrimonio infrastrutturale italiano e trentino fu costruita negli anni sessanta. Da allora si deve considerare che il traffico è notevolmente aumentato. Non solo automobili, ma anche mezzi pesanti, il cui peso è diverso rispetto a quello di decenni fa^[5]».

Secondo molti esperti andrebbe considerata l'ipotesi di stabilire un limite d'età su questo tipo di grandi opere al fine di garantire la sicurezza di chi le utilizza. Secondo altri, invece, per evitare ulteriori collassi strutturali, com'è avvenuto per il viadotto Morandi e non solo basterebbe garantire manutenzione e monitoraggio delle infrastrutture a rischio.

Non è la prima volta, infatti, che crolla un viadotto nel nostro Paese, nel luglio 2014 ha ceduto,

spezzandosi a metà, una campata del viadotto Petrulla (in provincia di Agrigento), due anni dopo è andato in frantumi un cavalcavia in provincia di Lecco per effetto di un carico eccezionale incompatibile con la resistenza della struttura, nel 2017 poi è crollato un sovrappasso dell'autostrada adriatica e, circa un mese dopo, una campata della tangenziale in provincia di Cuneo.

Il cedimento del viadotto Morandi è solo l'ultimo di una serie di eventi, l'ultimo e il più noto poiché nei casi citati poc'anzi si trattava di opere di ridotte dimensioni e non molto utilizzate dunque il loro cedimento non ha suscitato particolare notizia né successivo sgomento della popolazione. L'istituto di tecnologia delle Costruzioni (Itc) del Consiglio Nazionale delle Ricerche afferma che l'elemento in comune ai manufatti in cui si verifica un cedimento strutturale è l'età media delle opere in questione.

Ciò che è preoccupante è che la maggior parte delle infrastrutture italiane è stata costruita tra l'immediato dopo guerra e la fine degli anni Sessanta: queste opere hanno dunque superato la durata della vita per la quale erano state progettate e costruite. In moltissimi casi i costi di manutenzione straordinaria supererebbero quelli di demolizione e ricostruzione, tuttavia oltre che un vantaggio economico, i ponti ricostruiti garantirebbero maggiore sicurezza poiché sarebbero dimensionati per carichi attuali^[6].



Nell'ipotesi utopica di una demolizione e ricostruzione collettiva delle infrastrutture, il nostro Paese, scopertosi fragile, potrebbe riacquistare le forze evitando di compiere nuovamente gli errori del passato e investendo nella prevenzione adottando un sistema di diagnostica al fine di evitare rischi.

Note

- [1] M. Caprino, *Genova. Tutto sul crollo del ponte Morandi*, in *Ilsole24ore.it*, 25 gennaio 2019 [10/02/2019]
- [2] L. Melissari, *Perché il Morandi è crollato. Le cause*, in *ThePostInternazionaleNews.it*, 20 agosto 2018 [06/01/2019]
- [3] G. Mietta, *Ponte Morandi, l'esperto della commissione: "Non è stato il carico a provocare il crollo, il viadotto era costruito per resistere"*, in *Genova24.it*, 17 ottobre 2018 [19/10/2018]
- [4] Cfr. P. Villani, *Dinamica e cause del crollo del viadotto Morandi a Genova*, in *Sistemi di logistica*, a.XI, n.4, dicembre 2018
- [5] F.Q., *Trentino, ponti e viadotti sotto controllo*, in *giornaletrentino.it*, 15 agosto 2018 [08/09/2018]
- [6] A. Dari, *Crolla il ponte Morandi a Genova. Problema strutturale ma perché?*, in *"Ingenio"*, a.-, n. 72, 20 agosto 2018

Fig.1.1.1, <https://www.varmatin.com/temoignage/un-mois-apres-leffondrement-du-viaduc-de-genes-ou-en-est-on-251225>

Fig.1.1.2, Collage testate di giornali nazionali 15/08/2018

Fig. 1.1.3, <https://www.tio.ch/svizzera/cronaca/1341457/ponte-morandi-un-quadro-agghiacciante-da-zurigo>

Le conseguenze del crollo

Il viadotto Morandi, simbolo dell'unione tra Ponente e Levante, crolla. La città è divisa tra la sponda sinistra e la destra del fiume Polcevera. Per i genovesi il cedimento del viadotto segna un'era, è un evento rispetto al quale c'è un prima e un dopo, "è stato il nostro 11 settembre" dicono gli intervistati dalle reti nazionali nei giorni successivi il cedimento.

Il bilancio sociale ammonta a 43 vittime (15 delle quali stavano lavorando o erano sul tragitto casa-lavoro), 9 feriti e 533 sfollati (abitanti della cosiddetta zona rossa), che dovranno essere risarciti e adeguatamente ricollocati presso nuove abitazioni^[1]. Sono previsti contributi economici anche per i residenti della zona arancione, i quali nelle ore successive alla tragedia hanno dovuto abbandonare le loro abitazioni per alcuni giorni, ma queste, al contrario dei domicili della zona rossa, non saranno demolite. Il numero delle famiglie che si sono viste costrette ad abbandonare la propria casa è di 252.

Analizzando gli esiti di un evento anomalo, quale il crollo di un'infrastruttura fondamentale per la città, si è spinti verso una riflessione più ampia, riguardo al ruolo decisivo degli investimenti nel rafforzamento e nel-

la manutenzione delle infrastrutture italiane.

Stimare l'entità dei danni provocati permette di evidenziare la mansione che le infrastrutture hanno di rendere possibile il trasporto delle merci e delle materie prime, ma anche la funzione indispensabile che queste assumono nella crescita di un territorio, nella capacità di connettere persone e lavoro, nel mantenere legata una comunità e nel consentire alle città di ritenersi unità indivisibili e non sommatorie di diverse unicità.

Il viadotto Morandi non ricopriva unicamente il ruolo di arteria autostradale di collegamento viabilistico tra l'Italia settentrionale e la Francia meridionale, ma rappresentava un fondamentale snodo viario cittadino, essendo l'asse stradale principale tra Ponente e Levante, cioè tra il porto, e l'aeroporto genovese e le aree industriali polceverasche.

La Liguria è attraversata da circa 11 milioni di camion ogni anno, il viadotto Morandi aveva 20000 transiti ogni giorno, essendo la Valpolcevera la zona dotata di maggiore concentrazione di insediamenti industriali nell'area genovese. Trascorsi due mesi dall'accaduto le imprese dell'autotrasporto in transito per il nodo di Genova, stando ai dati, avrebbero avuto un danno per più di 116 mi-

lioni di euro. L'assenza del viadotto come comunicazione stradale ha generato un aumento dei costi che ammonta a 265200 euro per i camion che giornalmente passano dal porto genovese per il carico o lo scarico delle merci più un costo di circa 2 milioni di euro (al giorno) per i veicoli pesanti (31.500) che attraversano la città di Genova^[2].

La mancanza del collegamento comporta un allungamento di 120 km per l'attraversamento da Levante a Ponente e di 70 km in senso contrario. I tempi medi di percorrenza inoltre aumentano a causa del traffico. Il problema è incommensurabile poiché gli spostamenti che avvengono all'interno del Comune di Genova (cioè cittadini residenti nel capoluogo che lavorano nello stesso) rappresentano il 95% del flusso originato dai residenti del Comune medesimo, mentre il flusso residuo (5%) è rappresentato da coloro che si muovono verso i comuni immediatamente confinanti. Contestualizzando quanto detto in merito al territorio, possiamo affermare che la Provincia di Genova è caratterizzata da un'orografia poco agevole che non facilita il formarsi di ampi centri abitativi e/o produttivi, da cui consegue la carenza di lavoratori pendolari^[3].

A seguito del crollo la viabilità cittadina ha risentito di forti disagi. La situazione ha visto un miglioramento il 7 dicembre grazie all'apertura della rampa di collegamento all'uscita Genova Aeroporto allacciata alla strada: "Guido Rossa", l'opera è stata resa nota con il nome

di "Lotto 10", era già prevista dal piano per la mobilità genovese ma ha subito una velocizzazione dei lavori che ha portato a un aumento dei costi di 2 milioni, rispetto ai 15 preventivati.

Basta guardare ai numeri per rendersi conto del livello d'importanza che aveva l'infrastruttura Morandi nell'ambito dei trasporti genovesi, da quanto emerge dal rapporto dell'Osservatorio statistico dei consulenti del lavoro, i danni indicati dalle imprese a distanza di sei mesi dal crollo del Morandi ammonterebbero a 422 milioni di euro.

Dal 14 agosto 2018 la città è rimasta paralizzata e la regione divisa in due parti, inoltre il porto genovese, fondamentale scalo europeo, è rimasto isolato. Il settore che ha riportato danni maggiori è il commercio con 121 milioni, a seguire troviamo il settore industriale con 118 milioni di danni e i trasporti con 95 milioni. Le conseguenze del crollo non riguardano solo l'epicentro nella Valpolcevera ma si sono riverberati anche nel resto della città. Nella zona rossa e in quella arancione si concentra il 37,6% dei danni economici, nel restante territorio comunale il 41% e il 21,4% negli altri comuni della provincia e nel resto del Paese.

Confindustria Genova, la Camera di Commercio e l'Università di Genova hanno collaborato per realizzare uno studio sugli "Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi - stime preliminari" e dicembre del 2018^[4]. Grazie a questo studio si sono potuti individuare i danni economici riscontrati dalle

aziende che hanno presentato il documento di "Segnalazione danni alle attività economiche".

Le imprese che hanno esposto le problematiche tramite il certificato sono state 2.058 (danni dal valore economico di 422 milioni di euro). La comunicazione dei danni poteva riguardare sia i beni mobili e immobili (fabbricati, macchinari, attrezzature, veicoli, prodotti ecc...) sia i danni collegati direttamente o indirettamente alla sospensione delle attività (mancato guadagno, oneri aggiuntivi per il personale e la gestione aziendale).

Confindustria ha svolto una successiva indagine riguardante il tragitto casa - lavoro, poiché il crollo ha causato un ridisegno della mappa stradale, che condiziona tempi di percorrenza e circolazione. Sono stati coinvolti nell'indagine i lavoratori delle imprese che hanno riscontrato danni a seguito del cedimento, i partecipanti sono stati 1561. Due terzi degli intervistati hanno dichiarato di aver riscontrato dei disagi dovuti all'allungamento dei tempi nello spostamento fra casa e lavoro. Tra questi il 44% ha denunciato un aumento di circa 30 minuti, il 32% di circa 15 minuti e il 24% di 45 minuti o più.

Questa tipologia di dati consente di porre l'accento sul ruolo fondamentale che l'infrastruttura svolgeva nei confronti della città.

Analizzando le seguenti tabelle si ha un riscontro numerico dei danni riportati.

| TIPOLOGIA DI DANNO | v.a. in euro | v.% |
|---|--------------------|--------------|
| DANNI DIRETTI | 62.984.499 | 14,9% |
| di cui a beni immobili | 54.332.185 | 12,9% |
| a macchinari | 4.875.123 | 1,2% |
| a scorte | 1.909.143 | 0,5% |
| importo spese tecniche | 1.868.048 | 0,4% |
| DANNI INDIRETTI | 359.120.209 | 85,1% |
| di cui correlati all'interruzione dell'attività | 36.752.373 | 8,7% |
| non correlati all'interruzione dell'attività | 322.367.837 | 76,4% |
| TOTALE | 422.104.708 | 100% |

| SETTORE | v.a. in euro | v.% |
|------------------------|--------------------|-------------|
| Commercio | 121.104.653 | 28,7% |
| Industria | 117.636.816 | 27,9% |
| Trasporti e spedizioni | 95.013.318 | 22,5% |
| Costruzioni | 41.219.636 | 9,8% |
| Servizi alle imprese | 23.509.653 | 5,6% |
| Turismo | 11.673.001 | 2,8% |
| Altro | 11.947.631 | 2,8% |
| TOTALE | 442.104.708 | 100% |

| ZONA | v.a. in euro | v.% |
|-------------------------------|--------------------|-------------|
| Zona rossa / arancione | 158.587.750 | 37,6% |
| Resto Comune di Genova | 172.908.659 | 41,0% |
| Altri Comuni Provincia Genova | 11.733.205 | 2,8% |
| Resto Italia | 78.875.094 | 18,7% |
| TOTALE | 422.104.708 | 100% |

TABELLA TIPOLOGIA DI DANNO: Danni (diretti e indiretti) segnalati dalle 2058 imprese che hanno presentato il modello AE a seguito del crollo del viadotto Morandi.

Fonte: Camera di Commercio di Genova

TABELLA SETTORE: Danni segnalati dalle imprese sopra citate suddivise per settore economico.

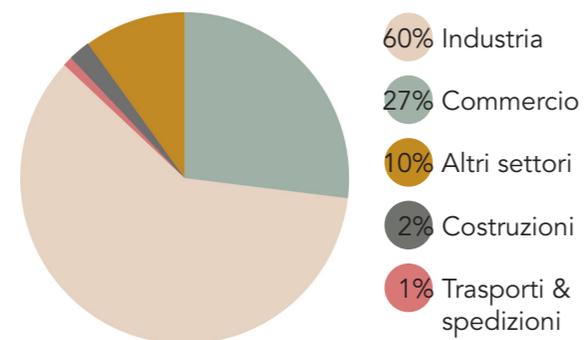
Fonte: Camera di Commercio di Genova

TABELLA ZONA: Danni segnalati dalle imprese sopra citate suddivise per sede dell'azienda.

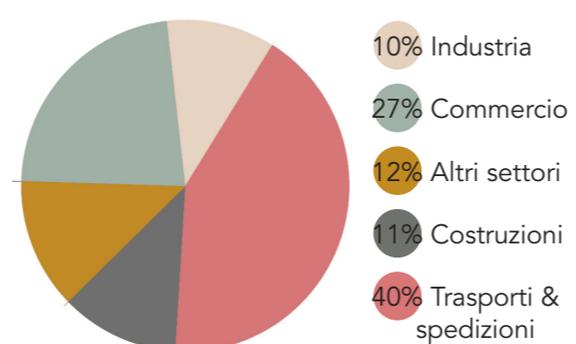
Fonte: Camera di Commercio di Genova.

Danni diretti e indiretti segnalati dalle imprese a seguito del crollo del Viadotto Morandi per area geografica e settore (valori percentuali)

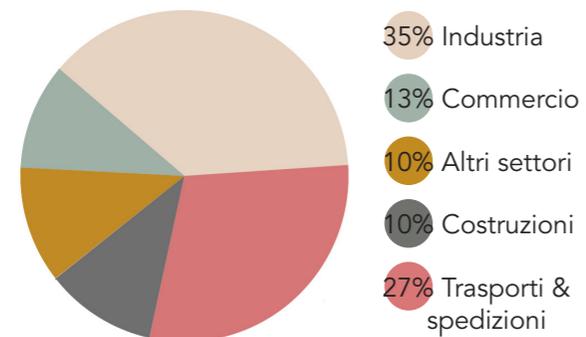
Zona rossa e arancione



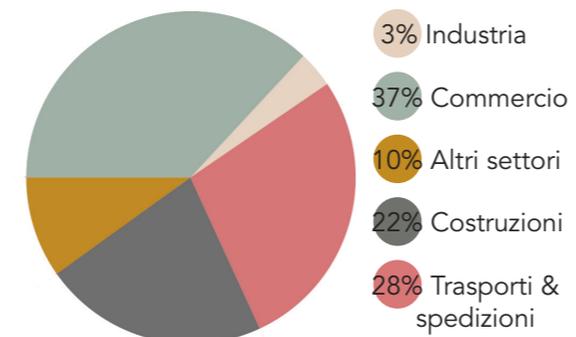
Comune di Genova



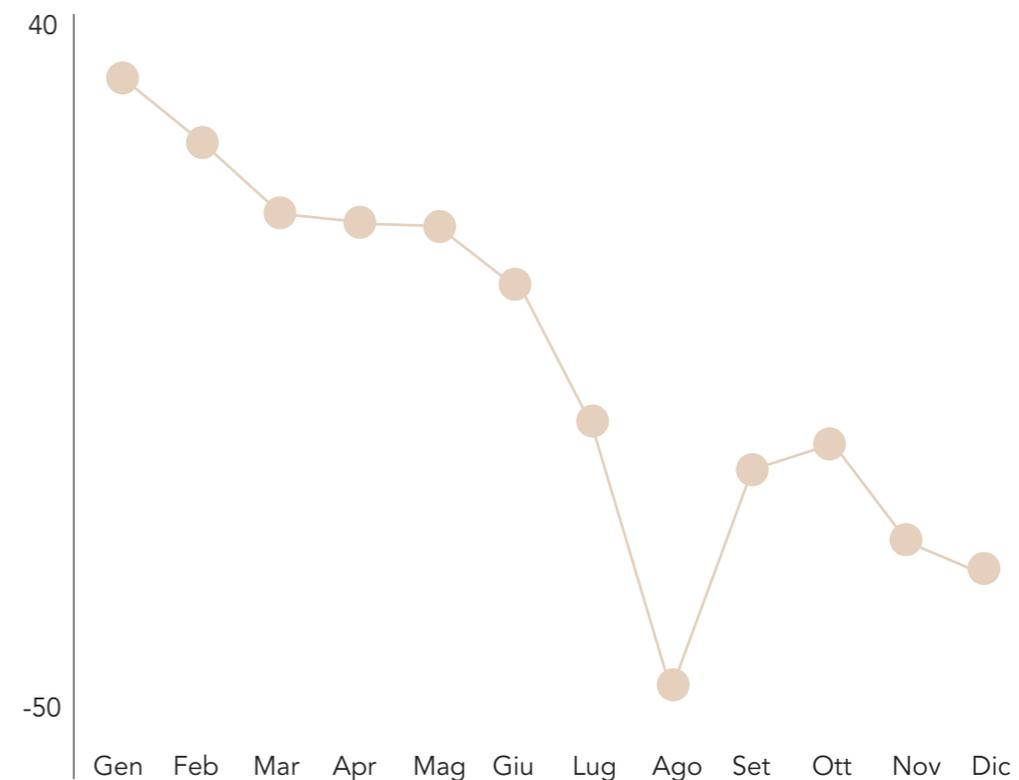
Provincia di Genova



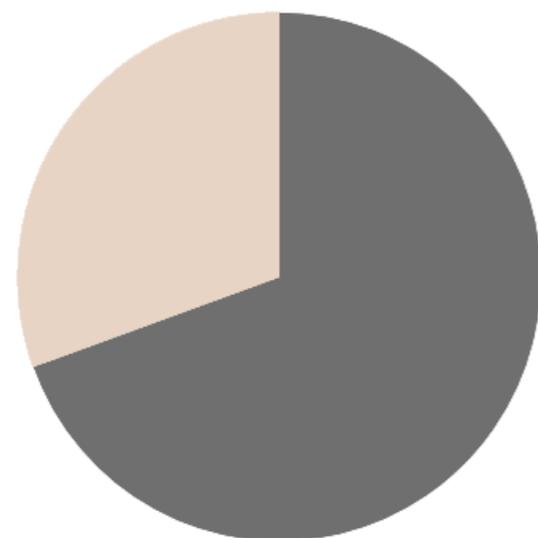
Resto d'Italia



Variazione tendenziale delle assunzioni effettuate dalle aziende con sede di lavoro nel Comune di Genova (anno 2018)



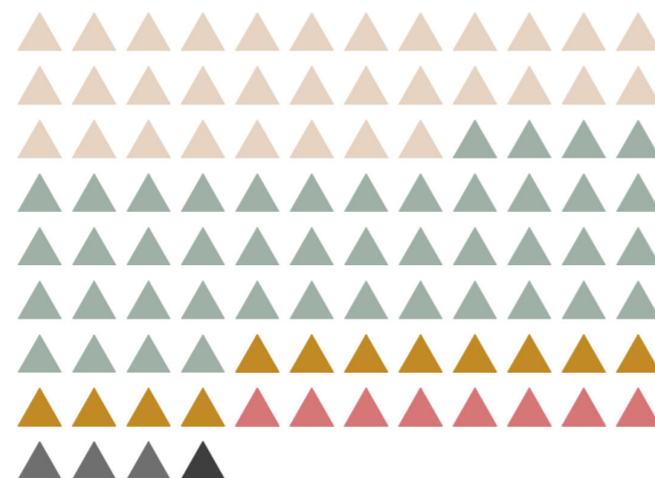
Indagine aumento di tempo nel tragitto casa-lavoro



● Sì (69,48%)

● No (30,52%)

Indagine aumento di tempo nel tragitto casa-lavoro



● 15 min

● 30 min

● 45 min

● 1 h

● 1.3 h

● 2 h

Note

- [1] Cfr. Indagine di ottobre 2018, realizzata da Confrtrasporto-Confcommercio in collaborazione con Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti)
- [2] Cfr. Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Genova. Roma: Dara, 2017
- [3] Cfr. Confindustria Genova, Camera di Commercio, Università di Genova, "Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi Genova, stime preliminari", 4 dicembre 2018
- [4] *ibidem*

TAB. 1.2.1, Tipologia di danno, Rielaborazione dati di analisi di Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro, in "Gli effetti del crollo del ponte Morandi su economia, occupazione e integrazione sociale", pag. 4

TAB. 1.2.2, Settore, *ibidem*

TAB. 1.2.3, Zona, *ibidem*

FIG. 1.2.1, Danni diretti e indiretti segnalati dalle imprese a seguito del crollo del Viadotto Morandi per area geografica e settore, *ivi*, pag. 5

FIG. 1.2.2, Variazione tendenziale delle assunzioni effettuate dalle aziende con sede di lavoro nel Comune di Genova (anno 2018), *ivi*, pag. 6

FIG. 1.2.3, Indagine aumento di tempo nel tragitto casa-lavoro, *ivi*, pag. 7

Inquadramento

La Val Polcevera

La città di Genova è un luogo nel quale si possono esaminare diverse dinamiche urbane e sociali. La periferia genovese non si sviluppa intorno alla città ma la attraversa, per questo motivo è molto complicato ricostruire la storia urbana di questa città.

Lo scopo di questo capitolo è l'inquadramento della Val Polcevera, vasta area estremamente preziosa per la città di Genova, rappresentando il centro economico internazionale della città sin dal medioevo, nonché il motore industriale dell'economia della città.

Al fine di scoprire cosa ha influito sullo sviluppo dell'aspetto territoriale della valle si è indagata la storia più recente, andando ad analizzare quanto la rivoluzione industriale abbia significato per quest'area e come i conflitti mondiali abbiano influito sul suo sviluppo per quanto concerne l'edificato.

La zona è stata identificata nel corso dell'Ottocento come idonea per la localizzazione di numerose industrie che lasciano oggi cicatrici nel paesaggio poiché per la maggior parte dismesse. Il potenziamento del porto provoca inoltre un notevole cambiamento nella bassa valle, nella quale tramite la costruzione di numerose attività industriali si saturano gli

spazi, fino ad allora rimasti liberi, tra i diversi centri abitati, questi dunque risultano oggi essere connessi senza interruzione di continuità.

La valle sta tutt'oggi pagando a caro prezzo il ruolo di centro industriale cittadino del secolo scorso, mostrando numerose difficoltà nell'ottenere delle relazioni equilibrate tra attività produttive -in uso o in dismissione-, luoghi dell'abitare e paesaggio naturale.

Si procederà con la descrizione delle fasi di cambiamento della valle che hanno determinato una perdita d'identità della stessa sino a tracciare il profilo di una zona bivalente in tanti modi diversi. La Val Polcevera presenta anzitutto un dualismo geologico e morfologico, essendo geograficamente posta tra Alpi ed Appennini. Già dall'epoca preromana la valle sviluppa un'ulteriore dicotomia, la bassa valle, essendo più vicina al centro cittadino, sviluppa attività produttive, l'alta invece resta più legata a caratteristiche rurali. In ultimo luogo la Val Polcevera, divisa dal letto del fiume, è contraddistinta da una sponda a carattere industriale e commerciale contrapposta all'altra prettamente urbana. Si dimostrerà infine come non vi è alcun tipo d'integrazione tra gli insediamenti industrializzati e il tessuto urbano.



La storia: Ascesa e disfatta di un polo industriale

La Val Polcevera, una delle due principali valli Genovesi, è stata molto influente sin dalle origini negli sviluppi della storia della città, se non altro a causa della sua ubicazione geografica, rappresentando il raccordo tra il porto e l'Italia Settentrionale.

Già nel Settecento i mercanti genovesi si servivano della valle per i loro traffici commerciali, esportandoli verso il Piemonte attraversando il passo della Bocchetta^[1], si consolida in questo modo l'attitudine di collegamento della valle, tramite l'apertura della via carrozzabile, in parte riprendente il tragitto dell'antica via Postumia.

Divenendo abituali i rapporti commerciali tra la città di Genova e il capoluogo piemontese si decise di realizzare la ferrovia Genova - Torino. La proposta per la realizzazione della strada ferrata di collegamento tra le due città prevedeva anche una diramazione che collegasse all'area lombarda e fu avanzata da un'associazione di commercianti genovesi, richiedendo questa tipologia di collegamento al governo sabauda nel 1837. Si susseguì una serie di progetti per mano del maggiore Ignazio Porro e dell'ingegnere britannico Brunel junior, finché non fu avviata la costruzione, nel 1846, partendo da Torino^[2].

I lavori per la linea ferroviaria furono ultimati nel

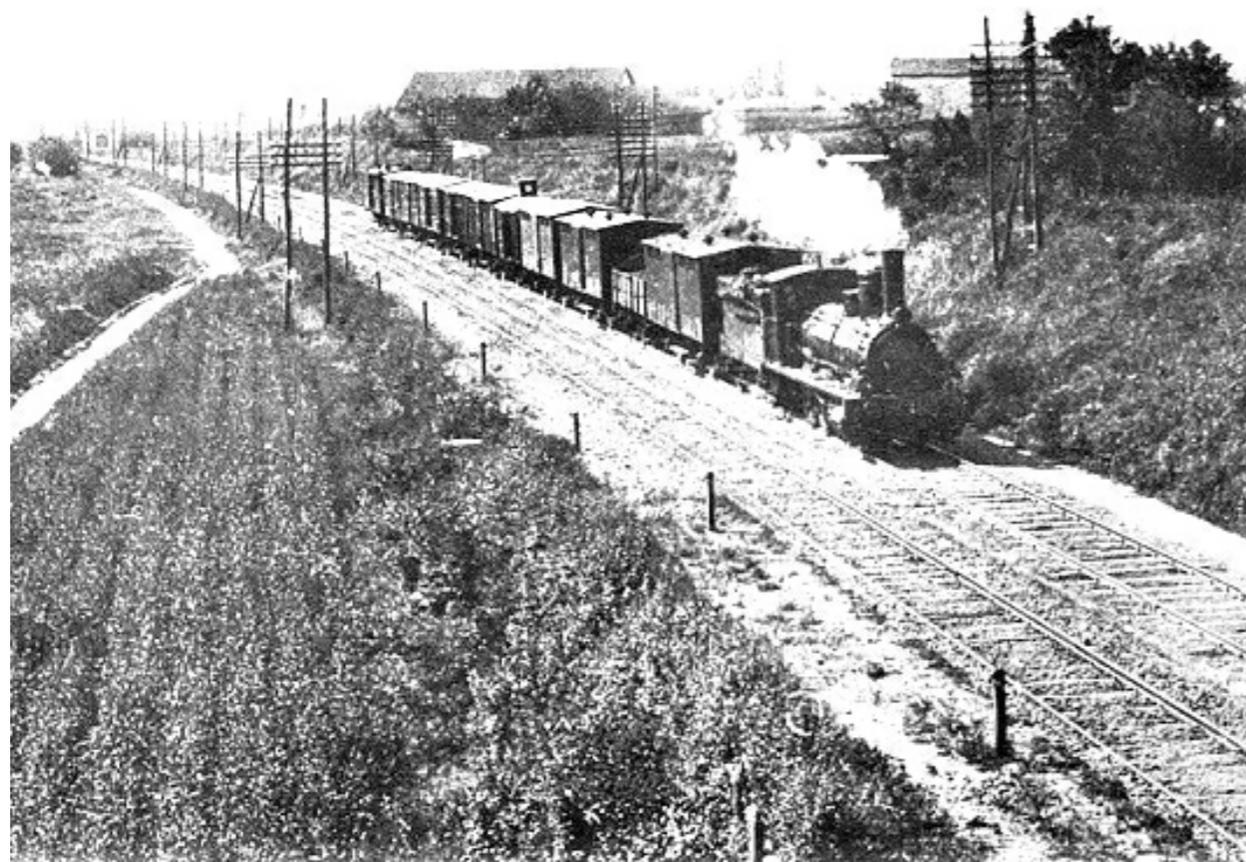
1853 e resero la valle imprescindibile ai fini dei commerci genovesi poiché il trasporto su ferro toccava tutti i più grandi comuni della Val Polcevera e permetteva di ridurre notevolmente costi e durata di tragitto per il trasporto delle merci^[3].

Al fine di potenziare la Genova - Torino nasce la succursale dei Giovi, la linea ferroviaria era concepita come veloce e nasceva non per sostituire la ferrovia originale ma al fine di integrarne la portata totale, i lavori iniziarono nel 1879 e furono ultimati nel marzo 1889.

Negli anni successivi si assiste a una serie d'interventi mirati a integrare il trasporto ferroviario delle merci e il sistema portuale e industriale, quindi si promuovono interventi come la costruzione di depositi merci in tutte le stazioni e il prolungamento delle rotaie all'interno delle fabbriche, al fine di velocizzare il carico delle merci sui treni, garantendo la massima comodità nell'utilizzo del trasporto su ferro.

La realizzazione di maggior rilievo di questa tipologia utilitaristica a Genova è il Parco Vagoni Campasso, in Valpolcevera, che entra in funzione nel 1906. Costituendo il più esteso impianto di concentrazione del materiale rotabile -72671





metri quadri- ed essendo posto in questa zona ne rivela, ancora una volta, l'importanza nei collegamenti; questo vuoto urbano è collegato da una parte all'asse ferroviario principale e dall'altra al porto di Genova, mediante Galleria Landi^[4].

Durante il primo conflitto bellico mondiale il Parco Vagoni Campasso fu collegato con la stazione "militare" di Campi, tramite un sovrappasso su Via Fillak, a oggi ancora esistente. La sviluppo della valle inizia a essere molto condizionato dalla forte presenza ferroviaria, ne è dimostrazione la costruzione massiva nella zona di strutture ausiliare per il ricovero e la manutenzione delle locomotive.

A seguito della realizzazione della linea ferroviaria, la valle si dimostra idonea per la costruzione di nuovi impianti industriali, essendo al centro dell'economia ligure e piemontese e nelle vicinanze del porto.

Alcuni stabilimenti siderurgici e opifici meccanici si stabiliscono in Valpolcevera dal 1880, nonostante siano ancora presenti all'interno della valle le caratteristiche di un'economia preindustriale definita dal fattore agricolo. Per quanto riguarda i servizi di trasporto all'interno della Valpolcevera, dimostrano una certa arretratezza, fino al termine del 1800, le strade sono inadeguate e insufficienti, se contestualizzate rispetto l'importanza che la valle sta assumendo, in particolare quelle di collegamento tra il fiume Polcevera e le località collinari, queste generalmente non sono carrozzabili^[5].

Grazie al primo censimento nazionale degli opifici e delle imprese industriali del 1911^[6] si può avere un quadro chiaro riguardo alla situazione industriale in Valpolcevera. Analizzando i dati emerge il grande valore economico di questa zona e si nota come nonostante il maggior numero d'imprese sia riconducibile al comparto agroalimentare, la maggior parte delle persone sia occupata nel settore siderurgico, il che dimostra l'importanza che quest'ultimo ricopre nell'incremento economico della valle.

Tra l'ultimo ventennio del diciannovesimo secolo e la prima guerra mondiale, la popolazione a Genova cresce sensibilmente. La crescita demografica è causata soprattutto dallo sviluppo industriale ed economico della città, anche per il gran numero d'immigrati che in questi anni arrivano a Genova per lavorare. Nel 1881 risiedono in Val Polcevera 42243 persone che salgono a 56605 nel 1901 e a 72268 nel 1911^[7], questo incremento di popolazione dimostra come la valle in quegli anni sia il polo dello sviluppo economico della città. Centrale è l'influenza dell'industria metalmeccanica, legata alle commesse statali e militari, su questo tipo d'industria investe la borghesia industriale genovese e la città diviene in epoca giolittiana (1901 - 1914) uno dei poli del triangolo industriale del Paese.

La Prima guerra mondiale cambia le carte in tavola, richiedendo un grande lavoro all'industria meccanica e siderurgica, si assiste a un ri-

Le industrie in Valpolcevera (1911)

| | | Totale media e bassa valle | Totale alta valle | Totale Valpolcevera |
|--|---|----------------------------|-------------------|---------------------|
| Industrie estrattive del sottosuolo | A | 2 | 4 | 6 |
| | B | 33 | 19 | 52 |
| Industrie che lavorano prodotti di agricoltura, caccia e pesca | A | 167 | 90 | 257 |
| | B | 1832 | 468 | 2300 |
| Industrie che lavorano e utilizzano i metalli | A | 44 | 11 | 55 |
| | B | 3864 | 52 | 3916 |
| Industrie che lavorano minerali e costruzioni | A | 36 | 11 | 47 |
| | B | 808 | 62 | 870 |
| Industrie che lavorano fibre tessili | A | 39 | 9 | 48 |
| | B | 1362 | 1056 | 2418 |
| Industrie chimiche | A | 26 | 2 | 28 |
| | B | 803 | 35 | 838 |
| Industrie e servizi per i bisogni collettivi generali | A | 3 | 2 | 5 |
| | B | 62 | 40 | 102 |
| Totale | A | 317 | 129 | 446 |
| | B | 8764 | 1732 | 10496 |

A: n delle imprese

B: n dei dipendenti

levante ampliamento degli stabilimenti e a un aumento considerevole dei livelli occupazionali. L'Ansaldo è in prima linea ai fini di sostenere lo sforzo bellico e apre una serie di impianti specializzati che si sviluppano dalla foce del Polcevera verso nord, sulla sponda destra del fiume.

Quest'azienda cresce a dismisura moltiplicando le sue strutture, se ne conteranno al termine della guerra 30 di cui 22 in area genovese, e assumendo numerosi nuovi impiegati, tra cui anche le donne la cui presenza nell'industria fino a questo momento era prettamente legata al settore tessile. Tuttavia l'Ansaldo non è l'unica industria inserita in un programma specifico di guerra, ce ne sono molte altre come ad esempio Grandi artiglierie di campi (Cornigliano), il tubificio e il bossolificio, queste hanno tutte luogo in area polceverasca. La portata degli effetti di questa conversione ai fini bellici dell'industria nella Valpolcevera è rimarcata dai dati dell'Ansaldo. Prima del conflitto mondiale i suoi stabilimenti occupavano una superficie di 34 ettari e vi lavoravano oltre 9000 persone, al termine della guerra l'area occupata dell'industria è di 400 ettari e i lavoratori salgono a 40000.

Al termine del conflitto bellico vi è un problema di riconversione di questi impianti, divenuti fin troppo grandi per le domande diminuite sostanzialmente dalla fine delle ostilità. È necessario convertire le industrie dalle produzioni di guerra a quelle di pace ed emergere sul mercato

senza confidare nelle commesse statali che avevano garantito lavoro alle industrie fino ad ora.

Si arriva così a una grande crisi finanziaria. Molte famiglie, rimaste senza lavoro e di conseguenza senza un salario, non possono più provvedere alle spese d'affitto e si ritrovano a dover occupare soffitte, magazzini e baracche in lamiera costruite lungo i greti dei torrenti per garantirsi un tetto. L'amministrazione comunale di Genova è costretta a intervenire, avendo raggiunto alti livelli di degrado, e si realizza il piano delle Case Rifugio municipali, dal 1923; questo tipo d'iniziativa da parte del comune sembra voler arginare il problema piuttosto che risolverlo, le condizioni abitative sono pessime dando origine a una ghettizzazione. Nel 1926 nasce per decreto la Grande Genova che aggrega venti comuni, la superficie del territorio comunale passa da 3400 ettari a oltre 23000^[8]. L'annessione era fortemente voluta dal regime fascista al fine di favorire lo sviluppo delle attività industriali e portuali. È tangibile il disinteresse dell'urbanistica del regime nei confronti della periferia urbana, si trova un riscontro nella differenza tra l'impegno assunto per i piani del centro della città e la scarsa dedizione verso la gestione edilizia nelle altre zone della città, come anche in Valpolcevera.

Durante il corso degli anni Trenta le industrie della valle si risollevarono dalla crisi grazie alle commesse pubbliche legate alla politica del riarmo e alla costruzione dei nuovi grandi transatlantici per i

cantieri statali, si ripresenta lo schema che guarda alle industrie della Valpolcevera come "arsenali" di guerra. Questa situazione induce in una nuova grande immigrazione verso la città determinata dalla ripresa dello sviluppo urbano ed economico.

Ai fini di dimostrare l'avvenuta ripresa basta guardare, ancora una volta, ai dati dell'Ansaldo: i dipendenti dell'industria erano scesi a 9200 unità nel triennio 1930 - 1932, nel 1936 ammontavano a 16500 e tre anni dopo a 23000⁹⁾.

Per rendere una chiara visione riguardo la situazione in Valpolcevera durante la politica del riarmo basta guardare alle parole espresse dal dirigente della sezione statistica del Comune di Genova nel 1938 *"larghe correnti migratorie in cui restano sommerse esigue attività di saldi demografici, forti maggioranze operaie che premono su sparute, residue minoranze agricole... complessa sindrome tipica dell'inurbamento"*¹⁰⁾.

Questo fenomeno continuerà fino allo scoppio della seconda guerra mondiale ma nel nuovo dopoguerra vi sarà una fase nera per l'industria pesante della Valpolcevera. Saranno meno colpite dalla crisi le piccole e medie realtà industriali private della valle poiché non coinvolte nel sostentamento dello sforzo bellico.

Al termine del secondo conflitto è necessaria una ricostruzione materiale della città, e in generale di tutto il Paese, ma la ripresa è rallentata dalle difficoltà dell'immediato do-

poguerra. Le industrie alimentari non ricevono opportuni rifornimenti di materie prime e le industrie metalmeccaniche devono riconvertire la produzione da lavorazioni belliche a civili.

L'Istituto per la Ricostruzione Industriale, IRI, gioca un ruolo fondamentale a Genova, e in particolare in Valpolcevera in questo particolare periodo storico, questa nasce come ente temporaneo, avente lo scopo di cancellare i debiti delle aziende e riconsegnarle ai privati. L'istituto garantisce un lavoro nella città a 50000 persone (30000 all'Ansaldo, 8000 a San Giorgio, 5600 alla Società Italiana Acciaierie di Cornigliano, 4200 all'Ilva¹¹⁾, definendo inoltre alcuni piani di ristrutturazione per i settori meccanici e siderurgici.

Le scelte dell'IRI, tuttavia, implicano sia investimenti che dismissioni, quest'ultime suscitano contrasti da parte del movimento sindacale che portano a migliaia di licenziamenti.

Durante il decennio tra il 1950 e il 1960 si assiste in Italia a un esteso sviluppo economico. La popolazione conosce il benessere della società dei consumi di massa e accresce il reddito statale complessivo, nonostante la situazione generale, le industrie hanno uno sviluppo moderato causato da dinamiche differenti secondo il settore considerato.

Le forze economiche genovesi ripresentarono il solido modello d'industrializzazione pesante.

Popolazione residente in Valpolcevera (1861/1881)

| | Totale media e bassa valle | Totale alta valle | Totale Valpolcevera |
|------|----------------------------|-------------------|---------------------|
| 1861 | 18.826 | 18.207 | 37.033 |
| 1871 | 19.640 | 18.536 | 38.176 |
| 1881 | 23.162 | 19.081 | 42.243 |

Tuttavia con delle notevoli modifiche, in primo luogo s'incrementa il ruolo dell'industria pubblica, dopodiché s'intraprende la strada della produzione di massa, siderurgica e chimica. Sulla scia di questi sviluppi l'IRI e la Finsider^[12], sottraendo al mare superficie, costruirono un nuovo impianto, basato sul modello americano, di produzione di massa a Cornigliano^[13].

Il porto di Genova nel frattempo consolida il suo ruolo di principale scalo petrolifero nazionale, consegnando alla città il ruolo di polo di raffinazione. La nuova produzione di massa porta a un grande consumo di risorse e di produzione di scorie che si riversano nel territorio circostante aumentando il rischio ambientale.

Guardando ai dati, relativi al 1977, riguardo l'inquinamento di Cornigliano si deduce che su 100 mq di quartiere cadevano mensilmente 500 grammi di polveri e venivano emessi 700 kg di anidride solforosa ogni ora.

Con l'avvento degli anni Settanta si conclude l'espansione economica italiana, colpendo in particolar modo la struttura industriale polceverasca.

La crisi danneggia i settori portanti dell'industria genovese. Il tracciamento del quadro dell'industria della Valpolcevera oggi è un compito arduo, poiché ci sono dei processi di trasformazione in corso e gli esiti sono ancora sconosciuti.

Duranti gli anni Settanta e Ottanta si as-

siste ad un'ennesima privazione d'identità della valle, per mezzo della scomparsa di numerose attività industriali che va di pari passo alla completa saturazione della vallata a causa dell'espansione edilizia incontrollata.

Oltre ad un cambiamento nel sistema urbano è possibile riscontrare un cambiamento nella società che vive la valle, personificata in precedenza nel proletariato e diventata poi consumatore precario, favorendo lo sviluppo dei centri commerciali -simbolo di globalizzazione- a discapito delle piccole fabbriche a conduzione familiare -simbolo di aggregazione-.

La Val Polcevera si ritrova a essere invasa da tipologie di aggregati sociali nuovi e questa può essere un'occasione per generare luoghi di inclusione sociale e collaborazione cittadina che potrebbero dare una nuova identità alla valle^[14].

Popolazione residente in ValPolcevera e a Genova (1881/2011)

| | Totale Valpolcevera | Totale Genova |
|------|---------------------|---------------|
| 1881 | 42.243 | 176.585 |
| 1901 | 56.605 | 219.507 |
| 1911 | 72.268 | 265.533 |
| 1921 | 83.996 | 304.108 |
| 1931 | 90.814 | 590.736 |
| 1936 | 93.969 | 634.646 |
| 1951 | 101.082 | 688.447 |



| | |
|--|--------------|
| Superficie Valpolcevera (in ettari) | 3327 |
| Superficie di verde pubblico (in ettari) | 5,2 |
| Densità popolazione (abitanti/ettaro) | 18,8 |
| Residenti | 61138 |
| Età media | 46,2 |
| Numero medio componenti famiglia | 2,05 |
| Stranieri | 8309 (13,6%) |
| Indice di vecchiaia | 201,2 |

> Ecuador

40,2% Persone Over 75 sole

| Età | Uomini | Donne | Totale | % |
|--------|--------|-------|--------|-------|
| 0/17 | 4809 | 4457 | 9266 | 15,2% |
| 18/40 | 7444 | 7343 | 14787 | 24,2% |
| 41/65 | 10900 | 11237 | 22137 | 36,2% |
| +65 | 6241 | 8707 | 14948 | 24,4% |
| Totale | 29394 | 31744 | 61138 | 100% |

Note

- [1] Il Passo della Bocchetta è un Valico Storico, essendo parte della via Postumia, che collega la Val Polcevera con la Val Lemme, tramite l'Appennino ligure.
- [2] M. Lamponi, C. Serra, *I trasporti in Val Polcevera. Dalla via Postumia alla Metropolitana*, Genova: Nuova Editrice genovese, 1996, p.20
- [3] Il trasporto ferroviario costava circa un terzo rispetto a quello stradale e circa due terzi rispetto a quello marittimo, inoltre il tempo impiegato per il viaggio Genova - Torino su ferro era circa di sei ore, mentre tramite il trasporto su gomma ne sarebbero state necessarie venticinque. (Cfr. G. Felloni, *Scritti di storia economica*, Genova: Società ligure di storia patria, 1998)
- [4] M. Lamponi, C. Serra, 1996, *Op. Cit.* p.30
- [5] *Ivi*, p.15
- [6] Ministero di agricoltura industria e commercio, *censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911*, Bertero, Roma, 1913; vol.1 : pp. 104,105.
- [7] *Ivi*, 1914; vol. 3: pp. 104,105,106
- [8] Cfr. F. Balletti, B. Giontoni, *Una città tra le due guerre. Culture e trasformazioni urbanistiche*, Genova: De Ferrari, 1990, p.39
- [9] Cfr. G. Assereto, Doria M., *Storia della Liguria*, Bari: Laterza, 2007
- [10] G. Chiantella, *Genova alla luce della demografia*, Genova: Comune di Genova, 1938
- [11] Cfr. G. Assereto, Doria M. 2007, *Op. Cit.*
- [12] Società Finanziaria Siderurgica S.p.A. : società del Gruppo IRI che operava nel settore siderurgico e che aveva rilevato dalle banche il controllo di diverse aziende genovesi
- [13] Cfr. F. Amatori, *Cicli produttivi, tecnologie, organizzazione del lavoro. La siderurgia a ciclo integrale dal piano autarchico alla fondazione dell'Italsider*, in "Ricerche storiche", a. X, n.3, settembre - dicembre 1980
- [14] Ghersi A., *La Val Polcevera: tipologie di paesaggi rifiutati*, in "Progetti di paesaggio per luoghi rifiutati" a cura di Annalisa Calcagno, Roma: Gangemi editore, 2010, pp.167

Note

- FIG. 2.1.1 - *Planimetria generale strada ferrata Torino/Genova*, Immagine tratta da Archivio storico della città di Torino, "Carta generale degli stati di terraferma di S. M. Re di Sardegna con indicazione delle Strade Ferrate in esercizio, in costruzione o solo approvate", Torino, 1853
- FIG. 2.1.2 - *Locomotore nei pressi del parco vagoni del Campasso*, Immagine tratta da M. Lamponi, C. Serra, *I trasporti in Val Polcevera. Dalla via Postumia alla Metropolitana*, Genova: Nuova Editrice genovese, 1996
- FIG. 2.1.3 - *Treno merci Genova - Torino (1920)*, Immagine tratta da: https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Genova#/media/File:Treno_merci_Torino-Genova,_58.jpg
- TAB. 2.1.1 - *Le industrie in Valpolcevera (1911)*, Rielaborazione tabella del Ministero di agricoltura industria e commercio, "Censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911", Bertero, Roma, 1913-1916, vol. 1, pp. 104-105
- TAB. 2.1.2 - *Popolazione residente in Valpolcevera (1961/1981)*, Rielaborazione tabella ISTAT, Popolazione residente dei Comuni - censimenti dal 1861 al 1991, Roma, 1994; pp. 340, 341.
- TAB. 2.1.3 - ISTAT, Popolazione residente dei Comuni - censimenti dal 1861 al 1991, Roma, 1994; pp. 340, 341.
- FIG. 2.1.4 - <http://genova.erasuperba.it/sogno-2-milioni-abitanti-divenuto-incubo-cemento>
- TAB. 2.1.4 - *Municipio V Valpolcevera, Relazione di fine mandato della Presidente* - ciclo amministrativo 2012/2017, p.6

Le caratteristiche: bivalenza

La Valle del Polcevera da un lato si definisce come luogo avente mancanze urbanistiche, ambientali e di qualità della vita; dall'altro si dimostra un'area rilevante, offrendo una vasta gamma di opportunità per Genova.

La bivalenza della valle si denota esaminando le due sponde del fiume. La sponda destra principalmente dedicata all'artigianato e alla produzione, caratterizzata da vaste aree di agglomerati industriali, è contrapposta alla sponda sinistra a carattere prevalentemente residenziale.

Nonostante la valle sia considerata, nell'immaginario genovese, periferia a causa del suo tessuto urbano smagliato e del degrado edilizio e sociale, quest'area si dimostra essere uno snodo imprescindibile per lo sviluppo di Genova essendo la porta di accesso al porto.

Uno studio compiuto alcuni anni fa riguardante le aree dismesse della città ha evidenziato che queste, all'interno della valle, ammontavano a circa 1.800 km². Data la scarsità di terra disponibile nella città di Genova, perlopiù interclusa tra il mare e le montagne, l'inutilizzo delle suddette aree è difficilmente comprensibile.

La Valpolcevera, inoltre, dal punto di vista infrastrutturale ha un'ottima accessibilità (caselli autostradali, ferrovia e metro), che potrebbe accrescere qualora vi fosse una riqualifica della stessa.

La bivalenza presente nella valle si evince anche poiché il suo ruolo di sede di esistenti infrastrutture di collegamento con le reti europee, oltre che di attività rilevanti nell'ambito della ricerca e dell'innovazione tecnologica, contrasta con la sua immagine di "cimitero di fabbriche"⁽¹⁾, dovuta alla presenza di svariate aree rimaste vuote in seguito dismissione d'attività petrolifere, industriali e ferroviarie.

Al fine di analizzare il susseguirsi di eventi che hanno portato all'attuale configurazione della valle, occorre fare un passo indietro nel tempo e guardare all'età preindustriale. Si nota come i comuni della Valpolcevera erano disposti a intervalli quasi costanti lungo il percorso viario tra Genova e la pianura Padana. La nascita di questi comuni era dovuta a motivazioni di carattere agricolo o commerciale e si sviluppavano come un successivo accostamento di edifici accanto ad architetture antiche come chiese e conventi.

La Valle mostra un dualismo profondamen-



te radicato nelle sue origini, essa si sviluppa, infatti, tramite l'annessione all'interno dell'area urbana di alcuni nuclei abitati autonomi.

Studiando approfonditamente la zona ci si rende conto che in realtà convivono numerosi dualismi in questo territorio. In primo luogo quello geologico e morfologico, trovandosi tra le Alpi e gli Appennini, la valle è caratterizzata dalla differenziazione tra i rilievi lungo la sponda destra del fiume Polcevera - dotati di considerevoli pendenze e vegetazione rarefatta - e rilievi lungo la sponda sinistra: con forme meno aspre e maggior vegetazione.

Dall'epoca preromana si sviluppa nella zona un'altra dicotomia, tra la bassa valle e quella alta. La parte bassa, essendo adiacente alla città di Genova si sviluppa seguendo l'esempio cittadino, tramite le attività produttive, mentre l'alta valle, rimanendo più distante dalla realtà cittadina cresce con un'indipendenza e basa il proprio sostentamento sul controllo dei varchi. Questa dicotomia si rafforza in età romana ed è testimoniata dalla Tavola di Polcevera che disegna i confini tra il territorio dei Genuates (Genovesi residenti a Pontedecimo, entro i confini della città) e Viturii Langenses (Liguri abitanti nell'Alta valle)^[2].

Durante il periodo medioevale i traffici portuali subiscono un incremento notevole e all'interno della valle del Polcevera, essendo il principale sbocco verso il nord dell'Italia e la

Valpolcevera: curve di livello

Francia meridionale, si sviluppano numerosi gruppi di mulattieri che consentono lo spostamento delle merci dal porto genovese.

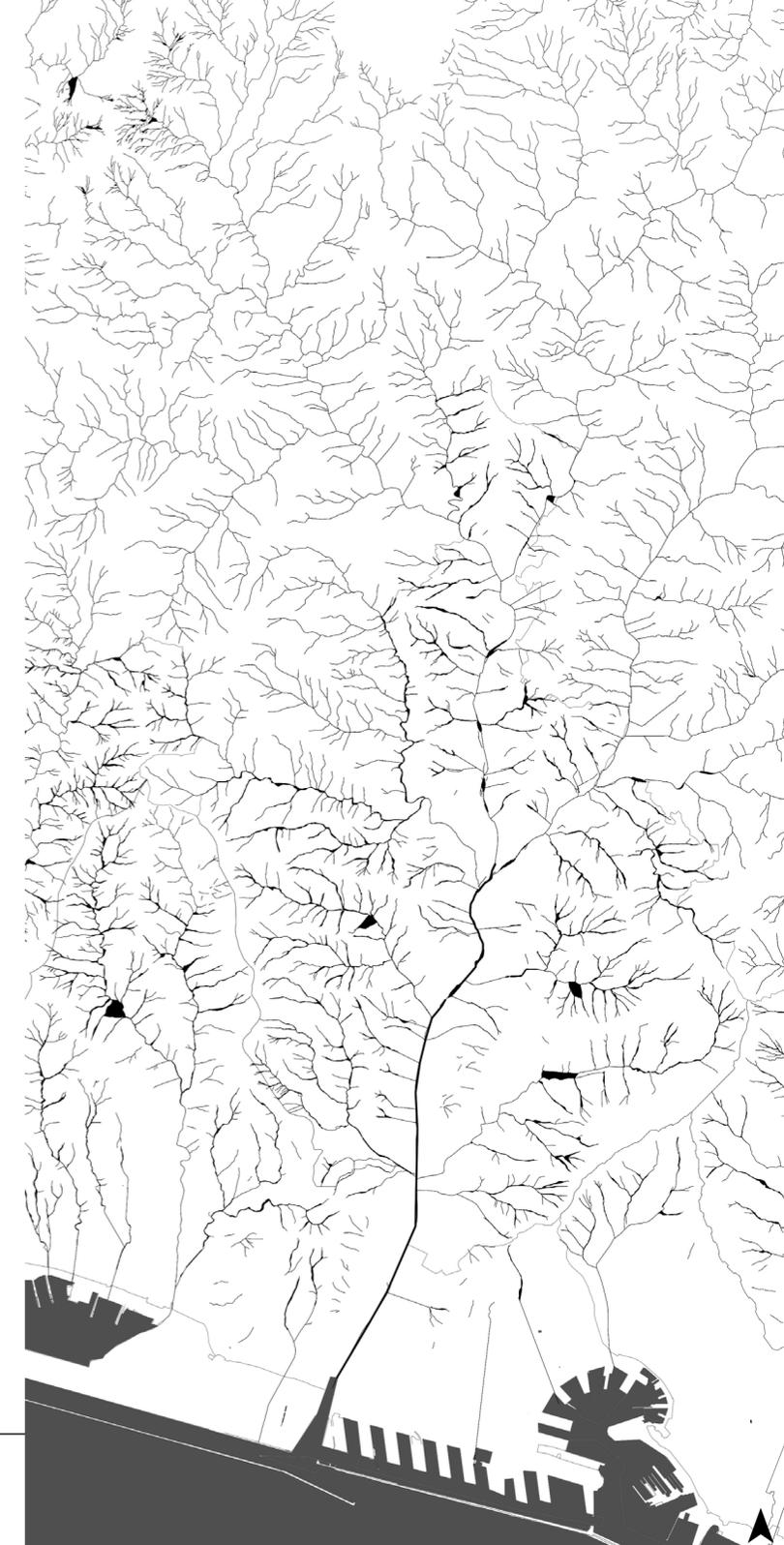
In seguito tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo la valle cambia la sua configurazione e diviene su iniziativa di Cavour uno dei maggiori centri industriali presenti in Italia. Dalla fine del XIX secolo cresce sempre più la domanda di manodopera, parallelamente all'incremento degli impianti industriali della zona, di conseguenza vi è un notevole aumento dell'immigrazione che modifica profondamente l'assetto urbano del fondovalle, infatti, nella zona, affluiscono centinaia di operai.

Dopo aver riempito d'impiegati immigrati gli edifici presenti sul territorio, vista la grande domanda di abitazioni, la soluzione appare essere quella di costruire nuovi complessi abitativi.

A prendersi carico della costruzione dei nuovi immobili è la classe industriale che in questo modo riesce a far tornare alla cassa dell'azienda una parte dei flussi salariali erogati sotto forma di affitto o mutuo, oltre che garantirsi la benevolenza dei suoi dipendenti assicurando loro una casa e un lavoro. In questi anni cambia radicalmente la precedente organizzazione degli insediamenti a causa della grande domanda d'abitazioni seguita da una speculazione edilizia^[3].

Fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale la valle si presenta con differenti situazioni di

Valpolcevera: elementi idrici





sviluppo urbanistico secondo il livello di urbanizzazione del comune in questione. I comuni della bassa valle hanno un cambiamento sociale, paesaggistico, economico e insediativo più marcato, divenendo sede della trasformazione industriale in atto; mentre i comuni della media e alta valle mantengono ancora una caratterizzazione rurale, legata alla viabilità verso nord.

I primi a essere interessati da cambiamenti sono i comuni alla foce del Polcevera: Cornigliano e Sampierdarena. Quest'ultimo assiste alla crescente solidarietà tra i piccoli imprenditori legati ad attività di tipi tradizionali insediati nella zona e i proprietari fondiari dell'aristocrazia genovese in opposizione alla nascente industria meccanica^[4].

Una vicenda rappresentativa può essere quella dell'azienda Taylor e Prandi (dalla quale nascerà l'Ansaldo a seguito della cessione della stessa allo stato sabauda). L'ingegnere fondatore dell'azienda, Philip Taylor, volendo acquisire 35000 metri quadri sulla sponda sinistra del Polcevera fu costretto a richiedere al Governo la dichiarazione di pubblica utilità, ricorrendo in questo modo al possibile esproprio dei terreni.

L'iniziativa di Taylor è dovuta alla profonda controversia dei proprietari terrieri che si vedono contro il Governo che adotta lo strumento dell'esproprio per motivi di pubblica utilità come decisivo. Alla fine dell'Ottocento questi due comuni divengono caratterizzati dal-

Valpolcevera: punti quotati

le grandi industrie, le precedenti aree agricole si trasformano rapidamente in zone industriali^[5].

A causa del marcato progresso della grande industria la realizzazione degli impianti di produzione supera la dimensione edilizia, questo determina una nuova configurazione del territorio, scisso tra industria e abitazione. L'acquisto di spazi industriali (trattasi nella maggior parte dei casi come spazi generati da vuoti nei tessuti urbanizzati) guarda a una logica economica privatistica, cui non fa riscontro una volontà amministrativa di inserire lo sviluppo industriale in un progetto urbanistico organico e integrato^[6].

Il risultato di questa frattura tra industria e residenza porta a una separazione a scala maggiore tra l'incremento dei settori produttivi e la crescita degli insediamenti urbani.

Tappa fondamentale per l'analisi degli insediamenti in Valpolcevera è il Piano Regolatore Generale approvato nel 1959. Il PRG lascia molti punti non chiariti, si procede a compartimenti stagni, non mettendo in relazione le diverse parti: residenze-industrie, residenze-servizi ecc...

Le aree industriali, che occupano la maggior parte della valle, occupano una lottizzazione casuale, organizzata su una struttura precedente, tra le fabbriche si sono incastrate le residenze ritagliandosi degli spazi minimi. Pur essendo necessaria una profonda opera di riorganizzazione

Valpolcevera: strade





in Valpolcevera, il PRG si limita a prevedere la costruzione di due strade ai margini del fiume sulle sponde opposte del torrente, e la realizzazione di altre arterie stradali, destinate per lo più al traffico industriale. Nel 1976 si adotta una variante organica del Piano Regolatore Generale.

La situazione in cui si trova la valle in questo periodo storico è da una parte di mancanza di una strategia generale in grado di ordinare lo sviluppo industriale presente sul territorio, d'altra parte c'è una grave carenza di servizi collettivi.

Nel 1970 le aree industriali in dismissione della media e bassa valle ammontano a 52 ettari. Si prevede con questo piano, a differenza del precedente, una maggior quantità di terreni da destinare ad aree industriali con lo scopo di rilanciare l'economia della valle.

Non viene tuttavia sufficientemente trattato il tema dell'inserimento della valle nell'area metropolitana genovese, data la mancata previsione di una serie d'infrastrutture secondarie di collegamento in grado di riqualificare la valle e rendere la fusione tra le due aree della città imprescindibile.

Esaminando gli schemi nelle pagine successive si nota come dalla mappatura delle macroaree della valle vi sia uno schema a "macchie" frutto di urbanizzazione caotica della zona.

Valpolcevera: pieni e vuoti

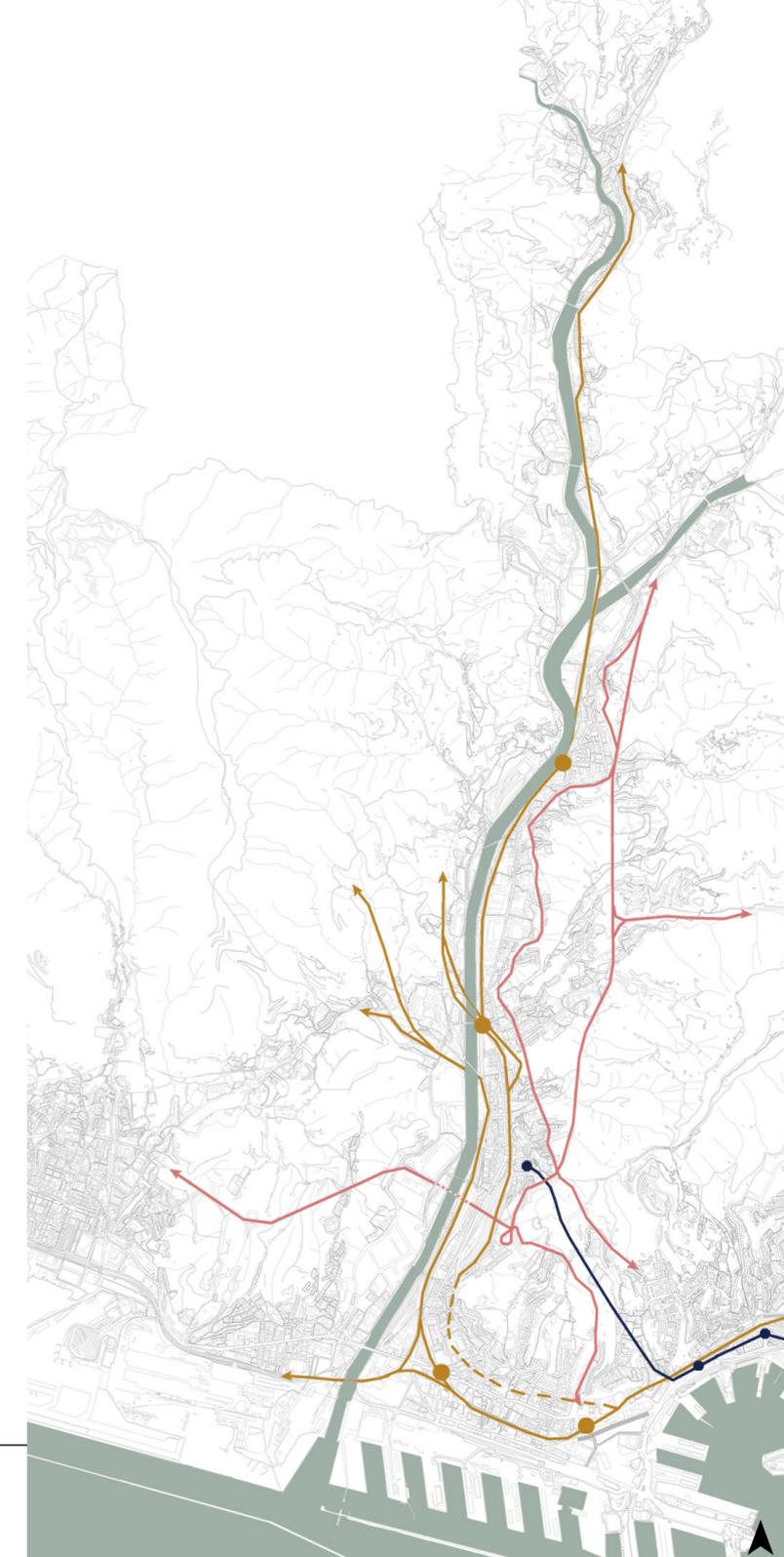
Tracciato autostradale Tracciato ferroviario Tracciato metropolitana

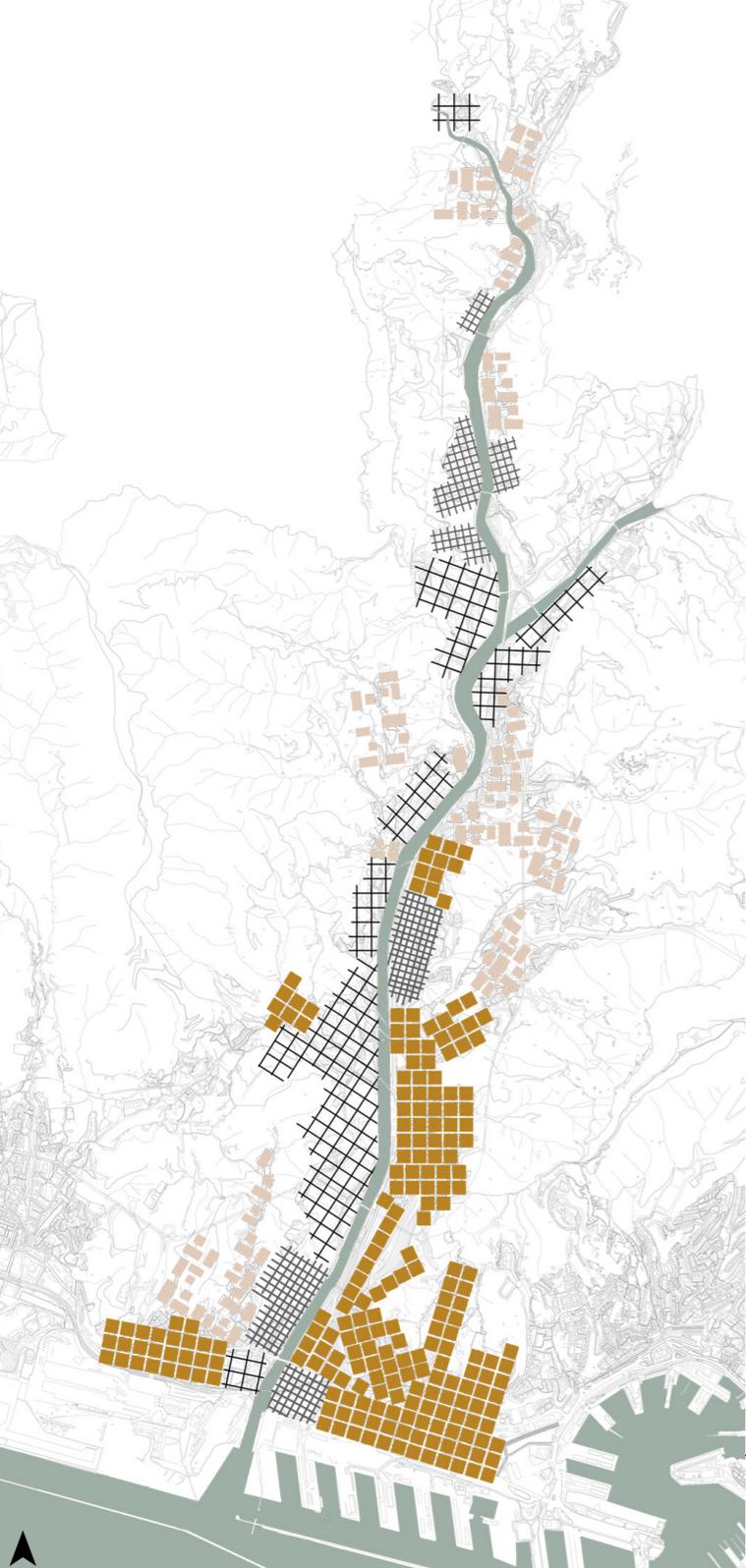
●
Stazioni ferroviarie

●
Stazioni metropolitana

La valle del Polcevera è percorsa dalle principali vie di comunicazione che collegano Genova all'entroterra e all'Italia settentrionale. In maniera parallela rispetto al fiume Polcevera si sono sviluppate la linea ferroviaria e l'autostrada (A7), mentre nei pressi della costa si trovano l'A12 e l'A10 e un'ulteriore linea ferroviaria. Per quanto riguarda la linea metropolitana all'interno della valle è presente la fermata capolinea di Brin, che connette la Val Polcevera con il centro città, seppur in maniera limitata. Si vuole dimostrare come la valle sia uno snodo fondamentale per le vie di comunicazione della città, evidenziando i principali tracciati ferroviari, metropolitani e autostradali.

Infrastrutture



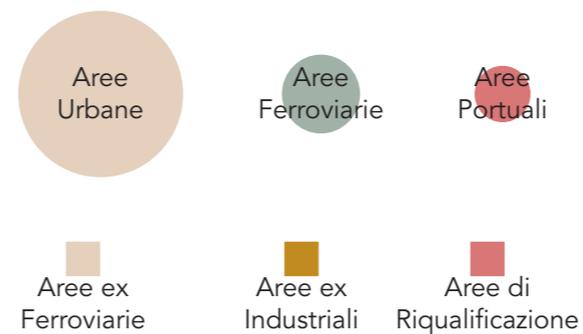


La micromappatura delle principali funzioni presenti nella Valpolcevera evidenzia la presenza di una tipologia edilizia che non segue alcuno schema predefinito e rivela la discordanza profonda tra le due sponde del torrente, quella sinistra caratterizzata da edifici di tipo residenziale e quella destra dedita, invece, ad attività industriali e commerciali. Lo schema mostra, in particolare, un'urbanizzazione massiva nella bassa valle, delineata da un'alternanza caotica tra industrie e residenze (anche storiche). Sui crinali invece si evidenziano insediamenti rurali, dimostrando un'ulteriore bivalenza presente nella valle del Polcevera, che si distingue urbanisticamente tra alta e bassa.

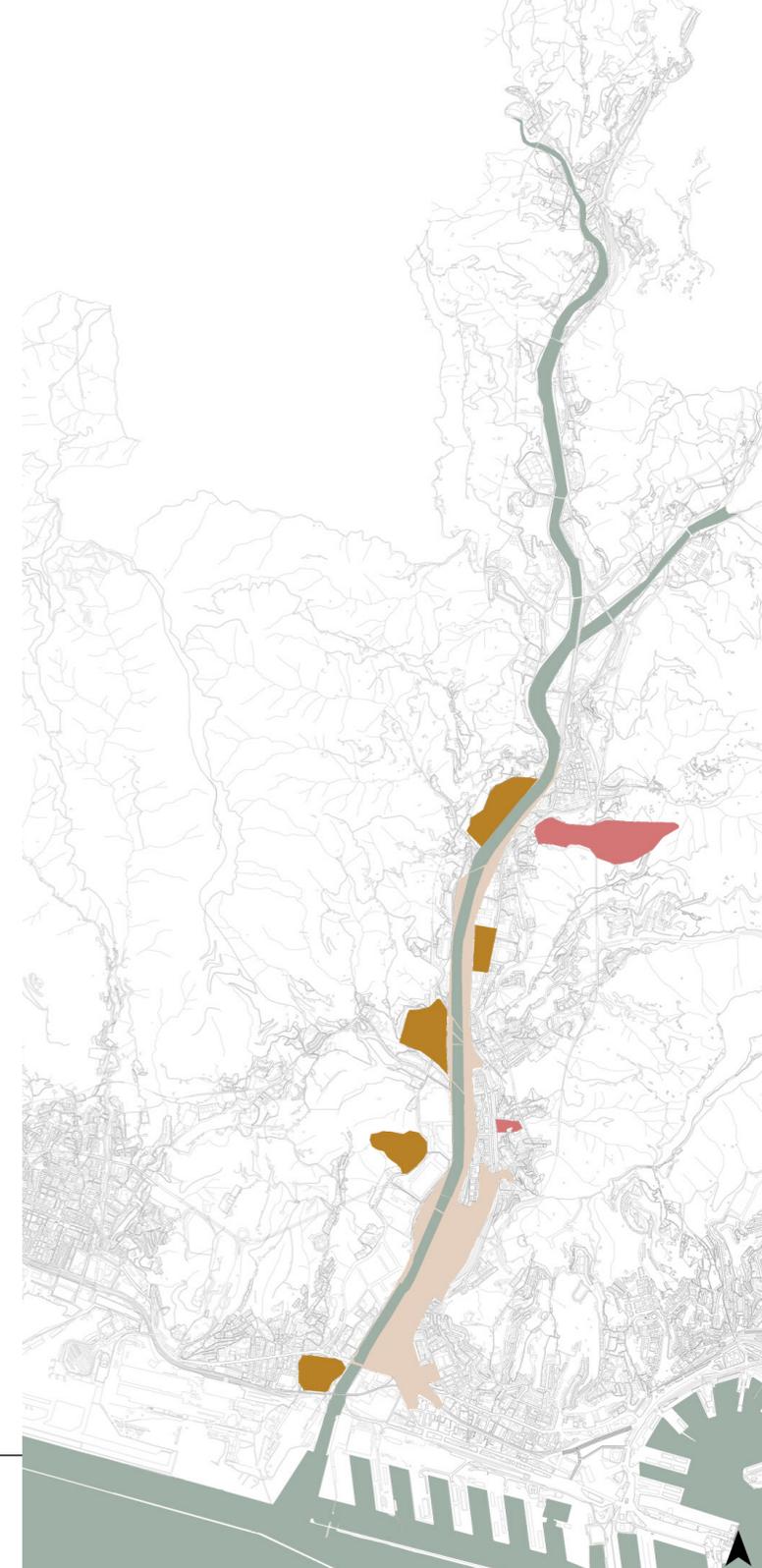


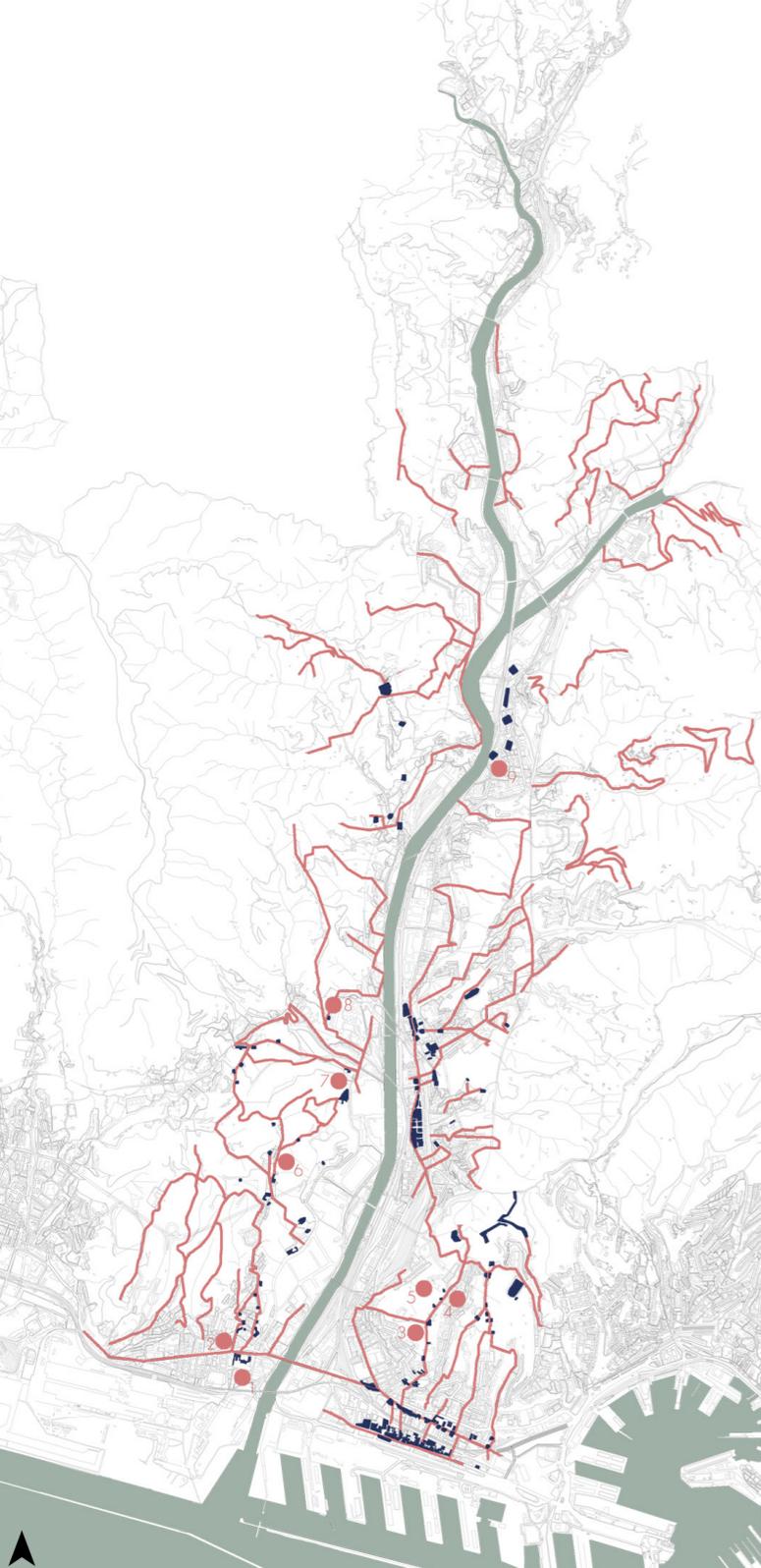
Funzioni

A Genova il patrimonio di aree strategiche si distingue tra aree urbane, aree ferroviarie e aree di demanio portuale, in Val Polcevera trovano luogo tutte queste tipologie con percentuali diverse, come rappresentato in seguito. Questo presupposto ha spinto la città a introdurre una serie di confronti con i protagonisti (il Porto e la Ferrovia) della progettazione urbana e infrastrutturale. In particolare, la collaborazione con la Ferrovia, sta trovando riscontro nel progetto "Metropolitanizzazione Ferroviaria", concretizzabile proprio in Valpolcevera. Le aree strategiche della Valpolcevera appartengono a tre differenti tipologie: aree ex ferroviarie, aree industriali dismesse e aree di riqualificazione urbana. Si vogliono, a lato, evidenziare al fine di dimostrare la grande potenzialità della vallata.



Aree strategiche





Il contesto della valle è caratterizzato da una serie di nuclei e centri storici connessi ai versanti collinari per mezzo di tracciati storici su crinali collegati successivamente alla viabilità principale.

All'interno della valle sono presenti diversi edifici di pregio culturale e architettonico (sistemi di villa-giardino) la cui presenza costituisce un elemento caratterizzante di antica organizzazione del territorio della valle da preservare e valorizzare.

Luoghi d'interesse segnalati:

- 1 Chiesa dei Santi Andrea e Ambrogio
- 2 Biblioteca Civica Francesco Domenico Guerrazzi
- 3 Santuario Nostra Signora di Belvedere
- 4 Abbazia di San Bartolomeo
- 5 Scalinata Belvedere
- 6 Chiesa Cattolica Parrocchiale di Santa Maria e San Michele di Coronata
- 7 Abbazia San Nicolò del Boschetto
- 8 Chiesa Cattolica San Ambrogio
- 9 Teatro Rina e Gilberto Govi

■
Ville
storiche

—
Percorsi
storici

●
Luoghi
d'interesse

Percorsi storici e luoghi d'interesse

Note

- [1] Espressione comunemente adottata in riferimento alla Valpolcevera dai giornalisti italiani negli anni Settanta.
- [2] A.M. Pastorino, *La tavola di Polcevera. Una sentenza nel Bronzo 2100 anni fa*, Genova: Comune di Genova, 2001
- [3] COMUNE DI GENOVA, *Piano regolatore generale, 1976*, relazione illustrativa a cura di Claudio Buscaglia, pp. 41-42
- [4]. F. Balletti, B. Giontoni, *Genova 1850 - 1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea*, Genova: Fabbiani, 1985, p. 78
- [5] *ivi*, pp. 79
- [6] *ivi*, p. 97.

- FIG. 2.2.1 - *Valpolcevera: curve di livello*, base cartografica: carta tecnica comunale scala 1:1000 formato dwg
 FIG. 2.2.2 - *Valpolcevera: elementi idrici*, base cartografica: carta tecnica comunale scala 1:1000 formato dwg
 FIG. 2.2.3 - *Valpolcevera: punti quotati*, base cartografica: carta tecnica comunale scala 1:1000 formato dwg
 FIG. 2.2.4 - *Valpolcevera: strade e autostrade*, base cartografica: carta tecnica comunale scala 1:1000 formato dwg
 FIG. 2.2.5 - *Valpolcevera: pieni e vuoti*, base cartografica: carta tecnica comunale scala 1:1000 formato dwg
 FIG. 2.2.6 - *Valpolcevera: infrastrutture*, Reinterpretazione immagine di Genova Urban Lab, in "Quaderno n. 2", pag 44
 FIG. 2.2.7 - *Valpolcevera: funzioni*, ibidem
 FIG. 2.2.8 - *Valpolcevera: aree strategiche*, ibidem
 FIG.2.2.9 - *Valpolcevera: sistema dei percorsi storici e delle ville storiche*, *ivi*, pag 45

Le caratteristiche: Bivalenza

Il quadrante Morandi

Il capitolo si prefigge l'obiettivo di indagare la storia del viadotto e la necessità della sua realizzazione, incominciando dalla progettazione per mano dell'ingegner Morandi, caposaldo dell'ingegneria del secolo scorso, fino ad arrivare alla costruzione dell'infrastruttura in un contesto urbanizzato e analizzando le reazioni suscitate da parte degli abitanti genovesi e degli esperti, tramite l'utilizzo del progetto fotografico di Guyot Bourg, fotografo genovese, che negli anni Novanta decide di immortalare lo svolgersi della vita sotto l'enormità del viadotto del Polcevera, rimasto colpito dall'assurdità della presenza di un'infrastruttura di quelle dimensioni così a stretto contatto con il centro abitato. Egli decise di immortalare i segni chiaramente visibili del passaggio del viadotto sopra le abitazioni, tramite il taglio di alcuni cornicioni ad esempio, per permettere l'appoggio alle pile sorreggenti il viadotto.

Nella seconda parte del capitolo, dopo aver guardato passato, si parlerà del futuro del quadrante proiettato parallelamente rispetto quello della città di Genova verso l'innovazione e lo sviluppo dei suoi collegamenti come la Gronda e il Terzo Valico, al fine di mostrare le varie possibilità d'intervento che andrebbero a modificare radicalmente la morfologia del territo-

rio del quadrante in esame. Avendo il territorio genovese numerose difficoltà nell'infrastrutturazione, a causa della morfologia del territorio stesso, è necessario analizzare e mettere a confronto le varie alternative, esponendo le motivazioni per le quali parte della popolazione sembra essere a favore e parte contraria alla realizzazione di queste due enormi infrastrutture.



VIADOTTO
POLCEVERA
1102

GE 31
1391

YS 83

Il passato: "Vivere sotto una cupa minaccia"

Nel secondo dopoguerra in Valpolcevera si assiste a un periodo di stasi per quanto concerne la costruzione di linee ferroviarie, trattasi diversamente per il trasporto su gomma.

Nel pieno della motorizzazione di massa, nella quale la FIAT gioca un ruolo di primaria importanza, Genova centro del commercio del Settentrione non può rimanere indietro.

La città, sviluppandosi parallelamente rispetto alla linea di costa, ha sempre mostrato difficoltà nel passaggio ponente-levante e viceversa, anche a causa della geomorfologia caratteristica^[1].

Alla fine degli anni Cinquanta vi fu un considerevole aumento della circolazione veicolare urbana e l'amministrazione civica fu spinta a incrementare la mobilità cittadina. Questo incremento s'inserisce in un periodo florido per lo sviluppo della città, infatti, dopo il conflitto bellico, Genova si configura come uno dei vertici del triangolo industriale settentrionale e si cerca di costruire opere all'avanguardia come le strade sopraelevate.

Nel 1958 la Strada Camionale dei Giovi è trasformata in autostrada mediante il raddoppio delle corsie e la sua prosecuzione fino a Milano (A7)^[2]. Nel 1963 cominciarono i lavori del Via-

dotto Polcevera che diventò presto il simbolo della genialità ingegneristica italiana, del miracolo economico e di una città in espansione.

Il viadotto, progettato dall'ingegner Riccardo Morandi, fu completato nel 1967 per opera della società Italiana per Condotte d'Acqua Spa. L'ingegnere, definito precursore dell'unione di calcestruzzo e ferro, progettò questo viadotto dalla lunghezza di 1.182 metri con un sistema di costruzione brevettato da lui stesso, la campata maggiore era di 210 metri e le pile -alte 90 metri- erano a cavalletto rovesciato^[3].

Il viadotto, considerato il principale snodo di Genova, aveva lo scopo di collegare, deviando il traffico dal percorso urbano, l'autostrada A7 (Genova - Milano), l'A10 (Genova - Ventimiglia) e l'A12 (Genova - Pisa), inoltre, ricopriva un ruolo importante anche a livello di traffico cittadino, raccordando il ponente e il levante della città^[4].

I primi anni Sessanta furono caratterizzati dal dinamismo progettuale delle grandi infrastrutture, dimostrato dai giornali cittadini che pubblicano immagini della costruzione di ponti e autostrade, tra questi il viadotto del Polcevera suscita particolare interesse e sbigottimento.

La grande infrastruttura, inaugurata dal pre-



sidente Giuseppe Saragat nel 1967, s'innestava in un lotto dalla conformazione nitidamente definita, sovrastando case, industrie e uno scalo ferroviario ed essendo circondata da varie colline. La realizzazione del viadotto era dunque un compito arduo, data la pressappoco totale occupazione del suolo sottostante.

Il viadotto Morandi ha da sempre suscitato opinioni discordanti, definito da alcuni come capolavoro dell'architettura in calcestruzzo armato precompresso e paragonato a opere di land art, da altri invece opera di cattivo gusto e non dialogante con l'ambiente. In realtà però il disegno di Morandi, che aveva vinto il concorso internazionale di progettazione per la realizzazione del viadotto, si atteneva con molta attenzione ai caratteri del luogo.

L'ingegnere aveva previsto l'utilizzo di una tecnologia mista e luci di differente lunghezza secondo le aree da oltrepassare, inoltre egli aveva adattato lo schema strutturale alle condizioni reali del sito. Gli anni Settanta rappresentano l'infrastrutturazione del territorio, la città non ha problemi di crescita ma deve subire una ristrutturazione e una riorganizzazione^[5].

Il viadotto Morandi aveva presentato fin da subito diversi aspetti complessi, oltre all'aumento dei costi di realizzazione preventivati. L'utilizzo del cemento armato precompresso permise all'ingegner Morandi di osare con le forme ma d'altra parte

subì un certo deterioramento nel corso del tempo.

Già alla fine degli anni Settanta, ci si rende conto di alcuni segni di degrado dovuti all'aggressività dell'ambiente (aerosol marino, gas inquinanti ecc...), questo spinse gli esperti a una serie di monitoraggi e analisi sulle condizioni statiche del viadotto che porteranno poi ai sostanziali interventi di manutenzione straordinaria degli anni Novanta, tra cui la sostituzione dei cavi di sospensione con nuovi cavi affiancati agli stralli originali^[6], che contribuiscono nel posticipare il collasso della struttura.

Nel 2009, a causa dei crescenti sintomi di degrado della struttura, era stata ipotizzata la demolizione del viadotto in un periodo compreso tra gli otto e i dodici mesi, procedendo allo smontaggio per fasi inverse rispetto a quelle di costruzione dell'opera^[7], esattamente come si è proceduto a seguito del cedimento.

Dai genovesi era chiamato "ponte di Brooklyn"^[8], massiccia infrastruttura di cemento armato che sembrava garantire lavoro e benessere, simboleggiava per i numerosi immigrati in cerca di lavoro, l'emblema dell'operosità dell'Italia settentrionale^[9].

Il viadotto Morandi era qualcosa di rilevante per molti, la rivista Domus lo definiva «Architettura su una nuova scala» all'interno dell'incipit dell'articolo dedicato alla relazio-

ne del progetto del viadotto, sul numero del febbraio 1968 del periodico. L'infrastruttura all'epoca fu descritta come «Una grande opera d'arte di concezione unitaria»^[10] e i cittadini genovesi erano molto fiduciosi nella promessa di risolvere il problema della viabilità cittadina.

Questo capitolo prende il titolo da un progetto fotografico realizzato tra il termine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Novanta dal genovese Michele Guyot Bourg. L'autore del reportage ebbe l'ispirazione mentre era in attesa alla fermata dell'autobus sotto uno dei ponti costruiti nel corso degli anni Sessanta, icone dell'ingegneria italiana di quegli anni.

Dopo aver sentito dei rumori assordanti provocati dal passaggio di un camion, decise di documentare la vita che scorreva vicino e sotto quei viadotti, compreso il Morandi con lo scopo di evidenziare la vicinanza dell'infrastruttura alle abitazioni e ai luoghi di lavoro.

Basta guardare alle immagini affascinanti per rendersi conto dell'immensità dell'opera in cemento armato e di quanto accompagnasse la vita di chi sotto quel ponte ci viveva.





Note

- [1] Cfr. F. Gastaldi, *La strada Sopraelevata di Genova: tra storia e attualità*, in "Trasporti e Cultura", a.-, n. 5, 2003
- [2] M. Lamponi, Serra C., *I trasporti in Val Polcevera. Dalla via Postumia alla Metropolitana*, Genova: Nuova Editrice genovese, 1996
- [3] A. Saggio, *Cemento d'autore*, in "Costruire", a. -, n. 102, novembre 1991
- [4] R. Tolozzi, *Dizionario delle strade di Genova*, Genova: Compagnia dei librai, 1985
- [5] Cfr. A. Vergano, *La costruzione della periferia. La città pubblica a Genova 1950-1980*, Roma: Gangemi editore, 2015, p.23
- [6] A. Brencich, *Ponte progettato dall'ingegnere Riccardo Morandi*, in Rai News, 14 agosto 2018
- [7] A.A.V.V., *La gronda di Genova. Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato*, Torino: Tipografia Gianotti, 2009
- [8] F. Rovereto, *Sotto il ponte Morandi*, Genova: Erga, 2018
- [9] R. Castagno, *"Lo chiamavamo 'ponte di Brooklyn'. La mia Genova non c'è più"* in "Repubblica", 20 dicembre 2018
- [10] <https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2018/08/31/dagli-archivi-domus-la-relazione-originale-del-viadotto-morandi.html>
- FIG. COPERTINA: <https://www.newslocker.com/it-it/notizie/generale/morandi-1967-le-carte-segrete-sul-ponte-malato-dalle-crepe-alle-stranezze-del-collaudo-linchiasta-di-sherlock-domenica-in-edicola/>
- FIG. 3.1.1: *Visto da sotto*: Fotografia scattata da Michele Guyot Bourg per il progetto "Vivere sotto una cupa minaccia", ricerca fotografica di denuncia compiuta durante gli anni '80, immagine tratta da: <http://www.vinciphotofestival.com/michele-guyot-bourg-vivere-sotto-una-cupa-minaccia/>
- FIG. 3.1.2: *Quotidianità*: Fotografia scattata da Michele Guyot Bourg per il progetto "Vivere sotto una cupa minaccia", ricerca fotografica di denuncia compiuta durante gli anni '80, immagine tratta da: <http://www.vinciphotofestival.com/michele-guyot-bourg-vivere-sotto-una-cupa-minaccia/>
- FIG. 3.1.3: *Il Gigante*: Fotografia scattata da Michele Guyot Bourg per il progetto "Vivere sotto una cupa minaccia", ricerca fotografica di denuncia compiuta durante gli anni '80, immagine tratta da: <http://www.vinciphotofestival.com/michele-guyot-bourg-vivere-sotto-una-cupa-minaccia/>

Il futuro: la Gronda e il Terzo Valico

Il sistema infrastrutturale genovese mostra grandi criticità, dovute alla peculiare morfologia del territorio e alla posizione delle infrastrutture in maniera poco scorrevole e lineare, contraddistinte dalla presenza di ripetute gallerie. In questo sistema di mobilità difficile s'inserisce la Valpolcevera che rappresenta per Genova l'arteria di connessione con l'Italia settentrionale e con l'Europa.

Il Piano Urbano per la Mobilità di Genova (d'ora in avanti PUM) riconosce una serie di peculiarità alla città, innanzitutto l'eccezionale sviluppo della costa (circa 30 km) e le urbanizzazioni della Valle del Polcevera e del Bisagno che s'insediano in profondità nell'entroterra, questo conferisce alla città un territorio comunale di grande estensione.

Dopo un'analisi del territorio comunale si passa ad analizzare come la mobilità si sviluppa al suo interno, il PUM mostra che la maggior parte degli spostamenti è all'interno del comune, mentre in altre città la maggior quota è quella extraurbana; la città di Genova è composta di un'articolazione elaborata e diversificata, possiede una policentricità, dove è richiesta maggiore attenzione alla mobilità, una di queste centralità coincide con la valle del Polcevera. Il PUM identifica il sistema infrastrutturale genovese come «inadegua-

to e disomogeneo»^[1] a causa dell'orografia del territorio, dell'alta concentrazione demografica e produttiva, e del troppo rapido sviluppo urbanistico. Un'altra questione rilevante evidenziata dal PUM è la presenza d'infrastrutture, nodi autostradali e ferroviari, che ricoprono una doppia funzione, servendo sia la mobilità cittadina sia quella extraurbana, interprovinciale e interregionale.

Oggi il sistema autostradale genovese è composto di diverse autostrade: Genova - Serravalle A7, Genova - Ventimiglia A10, Genova - Roma A12 e Genova - Gravellona A26.

La Gronda di Ponente è un nuovo tratto autostradale provvisto di due corsie per ogni senso di marcia, questo si configura come un raddoppio dell'A10 nel tratto in cui attraversa il Comune di Genova (dalla Valpolcevera a Vesima).

La Gronda costituisce uno dei punti dell'ampio progetto per il potenziamento del Nodo stradale e autostradale della città, altri punti fondamentali sono: il potenziamento dell'A7 e dell'A12, i collegamenti tra la Gronda e l'A10 e l'A12 a Est e con l'A10 e l'a26 a Ovest, inoltre è previsto lo sviluppo del nodo di S. Benigno al fine di facilitare gli spostamenti tra Genova Ovest e il porto^[2].

Il piano della Gronda è integrato in un vasto scenario strategico formulato nell'ambito della pianificazione territoriale a livello, comunale, provinciale e regionale. L'ipotesi della Gronda ha causato nel 2009 il primo dibattito pubblico riguardante una grande infrastruttura italiana.

Il progetto della Gronda ha una lunga storia, si basa su un'ipotesi precedente della costruzione di un nuovo tratto autostradale di Ponente. La mobilità genovese mostra le problematiche d'insufficienza spaziale della città, infatti, le sue infrastrutture autostradali sono utilizzate dagli abitanti come tangenziali per il traffico urbano, anche se inizialmente previste per spostamenti extraurbani, in alcune tratte autostradali si registrano fino a 60.000 transiti al giorno, tra i quali molti effettuati da veicoli commerciali.

La conformazione della rete autostradale attuale è inadatta a ricoprire entrambe le necessità, essendo soprattutto parte del traffico caratterizzato da veicoli per lo spostamento delle merci. La Gronda di Ponente mira a risolvere il problema della presenza simultanea di traffico autostradale, urbano, merci e turistico^[3].

L'intervallo autostradale maggiormente soggetto al transito era il viadotto Polcevera, sottoposto a 25,5 passaggi l'anno, contraddistinto da un traffico quadruplicato negli ultimi Trenta anni^[4].

Autostrade per l'Italia (ASPI) si prefigge come

meta il miglioramento delle condizioni di circolazione e la riduzione dei tempi di percorrenza sui tratti autostradali genovesi, tenendo conto che le cause dei congestionamenti stradali sono il traffico delle merci, causato dalla grande crescita del settore dei trasporti legati all'attività portuale, quello cittadino, quello pendolare e, in estate, quello turistico.

Lo stesso comune di Genova ha previsto, all'interno del Quadro di Riferimento Programmatico^[5] una serie d'interventi per migliorare il sistema stradale esistente come ad esempio l'esecuzione di un sistema di viabilità lungo gli argini del fiume Polcevera e il prolungamento del Lungomare Canepa fino all'aeroporto tramite la creazione di un nuovo viadotto a due corsie sul Polcevera.

Tramite la realizzazione della Gronda di Ponente s'intende dividere il traffico cittadino da quello extraurbano, affiancando la nuova struttura al nuovo viadotto di Renzo Piano se ne costituisce un raddoppiamento. La Gronda stabilisce l'obiettivo di alleggerire il traffico presente sull'A10, stimando un risparmio di tempo di dieci milioni di ore all'anno per gli utenti che ne usufruiscono. Il tratto autostradale da Genova Voltri/Prà e Genova aeroporto sarà riqualificato e non sarà soggetto a pedaggio, in modo da servire gli spostamenti urbani.

Lo snodo autostradale genovese è contraddistinto da transiti di diversa tipologia: 16%

spostamenti nell'area urbana, 58% traffico di scambio tra area urbana ed extraurbana, 26% viabilità di attraversamento. Circa il 20% di queste circolazioni e il 60% dei transiti sull'autostrada Genova - Ventimiglia (A10) sarebbero supportati dalla Gronda^[6], ciò porterebbe ad un utilizzo dell'attuale A10 principalmente da parte dei veicoli per gli spostamenti interurbani.

Dividendo i traffici si eviterebbero quindi i congestionamenti delle reti autostradali, sostenendo la crescita economica, fino ad ora frenata dai traffici dei tratti autostradali vicini al centro città (A7 e A10).

L'ex viadotto Morandi rappresentava l'unico collegamento con la Francia meridionale e la Spagna a Ovest e con il resto della penisola a Est, e il principale snodo tra la città e le aree residenziali periferiche, il porto, l'aeroporto e le aree industriali. La stessa rappresentanza sarà garantita dal futuro viadotto sul Polcevera firmato Renzo Piano, la futura Gronda mira a fornire un'alternativa al singolo asse autostradale ligure.

Si sono redatte cinque diverse possibilità di attraversamento della valle del Polcevera. La prima è l'alternativa Alta che prevede l'attraversamento collocato a 1,2 km a nord dello svincolo autostradale di Bolzaneto, dove i torrenti Polcevera e Secca confluiscono, circa 6 km a nord rispetto all'A10. Questa prima soluzione interesserebbe le zone di Geo, San Biagio e Manesseno, caratterizzate da attività produttive e un tessuto resi-

denziale eterogeneo, diffuso lungo i fondovalle.

La seconda possibilità è quella Medio-Alta, molto simile alla precedente, con la differenza che in questo caso l'infrastruttura attraversa la valle coinvolgendo alcune aree produttive a nord rispetto all'insediamento abitativo di Bolzaneto.

La terza alternativa, Intermedia, propone l'attraversamento della Valpolcevera tra Rivarolo e Bolzaneto, nei pressi della zona residenziale di Begato. Questa possibilità si rapporta con un ambiente cittadino scarsamente coeso caratterizzato da piccole ville sulle pendici collinari a est del Polcevera.

La quarta possibilità, Bassa, è la proposta originaria del 2008, che colloca la Gronda immediatamente a nord rispetto l'ex ponte Morandi -e quindi al futuro viadotto di Piano-.

La porzione cittadina, con cui questa scelta si rapporta, è contraddistinta dal tessuto industriale e commerciale della sponda destra del Polcevera e da quello residenziale della sponda sinistra, inoltre, vi è una forte presenza di aree ad uso ferroviario. Ultima possibilità è quella Bassa, questa differisce dalla precedente per la posizione, infatti, inserisce la Gronda in prossimità dell'ex viadotto Morandi, ma a sud.

In questo modo sono contenute le possibili interferenze con l'Ansaldo, tuttavia l'infrastruttura si rapporterebbe a est con la ferrovia e i compatti insediamenti abitativi (Via del Campas-

Prima ipotesi Gronda:
Alternativa alta



Seconda ipotesi Gronda:
Alternativa medio-alta



Terza ipotesi Gronda:
Alternativa intermedia



Quarta ipotesi Gronda:
Alternativa bassa



so e via Fillak) e alcune aree industriali a ovest.

La storia della Gronda ha origine nel 2002 con i primi studi di fattibilità, il progetto nel 2009 era stato sottoposto a Dibattito Pubblico con gli abitanti delle aree interessate. In seguito nel 2014 la Valutazione di Impatto Ambientale fu positiva.

Nel 2017 il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture approva il progetto. All'inizio del 2019 sarebbero dovuti partire i cantieri per la realizzazione della Gronda a carico di Autostrade per l'Italia, prevedendo il raddoppio del tratto dell'A10 interessato dal collasso del viadotto Morandi^[7].

La futura realizzazione della Gronda a oggi è incerta, da una parte i cittadini di Genova la reclamano come opera necessaria per la città e per tutta l'Italia, dall'altra alcuni esponenti del governo non la ritengono essenziale^[8].

Non meno travagliata, è la storia del Terzo Valico, o Terzo Valico dei Giovi, linea ferroviaria attualmente in costruzione con lo scopo di modellare un collegamento ad alta velocità tra Genova e Novi Ligure.

Ricordando che il trasporto ferroviario per la città ha una rilevanza decisiva poiché rappresenta l'elemento di congiunzione tra le linee di trasporto su gomma, il crocevia ferroviario di Genova raffigura un punto nevralgico per la

rete su ferro nazionale e internazionale poiché rappresenta un nodo basilare di scambio tra il sistema portuale genovese e quello ferroviario^[9].

Il Terzo Valico è un punto fondamentale per il collegamento con l'Europa settentrionale (Rotterdam e Anversa) per il trasporto delle merci che arrivano ogni giorno al porto genovese.

L'infrastruttura s'insedia nel Corridoio Reno-Alpi^[10], corridoio della rete strategica europea di trasporto che unisce le regioni europee consistentemente popolate e dotate di grande sviluppo industriale.

Il Terzo Valico si estende in direzione sud-nord tra Genova e Tortona, il suo tracciato si sviluppa per circa 53 km, di cui 36 km in galleria e tocca 14 comuni tra le province tra Liguria e Piemonte.

La linea alta velocità si collegherà a Sud con gli impianti ferroviari del nodo di Genova, dove in questo momento si stanno sviluppando delle attività di adattamento funzionale e d'incremento, e anche con il porto di Voltri e il Porto Storico.

Il tracciato a Nord si allaccerà alle linee esistenti Genova - Torino (per i traffici in direzione Torino e Novara) e Tortona - Piacenza (per quelli in direzione Milano - Svizzera). L'opera consiste nella costruzione di una nuova linea, composta di due binari, avente caratteristiche AC/AV (Alta Velocità/Alta Capacità) fra Genova e Tortona^[11].

La volontà di costruire il Terzo Valico si manifesta nell'aprile del 1990, da quel momento, per anni, si sono susseguite numerose proteste di comitati ambientalisti e altrettante approvazioni di cittadini per la realizzazione della grande infrastruttura.

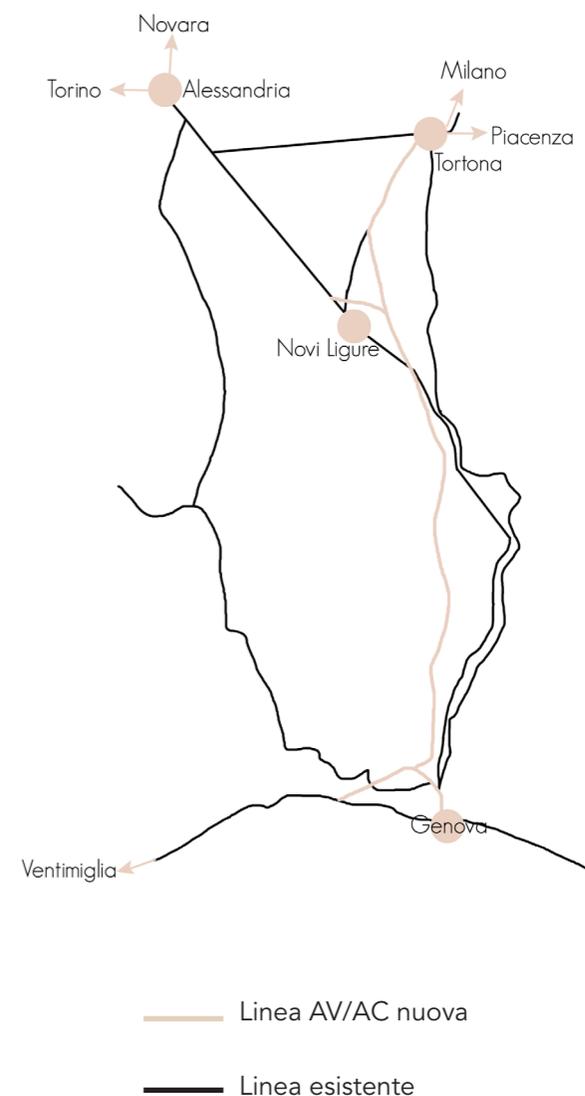
Alcuni giudicano questo intervento come non necessario, invece Giuliano Gallanti, ex Presidente Autorità Portuale di Genova, afferma che anni fa la Svizzera si forniva del porto di Genova come se fosse il suo legittimo^[12].

Oggi, invece, i porti di cui usufruisce sono quelli nordici, anche se sarebbe molto più naturale -almeno geograficamente- che le merci provenienti dall'Oriente passassero per Genova e non da Rotterdam o da Anversa per poi giungere in Svizzera.

Quest'ultimo Paese ha stabilito la realizzazione di due trafori fondamentali (il Lotschberg e il Gottardo) che gli permetteranno di essere rapidamente connesso alla pianura Padana, il porto di Genova ha, quindi, una grande opportunità, potendo arrivare alla pianura Padana in maniera più semplice e rapida, grazie al Terzo Valico questo sarebbe possibile.

Genova avrebbe la posizione geografica per essere il porto d'Europa ma a causa del dumping ferroviario^[13] e della burocrazia, non riesce a ricoprire questo ruolo, causa i rallentamenti negli sviluppi del raddoppio dell'A10 e nella costruzione del Terzo Valico.

Tracciato linea Terzo Valico



Note

- [1] *Piano urbano della mobilità genovese*, gennaio 2010
- [2] *La Gronda di Genova. Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato*. Dibattito pubblico, Montalto Dora: Tipografia Gianotti, 2009, p.4
- [3] *Piano strategico della città metropolitana*, aprile 2017, p.80
- [4] *La Gronda di Genova*, Op. cit. , p.6
- [5] *Documento ufficiale che riassume le linee programmatiche del Comune di Genova*
- [6] *La Gronda di Genova*, Op. Cit. p.10
- [7] A. Sperandio, *La Liguria chiede la Gronda, ma il Governo la vuole bloccare ancora*, in Policy Maker, 22 gennaio 2019
- [8] - , *Gronda, cisl Liguria: Governo dica si o no*, in Askanews, 15 gennaio 2019
- [9] Cfr. G. Reale, *I dossier delle città metropolitane. Città metropolitana di Genova*, marzo 2017, p.30-31
- [10] D. Balotta, *San Gottardo. Gli svizzeri ci hanno dato l'ennesima lezione*, in «Il fatto quotidiano», 1 giugno 2016
- [11] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Valutazione del progetto del Terzo Valico dei Giovi*, 10 dicembre 2018, p.1
- [12] G. Gallanti, *Introduzione a Genova porta d'Europa*, a cura di D. Carbona e G. Massardo, Firenze: All'Insegna del Giglio, 2003
- [13] Esportazione di merci a prezzi inferiori rispetto a quelli di mercato.

FIG.3.2.1 - *Prima ipotesi Gronda: Alternativa alta*, reinterpretazione immagine di: Spea Ingegneria Europea S.p.A in "La Gronda di Genova. Presentazione delle ipotesi di tracciato", pag 29

FIG. 3.2.2 - *Seconda ipotesi Gronda: Alternativa medio-alta*, reinterpretazione immagine di: Spea Ingegneria Europea S.p.A in "La Gronda di Genova. Presentazione delle ipotesi di tracciato", pag 37

FIG. 3.2.3 - *Terza ipotesi Gronda: Alternativa intermedia*, reinterpretazione immagine di: Spea Ingegneria Europea S.p.A in "La Gronda di Genova. Presentazione delle ipotesi di tracciato", pag 43

FIG. 3.2.4 - *Quarta ipotesi Gronda: Alternativa bassa*, reinterpretazione immagine di: Spea Ingegneria Europea S.p.A in "La Gronda di Genova. Presentazione delle ipotesi di tracciato", pag 49

FIG. 3.2.5 - *Tracciato linea Terzo Valico*, reinterpretazione immagine da: <https://www.terzovalico.it/>

Le problematiche precedenti al crollo

Il capitolo si prefigge l'obiettivo di indagare sulle problematiche precedenti al crollo del viadotto Morandi, ricercando nella storia dello sviluppo di Genova e, di conseguenza, della sua periferia, in particolare quella polceverasca, il susseguirsi di eventi che portarono allo sviluppo non programmato di questa porzione di città, senza l'ausilio di un piano preciso riguardo alla progettazione edilizia della zona, ma affidandosi a piani regolatori generali non capaci d'individuare e soddisfare le esigenze dei cittadini.

Si mostrerà come l'intervento di Ina-Casa abbia influito nell'urbanizzazione della valle e come quest'ultima abbia profondamente risentito di quest'azione e dell'essere individuata come porzione di territorio idonea a ricoprire il ruolo di motore dell'economia industriale genovese.

Attraverso le varie ipotesi di revisione del Prg del 1959 sviluppate da Giovanni Astengo si evidenzieranno i problemi radicati nella città relativi al traffico e al sempre maggiore sviluppo delle attività commerciali e industriali.

Essendo consci del fatto che il crol-

lo del viadotto, il 14 agosto 2018, ha avuto il ruolo di portare alla luce problematiche dapprima esistenti all'interno della Valpolcevera, in primo luogo legate alla mobilità e agli scarsi collegamenti con il centro cittadino.

Analizzando il rapido sviluppo d'espansione della zona emergeranno i consistenti problemi di questo territorio, con lo scopo di trarne vantaggio per la progettazione del quadrante del concorso Il Parco del Ponte che seguirà nello sviluppo di questa tesi di laurea.

L'espansione urbana disordinata

Il rapido sviluppo d'espansione della città industriale è costituito dal disfacimento del paesaggio agrario e dalla sostituzione con un innovativo ambiente cittadino periferico.

Il terreno agricolo è immolato per garantire spazi sufficienti al mercato fondiario, costantemente in crescita dato l'incremento della popolazione urbana^[1]. L'occupazione del suolo dimostra il peso delle esigenze del mercato immobiliare e la sempre crescente domanda di abitazioni dovuta allo sviluppo industriale e, di conseguenza, economico.

Nel secondo dopoguerra lo scopo era di risollevare il settore industriale e intraprendere la ricostruzione del Paese, tramite l'espansione della città, specie durante il cosiddetto boom economico, in quel periodo, infatti, l'espansione urbana era considerata sinonimo di benessere finanziario^[2].

Avvengono in questo periodo storico la colonizzazione delle aree rurali e la loro trasformazione in "quartieri" cittadini tramite la zonizzazione del territorio per mezzo del Piano Regolatore Generale.

La politica pubblica per la casa e l'espansio-

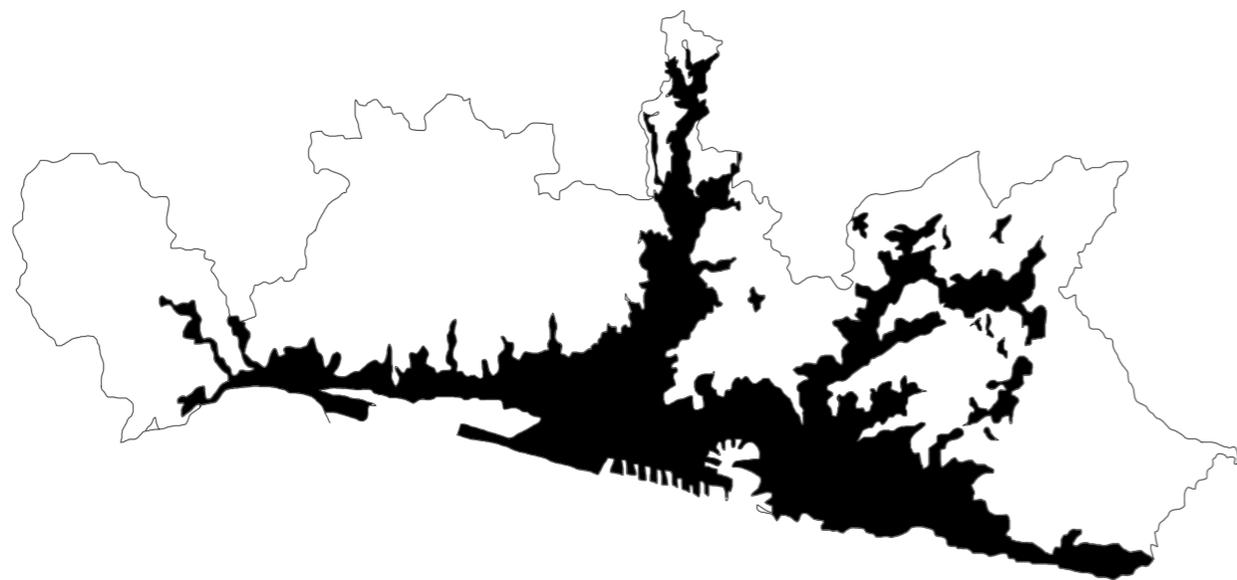
ne urbana s'intrecciano imprescindibilmente nella valle polceverasca, così dalla costruzione del centro storico ci si sposta verso le zone periferiche anche grazie al piano d'intervento statale Ina-casa, quest'ultima tramite l'usufrutto di alcuni fondi assicurativi si occupava della costruzione di edilizia pubblica in tutto il territorio nazionale, compresa la valle del Polcevera.

La costruzione edilizia migra dunque dal centro della città alle zone periferiche e, per tutto il corso degli anni Sessanta, lo sviluppo urbano rappresenta un piano urbanistico di quantità e non qualità^[3], poiché l'attenzione ambientale e paesaggistica limiterebbe in termini dimensionali le zone di possibile espansione.

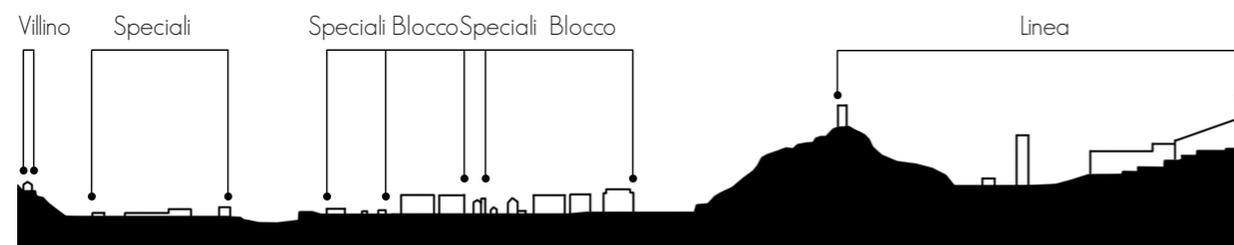
Il paesaggio, una volta messo in secondo piano, è irreparabilmente danneggiato; durante gli anni del boom economico la costruzione edile genera una periferia industriale amorfa nella Valpolcevera genovese.

Tuttavia, la periferia genovese non è facilmente riconoscibile, a causa della morfologia della città la periferia non si sviluppa come un anello irregolare che circonda la città, come avviene nella maggior parte dei casi, ma qui si ha una se-

Limite area urbana genovese



Indicazione delle tipologie edilizie presenti nella Valpolcevera



rie di periferie anche nelle zone adiacenti al centro cittadino, come ad esempio Sampierdarena.

Si assiste, in questi anni, all'occupazione della periferia fino alla sua saturazione.

Le zone periferiche diventano dei laboratori di sperimentazione urbanistica, cercando di comprendere i bisogni del cittadino e costruire di conseguenza^[4]. Si analizza l'idea del bisogno e si quantifica in standard urbanistici, definendo i termini minimi da raggiungere per la soddisfazione del fabbisogno.

Al termine della seconda guerra mondiale vi sono gravi problemi urbani, oltre la ricostruzione degli edifici danneggiati dal conflitto bellico, vi è un'insufficienza di residenze a prezzi accessibili per i numerosi operai disoccupati.

Il poco tempo disponibile per una rapida ricostruzione la caratterizza a livello quantitativo, non è considerata la qualità del singolo edificio, ma che se ricostruiscono il più possibile.

Oltre al problema abitativo si assiste al dramma della disoccupazione, si deve dunque garantire una ripresa rapida delle industrie per limitare il numero di disoccupati nella valle, il settore edile in questo caso può risolvere allo stesso tempo entrambe le problematiche offrendo un lavoro a molti disoccupati che non riescono a lavorare nelle industrie o che hanno abbandonato il lavoro nei campi,

non richiedendo, tra l'altro, grandi qualifiche.

Il problema delle abitazioni si rende concreto «da un lato come necessità d'interventi immediati per la ricostruzione [...] degli alloggi distrutti o danneggiati e dall'altro come definizione di una politica che, superati i primi anni postbellici, avvii un processo di sostenuta produzione edilizia^[5]». Nel febbraio del 1949 fu approvata la legge: Provvedimenti per incrementare l'occupazione operaia, agevolando la costruzione di case per i lavoratori.

Questa consiste in un piano d'incremento economico sfruttando un progetto di edilizia sociale determinato: il piano di Ina - Casa, esteso su tutto il territorio italiano.

Il piano è circoscritto in aree di confine delle città poiché le zone centrali dimostravano avere prezzi troppo elevati, ci si rivolge dunque nuovamente alla periferia. Il piano di Ina - casa volge al termine nel 1963 lasciando un segno nell'ambiente nazionale con 1.920.000 vani costruiti (355.000 appartamenti) suddivisi su circa 5.000 comuni italiani.

Ina - casa genera una tipologia di città diversa, dalle forme più disparate, da un lato vorrebbe la creazione di una collettività, dall'altro provoca però un isolamento sociale.

La devastazione del secondo conflitto bellico

colpisce anche Genova e la città è costretta a intraprendere una rapida opera di ricostruzione^[6], in questo periodo si assiste alla costruzione di nuovi quartieri nelle colline genovesi e si punta alla realizzazione degli interventi di riqualificazione urbanistica del piano regolatore del 1932.

Nel 1945 è delineata la stesura di un nuovo piano regolatore generale e di un piano di ricostruzione, il Prg è approvato con Decreto del Presidente della Repubblica nel 1959.

Attraverso il piano di Ina - Casa si sviluppano nuovi consistenti quartieri autonomi, che generano il susseguirsi di problemi d'integrazione dei nuovi volumi abitativi di grandi dimensioni con l'ambiente naturale e di smembramento del territorio rurale a causa della sempre crescente urbanizzazione.

Frequentemente i nuovi edifici si adattano all'orografia peculiare che caratterizza il territorio genovese, come i crinali, i fondovalli e le varie curve di livello, questi elementi modificano l'aspetto che nuovi sobborghi residenziali. Il Piano prevede un'espansione edilizia incontrollata senza tener conto dell'orografia caratterizzante il territorio^[7].

Il Prg dovrebbe preoccuparsi della presenza di un'armonia tra la tutela dell'ambiente naturale e l'urbanistica, al fine di produrre un progetto di città unitario e compatto e non interpretabile come sommatoria di più operazioni architetto-

niche non prefigurate nelle loro possibili relazioni, questo non avviene poiché si dà priorità ad altre questioni, come quella della mobilità.

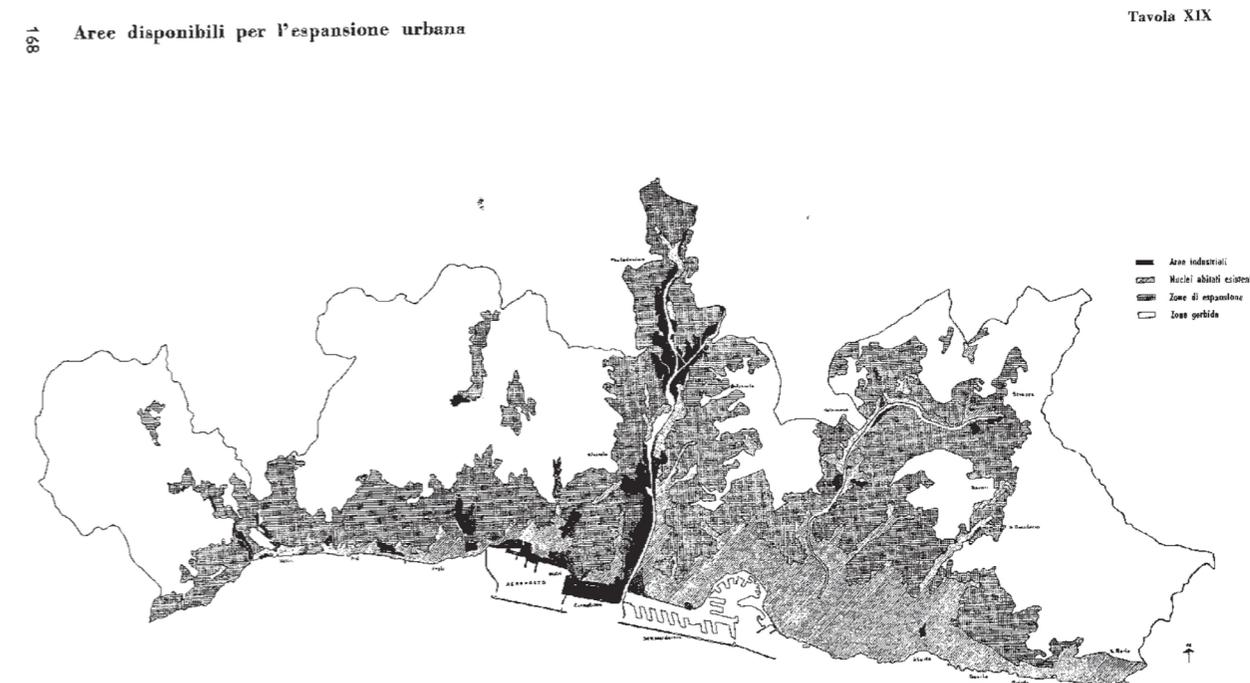
Il Prg del 1959 si centra soprattutto sulla situazione viaria, da sempre grande problema genovese, trascurando la definizione della zonizzazione del territorio e la determinazione dell'edificabilità dei terreni.

Il piano è l'esplicazione di quanto desiderato per la Grande Genova, un disegno di una città policentrica. Le diverse nuove costruzioni si distribuiscono grazie alla presenza di più centri, seguendo la direttrice del fuoco cui appartengono. In questo discorso s'inserisce nuovamente la questione della mobilità che trova luogo nelle possibilità di raccordo dei nuovi centri tra loro, al fine di non renderli isolati e completamente autonomi, e nel collegamento di questi con il centro principale, quello storico.

Questa decisione della formulazione di diversi centri è, secondo Mario Braccialini, ingegnere capo del Comune di Genova in quegli anni, riconducibile all'orografia della città, che non concede un'aggregazione continua nelle sue forme^[8].

L'edificato occupa tutti gli spazi rimasti liberi sia sulle aree di costa sia sulle valli interne genovesi, risalendo i crinali collinari, l'espansione incontrollata sembra essere gestita solamente in virtù dell'orografia del territorio che

Aree disponibili per l'espansione urbana - PRG 1959



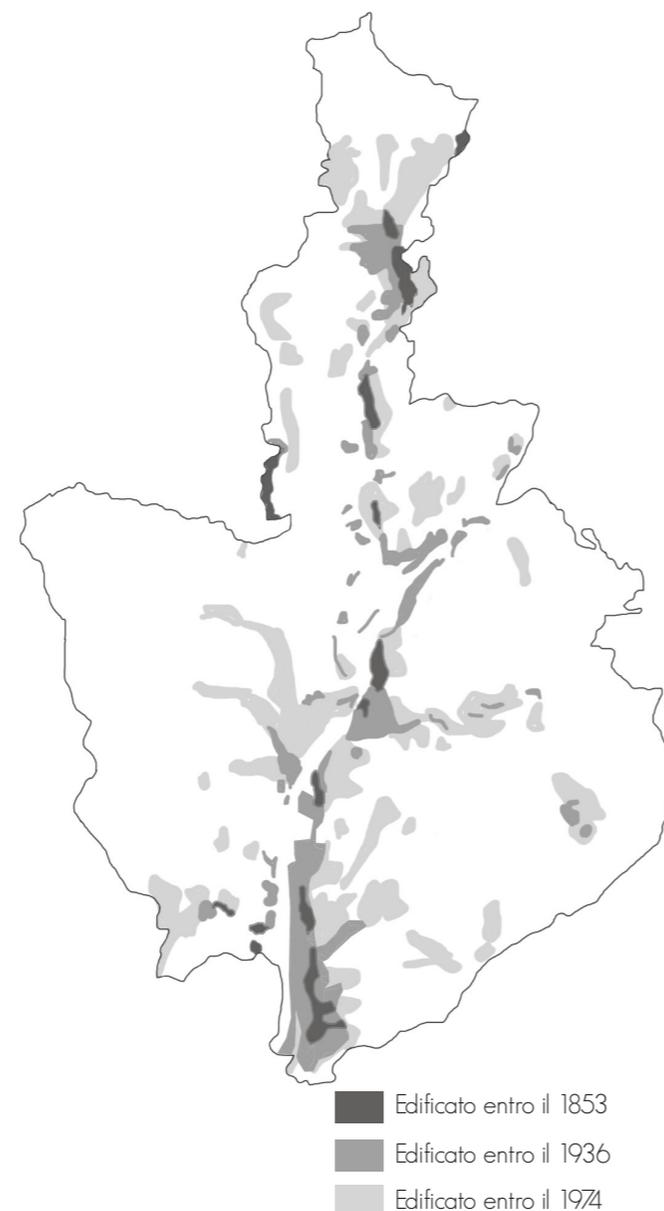
impone l'articolazione della città, sfruttando la presenza dei monti. In una città non dotata di un centro chiaramente riconoscibile la crescita urbanistica si sviluppa in modo indistinto su tutto il territorio, provocando degrado urbano e sociale, si formano quindi masse di edifici che non generano veri e propri e quartieri ^[9].

Pur essendo trascorsi pochi anni dalla pubblicazione del Prg, quest'ultimo risultò essere inadeguato e tecnicamente superato per provvedere alla crescita omogenea di diverse componenti urbane. Nonostante il Prg non fosse in grado di rispondere alle esigenze edili durante gli anni sessanta e settanta continuò a essere utilizzato come strumento urbanistico, vi è in questi anni la devastazione del limite del territorio urbanizzato.

A metà degli anni settanta la città inizia a delinearsi in base alle sue infrastrutture, si convalida il carattere prettamente residenziale del Levante e quello invece industriale e operaio della Valpolcevera e del Ponente, in particolare in questi anni la valle del Polcevera si caratterizza per affermazione di numerose raffinerie nella zona^[10].

Il Consiglio comunale di Genova nel luglio del 1963 adotta il piano per le aree di edilizia economica e popolare, il piano di zona si divide secondo dieci differenti ambiti comprendenti una superficie complessiva di 1.116 ettari, il numero di vani calcolati al fine di assolvere la domanda di edilizia economica e

Analisi evoluzione storica dell'edificato



Analisi delle tipologie edilizie genovesi

| | Municipio II | Municipio III | Municipio IV | Municipio V | Municipio VI | Municipio VII | Municipio VIII | Municipio IX | % TOTALE |
|-----------------------|--------------|---------------|--------------|-------------|--------------|---------------|----------------|--------------|----------|
| Schiera | - | - | - | - | - | - | - | 1% | 1% |
| Linea | 2% | - | - | 5,5% | 0,2% | 4,5% | - | - | 12,2% |
| Blocco | 1,7% | 13% | 4,3% | 2,8% | 11,9% | 0,3% | 10% | 1% | 45% |
| Palazzo | - | 2% | - | - | 0,3% | 1% | - | - | 1,3% |
| Palazzina | - | - | 3,5% | - | 0,5% | - | 3% | 1,5% | 10,5% |
| Villa | - | - | - | - | 0,5% | - | 2,5% | 1% | 4% |
| Villino | - | - | 1,6% | 0,2% | 1,8% | 2,8% | - | 1,8% | 8,2% |
| Destinazione speciale | 5,4% | - | 1,8% | 2,7% | 5,1% | 1,4% | 0,6% | 0,8% | 17,8% |

popolare per un decennio è di 171.000^[11].

A causa del ristretto tempo di attuazione del piano di zona, quest'ultimo indica le opere urbanistiche di maggior rilievo e non fornisce la progettazione in dettaglio delle aree specifiche, ma presenta un'idea generica riguardo alla collocazione degli edifici, per la maggior parte stecche con rispettivo numero di piani.

Il piano di zona, caratterizzato come sopra descritto, s'inserisce tra il piano particolareggiato e il piano regolatore generale, può quindi riscontrare una doppia valenza di aggiunta di dettaglio o variante del Prg, nella particolare condizione genovese il piano di zona può rappresentare un mezzo per sopperire alle numerose lacune presenti nel Prg del 1959^[12], questi due strumenti si combinano perfettamente, infatti, seppur il piano di zona si estenda per numerosi ettari non va ad intaccare il Prg vigente, anzi ne accentua l'inclinazione per l'espansione residenziale della collina, si configura l'idea di costruzione di una periferia collinare.

Il 1963 è un anno particolarmente importante per le riforme urbanistiche genovesi, infatti, oltre ad essere approvato il piano di zona, nello stesso anno è indetta la revisione del Piano regolatore generale dall'Amministrazione per la revisione e l'aggiornamento del Prg, per questo importante compito viene incaricato l'urbanista Giovanni Astengo. Per assolvere questo compito Astengo guarda al futu-

ro della città e suggerisce diverse possibilità.

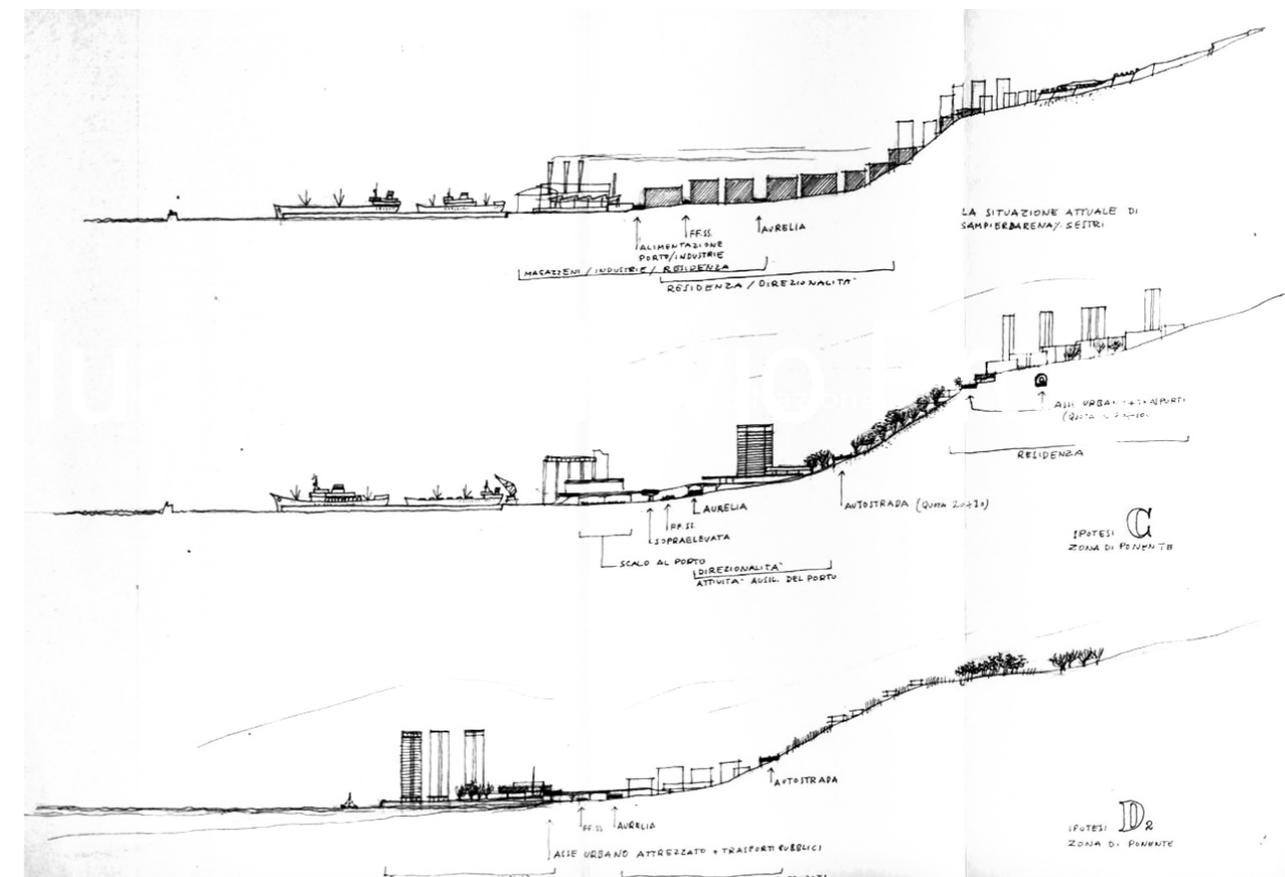
Al termine dell'analisi sono prodotti quattro possibili scenari, compresi tra il 1965 e il 1985, si configurano quattro tipologie differenti di città, nelle quali è possibile riconoscere anche quattro plausibili periferie.

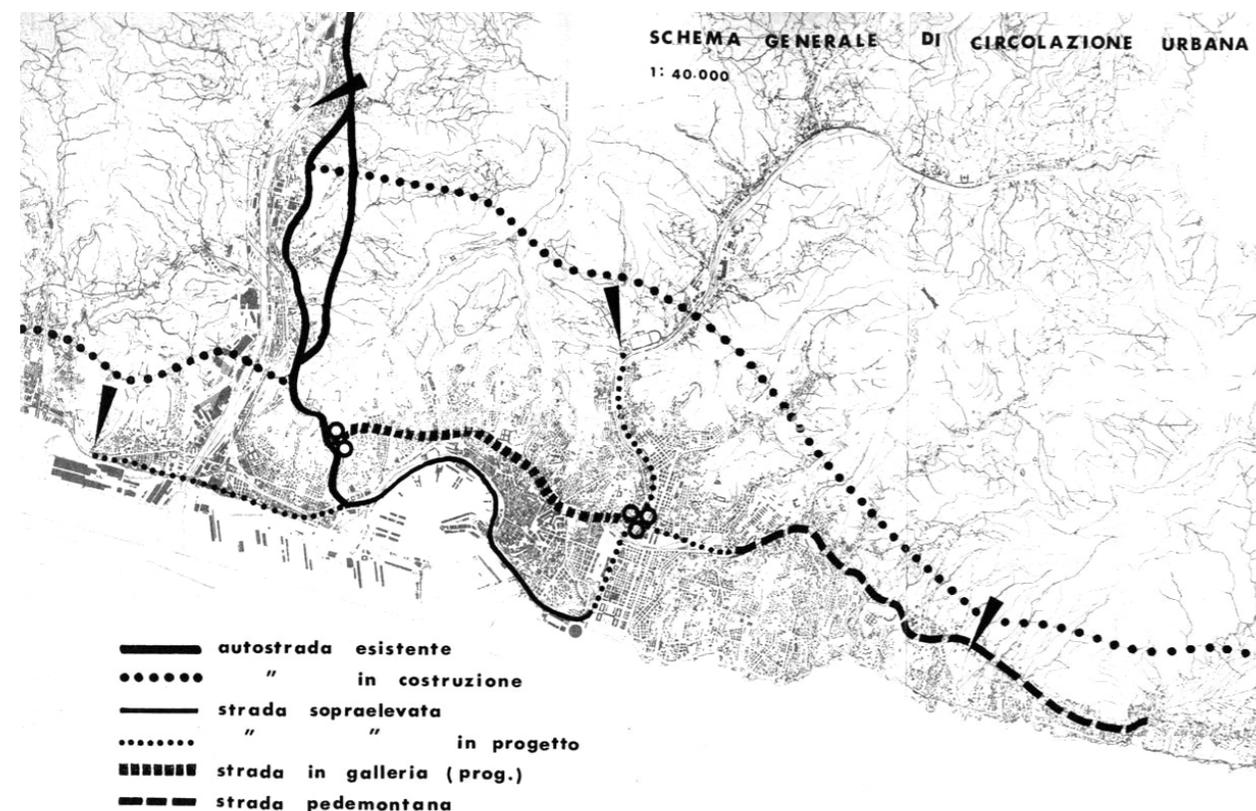
Nella prima previsione sono amplificate le problematiche della città, calcolando un consistente aumento della popolazione. Questa ipotesi rappresenta lo scenario peggiore, in cui si dimostrano l'insufficienza delle infrastrutture e la conseguente presenza di traffico veicolare, la divisione tra aree adibite allo sviluppo industriale e le zone residenziali, senza trovare una strategia che metta in comunicazione queste due realtà, e inoltre si evidenzia l'urbanizzazione incontrollata della collina.

La seconda ipotesi è molto simile alla prima, con la differenza che immagina un incremento demografico equilibrato e quindi evidenzia problemi minori.

La terza e la quarta ipotesi sono le più radicali. La terza immagina la costruzione di una nuova città alternativa di 200.000 abitanti che segue linearmente la collina di Ponente, oltre a prevedere la massima crescita economica e demografica del porto genovese connessa a un ripensamento delle infrastrutture della Valpolcevera; questa alternativa prevede inoltre la

Revisione del Prg di Genova Astengo: profili generali della costa





realizzazione di una serie di interventi pubblici mirati a dar forma ad aree di lavoro industriali e di magazzinaggio, centri commerciali e culturali.

Nella quarta, ed ultima, ipotesi si ripensa alla collocazione dell'aeroporto e si insiste molto sul collegamento tra porto e Valpolcevera, dato il carattere industriale di quest'ultima, volendo creare un sistema a forma di T rovesciata porto/industria^[13].

Le ipotesi presentate da Astengo rimarranno completamente teoriche, il loro scopo fu principalmente quello di dimostrare i limiti recati alla città dalle scelte urbanistiche adottate in passato, come ad esempio, la posizione dell'aeroporto che vincola lo sviluppo portuale verso ponente.

Astengo non rinunciò a denunciare gli errori numerici del Piano, infatti, si rese conto del fatto che la realizzazione di tutte le volumetrie, consentite dal Prg del 1959, sommate alle esistenti, avrebbe garantito l'abitazione a una città di 8 milioni di abitanti, mentre lo stesso Prg ne prevedeva poco più di 2 milioni.

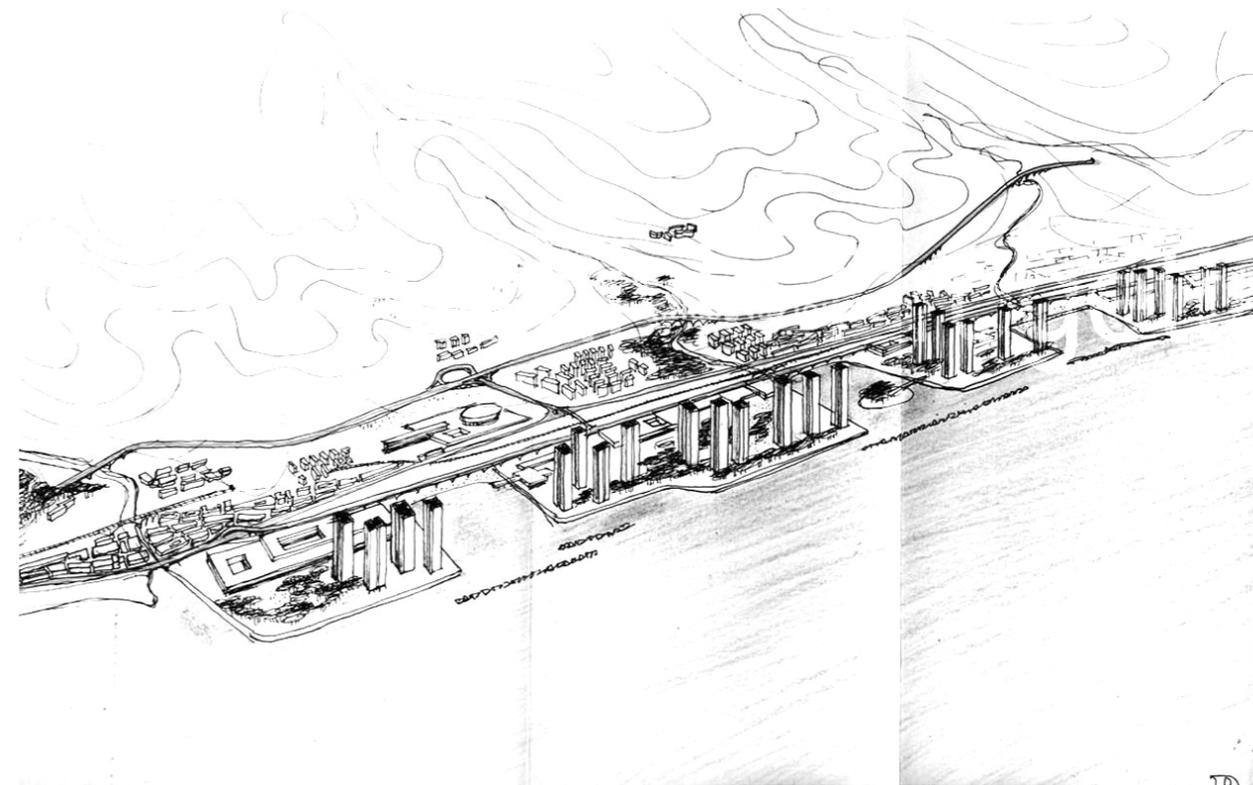
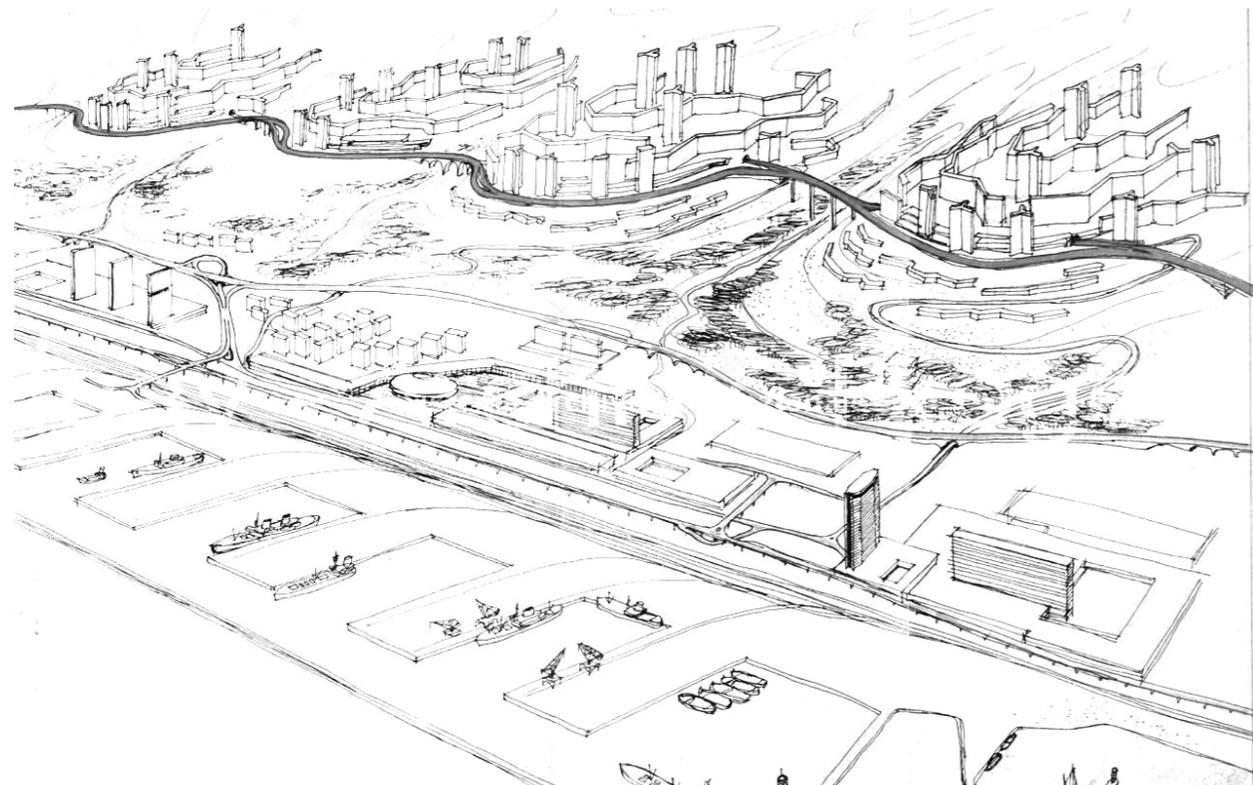
Bruno Gabrielli descrive in un articolo su Controspazio i difficili rapporti tra la Commissione Astengo e l'amministrazione comunale, affermando che all'inizio degli anni settanta la città attraversa una crisi economica che corre di pari passo a un'atipica crisi urbana, questa situazione perdurerà durante tutto il corso

degli anni settanta, durante i quali verranno a galla una serie di problematiche legate alle classi operaie e alle loro possibilità abitative^[14].

I problemi operai si mostrano durante lo sciopero nazionale per la casa, il 19 novembre 1969, durante quest'anno le manifestazioni operaie per il diritto all'abitazione s'intrecciano con quelle studentesche per il diritto allo studio. Tuttavia il problema della casa non riguarda unicamente la classe operaia, ma anche le rendite fondiarie.

Le finalità dello sciopero sono molteplici, da una parte si aspira all'abbassamento dei costi delle case, dall'altra si cerca di attirare l'attenzione pubblica in modo da indurre il Governo a sviluppare al più presto la riforma urbanistica che dovrebbe predisporre la scissione tra proprietà del terreno e diritto di edificazione, oltre che l'esproprio delle superfici di espansione.

In questi anni le problematiche della casa non riguardano l'insufficienza numerica di abitazioni, in generale, ma il loro scarso numero destinato a famiglie a basso reddito, infatti il boom economico è coincidente con il boom edilizio, guardando ai numeri nel 1974 si riscontra un numero di abitanti di circa 54 milioni e un numero di stanze di oltre 63 milioni, non solo, nel decennio tra il 1961 e il 1971 la popolazione accresce del 6,3% e i beni immobili del 33,8%^[15], si deduce da queste stime che le abitazioni presenti sul territorio sono sufficienti, ma il prezzo è troppo



elevato per soddisfare la domanda abitativa.

Mentre il Governo è impegnato a discutere riguardo all'assetto della riforma urbanistica le rendite fondiari sono trasferite dai suoli alle superfici costruite, e di conseguenza alle case. Queste dunque aumentando di valore si qualificano come risposta alla domanda di abitazioni di proprietà o come investimento, senza tener conto che la maggior parte della domanda abitativa riguarda case a basso costo.

Prende avvio una discrepanza tra domanda e offerta abitativa, il fenomeno che sarà descritto da Francesco Indovina come "spreco edilizio", in cui persiste un'alta domanda di abitazioni ma non coincide con le tipologie presenti sul mercato che rimangono quindi invendute^[16].

La legge per la casa, accolta nell'ottobre del 1971, definiva l'utilizzo unitario dei fondi dedicati all'edilizia popolare tramite un'organizzazione nazionale, il Comitato Edilizia Residenziale (CER), che stanziava gli investimenti, a loro volta coordinati dalle regioni. Senza dubbio però l'innovazione maggiormente importante fu l'immissione del diritto di superficie e di proprietà del bene edificato su un terreno di possesso altrui; si garantì in questo modo una maggiore superficie territoriale da destinare all'edilizia pubblica limitando il carico della speculazione fondiaria.

Ci s'interroga in questo periodo, sulla possi-

bilità di riconversione delle industrie petrolifere, in modo tale da risanare le porzioni di città rese periferiche per il loro carattere propriamente industriale. Si tenta, anche prendendo in considerazione le manifestazioni operaie, d'instaurare una connessione tra fabbrica e abitazione, industrie e residenze; in particolare nella zona del porto di Voltri e nella Valpolcevera, quest'ultima minuziosamente esaminata grazie al Piano per gli insediamenti produttivi (Pip). Ci si affida quindi all'intervento pubblico per la riqualificazione di queste porzioni di città, «la più consistente iniziativa residenziale pubblica^[17]» è quella del piano di Begato.

L'istituto nazionale di urbanistica muove una critica contro il piano, giudicato inadeguato e nel 1977 s'istituisce il programma pluriennale di attuazione (PPA), per mettere in relazione le proposte urbanistiche del Prg e le effettive finanze disposte per la realizzazione degli interventi, il Ppa quindi circoscrive le opere del Prg che saranno realizzate e definisce le zone d'intervento dove verranno costruite.

L'amministrazione comunale vuole procedere con l'attuazione dei piani di zona nelle periferie collinari, e quindi, con la realizzazione di una nuova periferia, mentre gli esperti in materia urbanistica consigliano la risistemazione della periferia esistente.

Il parere degli esperti è dettato dai dati raccolti relativi all'occupazione delle abitazio-

ni genovesi, infatti il censimento del 1971 conta 1.174.854 vani per 816.872 abitanti genovesi, i vani non occupati sono stati conteggiati in 83.476, ovvero il 7,5%.

La domanda d'abitazione è dovuta al prezzo troppo elevato dei vani già costruiti e non alla loro insufficienza numerica, non è quindi necessario costruire ulteriormente nella collina. Il mercato edilizio s'indirizza alle abitazioni a basso costo.

Negli anni settanta la visione del quartiere come luogo di aggregazione che soddisfa i bisogni degli abitanti svanisce, viene sostituito dalla costruzione di nuove abitazioni, le une accanto alle altre senza che vi sia un disegno generale che le identifichi nelle loro interazioni. Negli anni ottanta si sposta nuovamente l'interesse verso la costruzione della periferia collinare, il piano di zona si estende per circa 576 ettari e prevede la realizzazione di 2.562.522 metri quadri di residenze, in Valpolcevera interessa la zona di Begato per il numero di 276 alloggi.

La costruzione della nuova periferia richiede più tempo del previsto, causa la conformazione del terreno, di conseguenza vi è un considerevole aumento dei costi di realizzazione.

L'intervento di Begato, progettato da Piero Gambacciani, s'integra in un terreno collinare, sia boschivo che coltivato e non risulta facile trovare un dialogo con questo tipo di contesto.

Al termine del periodo di sperimentazione architettonica sussegue una fase di stallo e d'attesa di riqualificazione, infatti, la costruzione dei nuovi interventi trova da subito alcuni problemi, ci s'interroga sul livello di vivibilità di queste nuove aree costruite, essendo appunto state pensate come insieme di abitazioni senza pensarle come luogo di nascita di comunità, ed è proprio a causa di queste mancanze che queste porzioni di città sono considerate degradate e identificate come periferia urbana.

Note

- [1] K. Polanyi, *The great transformation*, 1944; trad.it., *La grande trasformazione*, Torino: Einaudi, 2010, p.228
- [2] L. Mazza, *Trasformazioni del piano*, Milano: Franco Angeli, 1997, pp. 83
- [3] Cfr. A. Vergano, *La costruzione della periferia. La città pubblica a Genova 1950-1980*, Roma: Gangemi editore, 2015, p. 21
- [4] B. Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Bari: Laterza, 2005, p.110
- [5] G. Ferracuti, M. Marcelloni, *La casa. Mercato e programmazione*, Torino: Einaudi, 1982, p.20
- [6] F. Gastaldi, S. Soppa, *Genova. Piani 1866-1980*, Milano: Libreria Clup, 2004, p. 266
- [7] F. Oliva, *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Bari: Laterza, 1993, p. 56
- [8] M. Braccialini, *Il Piano Regolatore Generale di Genova*, Genova, n. 4, 1956, p. 8
- [9] Cfr. C. Fera, *Urbanesimo e problemi della periferia genovese*, Genova, n. 1, 1960, pp. 34, 35, 36
- [10] E. Poleggi, P. Cervini, *Le città nella storia d'Italia. Genova*, Bari: Laterza, 1981, p. 239
- [11] Cfr. A. Vergano, *Op cit*, p. 79
- [12] C. Fera, *"La legge 167 e i suoi riflessi sull'urbanistica a Genova"*, Genova, n. 5, 1963, p. 2
- [13] G. Astengo, *"Qualche mia idea di città"*, in F. Indovina (a cura di), *La ragione del piano*, 1991, pp. 264-270
- [14] Cfr. B. Gabrielli, *"L'impasse urbanistico genovese. Breve storia di una revisione (da fare) del Prg di Genova"*, *Controspazio*, n.1-2, 1971
- [15] V. De Lucia, *Se questa è una città*, Roma: Donzelli, 2009, p.74
- [16] F. Indovina, *Lo spreco edilizio*, Venezia: Marsilio, 1972
- [17] Comune di Genova, *Piano Regolatore Generale*, Genova: Sagep, 1976, p. 84

Note

- FIG. 4.1.1, *Limite area urbana genovese*, Reinterpretazione immagine in Descrizione fondativa del Piano urbanistico comunale, *Analisi del costruito*, pag 438
- FIG. 4.1.2, *Indicazione delle tipologie edilizie presenti nella Valpolcevera*, Reinterpretazione immagine in Descrizione fondativa del Piano urbanistico comunale, *Analisi del costruito*, pag 460
- FIG. 4.1.3: *Aree disponibili per l'espansione urbana*, immagine tratta da Documento ufficiale PRG 1959 Genova, Genova: Fratelli Pagano Tipografi Editori
- FIG. 4.1.4, *Analisi evoluzione storica dell'edificato*, Reinterpretazione immagine in Descrizione fondativa del Piano urbanistico comunale, *Analisi del costruito*, pag 459
- TAB. 4.1.5, *Analisi delle tipologie edilizie genovesi*, Reinterpretazione tabella in Descrizione fondativa del Piano urbanistico comunale, *Analisi del costruito*, pag 448
- FIG. 4.1.6, *Revisione del Prg di Genova Astengo: profili generali della costa*, in Archivio Progetti IUAV, fondo Giovanni Astengo
- FIG. 4.1.7, *Revisione del Prg di Genova Astengo: schema generale di circolazione urbana*, in Archivio Progetti IUAV, fondo Giovanni Astengo
- FIG. 4.1.8, *Piano Astengo: ipotesi C*, in Archivio Progetti IUAV, fondo Giovanni Astengo
- FIG. 4.1.9, *Piano Astengo: ipotesi D*, in Archivio Progetti IUAV, fondo Giovanni Astengo

Analisi della situazione attuale

Il seguente capitolo affronta la situazione attuale della Valpolcevera.

Precisamente il tema del presente sarà affrontato in due differenti modalità. In primo luogo, tramite una serie di grafici e fotografie appartenenti all'archivio personale, si esaminano le sensazioni degli abitanti della zona.

I grafici, infatti, fanno riferimento ai risultati delle interviste somministrate a maggio 2019 ai cittadini, delle quali negli allegati è possibile riscontrare una parte.

Premettendo la non scientificità delle stesse, poiché per quanto concerne gli intervistati non si tratta di un campione analitico, ma piuttosto sommario, in base al riscontro della popolazione in loco.

Tuttavia si ritiene che le interviste siano state un tratto distintivo importante e particolare nello sviluppo della tesi di laurea, avendo fornito uno spaccato delle problematiche e delle volontà degli abitanti della zona.

In un secondo momento, il capitolo mira ad affrontare, almeno brevemente, il futu-

ro viadotto sul Polcevera, firmato Renzo Piano, essendo un tratto forte che senza dubbio modificherà la morfologia della valle.

Si mostreranno poi le date di realizzazione del cantiere dell'infrastruttura, ritenendole fondamentali per la ripresa dell'identità della valle.

R-Esistere

Interviste ai cittadini per un'architettura partecipata

R-Esistere è stato fin da subito lo slogan adottato dai cittadini della cosiddetta zona rossa, quella nelle immediate vicinanze della porzione di viadotto crollata, quella rimasta isolata dal resto della città. Ed è a questi cittadini che ci si è rivolti, per lo sviluppo di questo capitolo riguardante l'architettura partecipata, in quanto possibili fruitori futuri del progetto di riqualificazione del quadrante preso in esame per la tesi di laurea.

L'intervista è stata sottoposta a 25 persone tra uomini (XX) e donne (XY) d'età differenti, distinguendo diverse fasce d'appartenenza (18/30, 30/65, 65+) al fine di garantire il più possibile diversi punti di vista e diversificare le esigenze tra i diversi membri della comunità.

Parte delle interviste sono state sviluppate in loco, parlando direttamente con le persone incontrate in strada, altra parte è stata somministrata online utilizzando il formato d'interviste Google (Google Forms), per raccogliere più persone possibili e diversificare maggiormente le risposte. Precisando che le interviste non vogliono essere un'analisi scientifica della situazione, ma semplicemente un aiuto a comprendere le problematiche

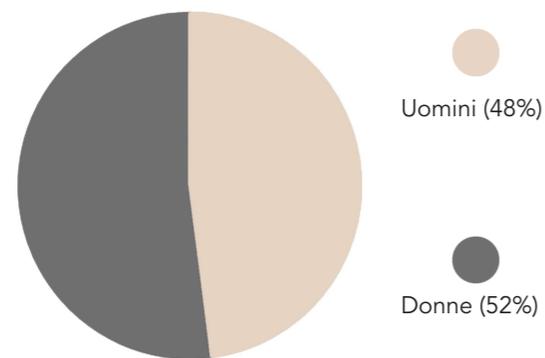
del quadrante preso in esame per il progetto.

Le domande sottoposte ai cittadini si ripetono in egual modo per ogni persona intervistata, talvolta se ne sono aggiunte alcune se ritenute pertinenti al discorso che l'intervistato stava sviluppando. Ad ogni modo le argomentazioni riguardano il modo di vivere il quartiere, prima e dopo l'accaduto del 14 agosto 2018, le difficoltà che gli abitanti hanno dovuto riscontrare, nell'immediato dopo crollo e tuttora, nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti.

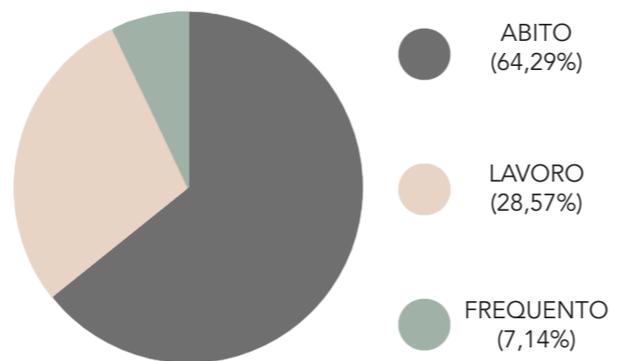
Si sono sviluppate, inoltre, una serie d'ipotesi, relative al progetto di riqualificazione dell'area, chiedendo agli intervistati la loro opinione in base alle loro abitudini e necessità. Il tutto ai fini di lasciare il più possibile il progetto in mano ai cittadini, per lo sviluppo di un'architettura partecipata, garantendo eventuali modifiche al progetto in base ai disagi e alle mancanze riscontrate dai cittadini e alle loro richieste.

Diagrammi riassuntivi del target preso in esame

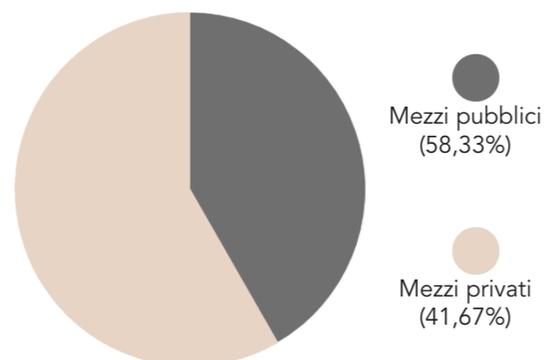
Intervistati



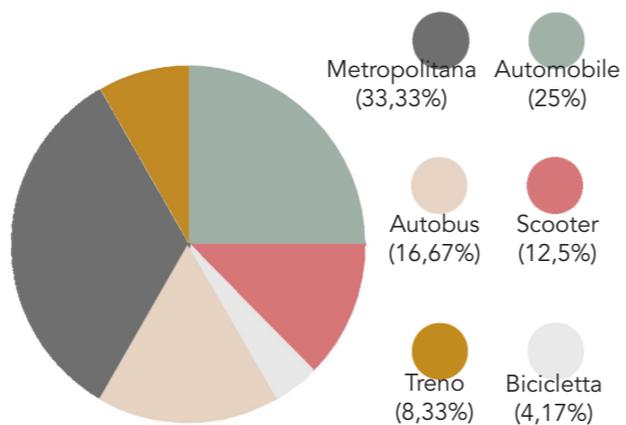
Tipologia rapporto con il quartiere



Tipologia generica di mezzo utilizzato

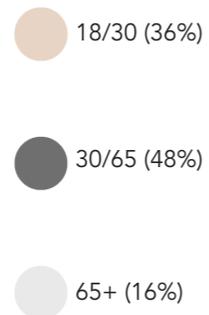


Tipologia specifica di mezzo utilizzato

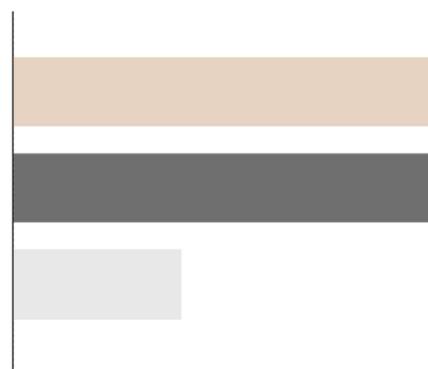
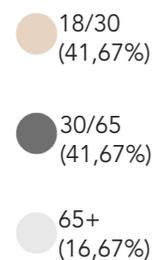


Diagrammi riassuntivi del target preso in esame

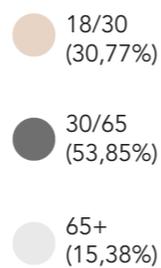
Fasce d'età intervistati



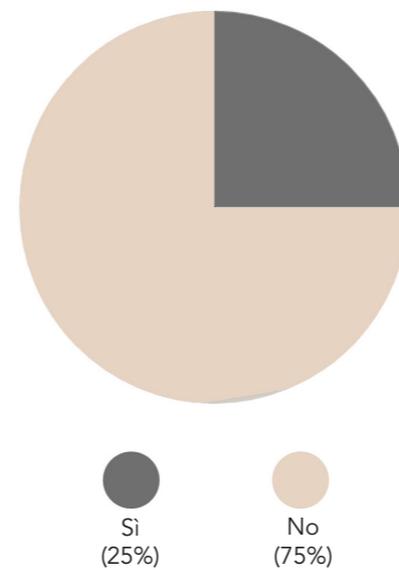
Fasce d'età intervistati Uomini



Fasce d'età intervistate Donne



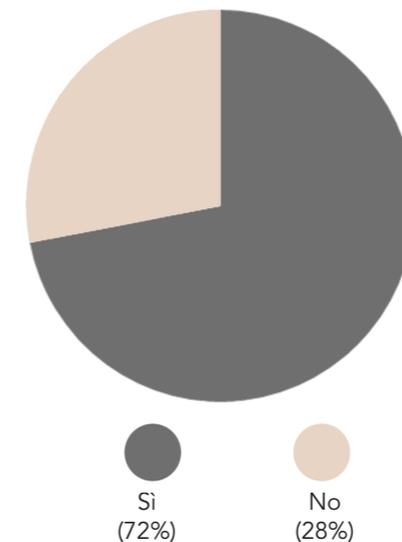
Sufficienza mezzi pubblici



Utilizzo se vi fossero mezzi pubblici a sufficienza



Utilizzo eventuale pista ciclopedonale





Note

FIG. 5.1.1: Fotografia da ARCHIVIO PERSONALE scattata in data 25 marzo 2019 al confine nord della zona rossa
FIG. 5.1.2: Fotografia da ARCHIVIO PERSONALE scattata in data 25 marzo 2019 al confine nord della zona rossa

Il futuro viadotto sul Polcevera

Il rifacimento di un'infrastruttura crollata è un procedimento improcrastinabile e urgente perché Genova superi il trauma e i problemi di mobilità e di accessibilità pesantemente compromessa.

Conscio di questo Renzo Piano afferma: "Bisogna fare presto, ma non in fretta", infatti, dopo il crollo del viadotto sul Polcevera progettato dall'ingegner Morandi, Renzo Piano -archistar e senatore a vita italiano- si è subito proposto per la progettazione del futuro viadotto, regalando il progetto alla città di Genova, sua città natale. L'idea di progetto è semplice e chiara, un ponte in acciaio verniciato di bianco; l'architetto genovese afferma che la sua proposta sarà di "un viadotto che dovrà durare mille anni", per garantire la sicurezza dei cittadini genovesi, ricordando la storia della città, ma anche dell'accaduto del 18 agosto 2018 e le sue vittime.

La semplicità del progetto è obbligata dai tempi di costruzione, che dovranno essere molto stretti, vista l'utilità dell'infrastruttura per la mobilità genovese. Renzo Piano ha lavorato sin da subito sull'idea della ricostruzione, formando

un team composto di una dozzina di progettisti in collaborazione con l'architetto Stefano Russo.

Il nuovo viadotto non vuole essere unicamente un'infrastruttura autostradale ma mira a rappresentare un viadotto urbano, dialogando con il contesto nel quale s'inserisce, in modo da rappresentare anche un modello per i futuri interventi sui differenti viadotti italiani.

La parola d'ordine è manutenzione, il viadotto è stato pensato per renderla il più facile possibile, si tratta di un "ponte intelligente", così lo definisce il suo progettista, essendo dotato di una serie di sensori che monitoreranno la struttura in tutte le sue parti, inserendo in seguito i risultati in una banca dati.

Il viadotto Piano sarà largo 30 metri, a dispetto dei 18 del suo predecessore, questa differenza di grandezza è dovuta all'aggiunta di due corsie d'emergenza e due camminamenti -uno su ogni lato- per gli interventi di manutenzione e le ispezioni.

Le pile d'appoggio atterra sono a distanza costante di 50 metri l'una dall'altra, ad eccezione delle tre centrali -ogni 100 metri- essendo quelle che superano il torrente Polcevera e il Parco Ferroviario. La caratteristica principale delle pile è di non avere spigoli, pensate così per rendere le ombre più graduali, e di conseguenza, più piacevoli per gli abitanti della zona.

Ai lati delle carreggiate sarà posta una barriera di vetro, anticaduta e antivento, che in alcuni punti raggiungerà l'altezza di un metro e mezzo; inoltre ai bordi del viadotto saranno inseriti dei pannelli fotovoltaici che garantiranno energia pulita per i consumi, diurni e notturni, di tutta l'infrastruttura⁽¹⁾.

La forma del ponte deve ricordare quella della prua di una nave, in onore della città di Genova, che ha fondato sul porto la sua ricchezza, infatti, proprio come se si trattasse di una nave è Fincantieri che si sta occupando, insieme a Salini Impregilo, del cantiere.

Il ponte sarà inoltre caratterizzato dalla presenza di particolari lampioni, 43 -a ricordo delle vittime del crollo-, che illumineranno le carreggiate irradiando luci a forma di vele.

Le date

31
Marzo
2019

Arrivo in cantiere delle prime componenti del nuovo viadotto

25
Giugno
2019

Data simbolo per la costruzione: prima gettata di cemento delle nuove pile

-
Dicembre
2019

Obiettivo:
chiusura del cantiere
Termine dei lavori

-
Aprile
2020

Obiettivo:
termine dei controlli
Apertura al transito del nuovo viadotto





Note

[1] A. Plebe, *Il nuovo ponte "semplice e intelligente". Lo studio di Piano e le caratteristiche del viadotto in costruzione*, in *Il Secolo XIX*, del 14 agosto 2019

Cfr. M. Barletta, *Nuovo ponte sul Polcevera: varato in quota il primo impalcato*, in *Professionearchitetto.it*, 01 ottobre 2019, [26/10/2019]

Cfr. INU per Genova, *Ricostruire il Ponte per ricostruire una città vivibile e competitiva*, Roma, 6 dicembre 2018

www.dire.it/28-08-2018/228885-genova-renzo-piano-non-studia-solo-un-nuovo-ponte-ripensare-tutta-larea/, 28 agosto 2018, [30/03/2019]

Fig. 5.2.1: https://www.corriere.it/cronache/18_dicembre_18/ponte-genova-tocca-salini-impregilo-salta-cordata-cimolai-bc050136-0242-11e9-bf79-927a790c292e.shtml

Fig. 5.2.2: <https://www.artribune.com/progettazione/architettura/2018/12/renzo-piano-ponte-genova/>

Il diritto alla città

Lo scopo di quest'ultimo capitolo contestuale prima di affrontare i capitoli di progetto è quello di smuovere le coscienze riguardo l'esistenza di realtà urbanisticamente parlando sconvolgenti nel territorio italiano.

Si assiste nello sviluppo delle nostre città alla formazione di non-luoghi, non identificabili come spazi nei quali l'uomo è individuo libero.

Fondamenti imprescindibilmente legati per lo sviluppo dello spazio pubblico sono la qualità urbana e la giustizia spaziale entrambi carenti nella porzione di città presa in esame.

Henri Lefebvre identifica come diritto alla città la pretesa di diritti essenziali dell'uomo, per lui questo è identificabile come la forma superiore tra tutti i diritti, si è ritenuto interessante applicare questa teoria atualizzandola nell'esempio genovese del quadrante preso in esame, soprattutto a seguito dello sviluppo delle interviste nelle quali sono emerse da parte dei cittadini numerose problematiche relative alla carenza di spazi pubblici nella zona, manifestando la loro volontà di diritto allo spazio pubblico inteso come pluralità di luoghi.

“Il diritto alla città si presenta come forma superiore dei diritti, come diritto alla libertà, all’individualizzazione nella socializzazione, all’habitat e all’abitare. Il diritto all’opera e il diritto alla fruizione sono impliciti nel diritto alla città” ^[1].

Il diritto sul quale Henri Lefebvre pone l’accento simboleggia una qualità peculiare dello spazio urbano, che sembra non essere presente nel territorio valpolceverasco. La critica che egli muove nei confronti degli spazi ritenuti neutri, indifferenti e oggettivi è applicabile al quadrante oggetto di studio.

Il diritto alla città rappresenta il diritto dell’uomo all’aggregazione, la presenza dell’uomo in ciascun punto della città nella sua assoluta totalità.

In Valpolcevera l’industrializzazione ha profondamente influenzato l’organizzazione economica, sociale e dello spazio fisico, generando, di conseguenza, un’edificazione disorganica e distribuita in modo da garantire la massima economicità.

Da questa modalità di costruzione derivano insufficienti luoghi d’aggregazione, o, addirittura, la loro totale assenza in alcune zone della valle. Contemporaneamente si assiste a un’esclusione urbana di questa porzione di città, probabilmente dettata dalla carenza dei trasporti pubblici tra la valle e il resto della città, come evidenziato nel capitolo precedente grazie alle interviste sottoposte a vari abitanti della zona.

Analizzando le rappresentazioni cartografiche dell’area presa in esame, vi sono due porzioni divise da un corso d’acqua (il torrente Polcevera) caratterizzate da edificazioni differenti senza che vi sia un dialogo tra le parti, non si riscontra la presenza di centralità, essenziale qualità dello spazio urbano secondo Lefebvre, è grazie ad essa se si sviluppano poli aggregativi, dove tutto può nascere e prodursi, dove i soggetti possono incontrarsi.

In questo senso la mancanza di centralità genera l’esclusione, non unicamente dai gruppi per l’individuo, ma in senso ampio esclusione dalla società e dal mondo.

Il diritto alla città può essere considerato come l’opposizione contro l’esclusione, ed è il diritto per il quale lottano gli abitanti della Valpolcevera, isolati rispetto al resto della città anche in precedenza rispetto al crollo del viadotto Morandi. Il problema della mobilità, infatti, affligge da sempre in particolar modo questa parte di città dove non vi sono mezzi di trasporto veloci che colleghino al resto di Genova, lasciando in questo modo il quartiere poco raggiungibile e difficilmente integrabile al contesto genovese.

È necessario sviluppare un’analisi della dimensione urbana e del modo di vivere nella quotidianità, così da fornire un’immagine reale dello spazio sociale, generato dal legame tra urbano e quotidiano.

La scomposizione volge sulle azio-

ni civiche complessive e sulle connessioni che esse generano nella loro tessitura nell’ambiente urbano e quotidiano.

L’analisi mira a qualificare lo spazio secondo le specifiche azioni e necessità dei singoli individui al fine di non generare uno spazio anonimo e impersonale, ma che dia libertà di essere al singolo e alla collettività contemporaneamente.

Lo spazio della Valle si è sviluppato seguendo i concetti del capitalismo, ovvero ponendo al centro dell’interesse il capitale e solamente in secondo luogo rivolgendo l’attenzione alla persona singola, ma anche intesa come comunità.

Tutta la Valpolcevera e in particolare il quadrante preso in esame è stato frammentato non seguendo un disegno organico su grande scala, ma ai fini di rendere la zona il più produttiva possibile. Si evidenziano a questo punto le aree industriali e quelle residenziali, facendo risaltare la totale assenza di verde pubblico, poiché il fine ultimo dello sviluppo della zona era la massimizzazione della produzione e il favorimento dell’economicità garantendo un alloggio nelle immediate vicinanze del posto di lavoro agli operai, ai fini di abbattere i tempi necessari per gli spostamenti casa-lavoro.

Nel corso del periodo industriale l’architettura si basa sull’ideologismo, inteso come funzionalismo, si creano dunque del-

le strutture povere, omogenee, amorfe^[2].

L’errore potrebbe individuarsi come l’immaginare il progetto realizzato nello spazio fisico come la rappresentazione su carta, in maniera apatica, il trasfigurare un’idea dal disegno alla realtà senza relazionarla al vivere quotidiano dei fruitori, ma limitandola alla piattezza di un’ideale superficie bianca, il rischio del disegno è quello di ridurre a singole linee e forme il vivere delle persone, le loro abitudini.

Il concetto di periferia non si riduce meramente alla locazione spaziale come estensione maggiore o minore da un punto stabilito come centro cittadino, ma riconsidera l’ambiente urbano, rende la città osservabile sotto un altro punto di vista: quello della marginalità sociale che genera^[3].

La città è riconoscibile come metafora della società, potrebbe essere intesa rappresentazione della società sul territorio urbanizzato, è una proiezione sul suolo dell’interazione sociale comprendente cultura, etica, economia e rapporti sociali^[4].

Tuttavia è all’interno città che la società si fonda e si organizza e affinché questo sia possibile, deve essere presente una pianificazione dello spazio urbano.

Secondo Lefebvre il capitalismo ha snaturato le città, per sostenere la sua teoria egli rimanda alle città americane tipicamente dotate di forma senza storia, poiché frutto della tecnica; il discor-

so è diverso per le città europee e, in particolar modo, italiane, poiché la storia del nostro urbano è remota e il capitalismo tende a ridurla al minimo, questo è propriamente ciò che è accaduto nell'esempio genovese, la valle del Polcevera è stata privata della sua storia, sono state recise le sue radici al fine di saturare gli spazi industrializzabili e aumentare i profitti della Superba.

L'industria percepisce le città come un pozzo da cui attingere per prelevare operai e materie prime, come fonte di guadagno, si deduce, dunque, la totale dipendenza dell'industria dalla città, senza quest'ultima l'industria non avrebbe modo di esistere.

Secondo Lefebvre l'industria attacca la città e la sottomette per garantire lo sviluppo del mercato.

Negli anni Cinquanta e Sessanta la città stessa diventa luogo di consumo e di profitto, deve essere calamita di capitale.

Lo spazio pubblico è un concetto che semanticamente manifesta una connessione tra lo spazio, appartenente a un ambito materiale, tangibile e il pubblico: intoccabile, incorporeo. Da questa duplicità nascono i fattori indivisibili dello spazio pubblico: lo spazio fisico, inteso come relazione tra società e territorio, e la sfera pubblica.

A seguito della caduta del viadotto Morandi la Valle ha attirato l'attenzione mediatica e ha dimostrato le sue carenze infrastrutturali e di spazi pubblici essendo ricon-

ducibile oggi, in particolare a seguito della forte crisi economica che ha colpito il nostro Paese, a un vero e proprio cimitero di fabbriche.

Si è deciso dunque di intervenire, non limitandosi solamente alla costruzione di un nuovo viadotto, firmato Renzo Piano, ma intervenendo sul tessuto costruito al fine di riqualificare questo territorio, da sempre fondamentale per la città di Genova, rendendolo soprattutto vivibile per i cittadini, è in questa direzione che si muove il mio progetto di tesi, illustrato nel seguente capitolo.

Note

[1] H. Lefebvre, *Il diritto alla città*, Verona: Ombre corte, 2014

[2] Cfr. H. Lefebvre, *Spazio e politica*, Milano: Moizzi editore, 1976, pp. 24-25

[3] Cfr. F. Biagi, *Henri Lefebvre. Una teoria critica dello spazio*, Milano: Jaca book, 2019, pp. 96-97

[4] Op. Cit., *Il diritto alla città*, p. 63

Il concorso: Il Parco del Ponte

Il concorso nasce a seguito del crollo del viadotto Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018. Il Comune di Genova tramite lo sviluppo del Concorso Internazionale di Progettazione per il Masterplan di Rigenerazione del Quadrante Polcevera, ha avviato un processo di rinnovamento urbano che non guarda esclusivamente alla ricostruzione dell'infrastruttura, ma intende risanare significativamente la porzione di città ferita.

Il Concorso Internazionale di Progettazione Urbanistica è stato identificato come strumento ottimale per la realizzazione di un masterplan mirante alla rigenerazione dell'area maggiormente coinvolta nel crollo ma anche dell'intera Valpolcevera.

Il concorso è stato strutturato in due differenti fasi, durante la prima fase sono stati selezionati 6 gruppi di progetto -in forma aperta- questi, dopo aver presentato il team di progetto e le loro relative esperienze individuali, hanno sviluppato una propria visione del masterplan. La seconda fase, sviluppatasi in forma anonima, ha avuto come partecipanti unicamente i sei gruppi che hanno superato la prima fase:

Stefano Boeri Architetti Srl / Metrogramma Milano Srl / Inside Outside B.V / Mobilityin-

chain Srl / Transsolor Energietechnik GmbH / Dott.ssa Laura Gatti / Dott. Secondo Antonio,

Arch. Luca Catalani / Arch Lorenza Bartolazzi / Arch. Claudia Clementini / Arch Ilaria Marcelli / Arch. Valentina Peluso / Arch. Chiara Peretti / Massimo Acito / Andrea Bartolazzi / Arch. Assia del Favero / Geologo Nicola De Stefano / Arch. Annalisa Metta / Agronomo Franco Milito,

CORVINO + MULTARI SRL / Arch. Michelangelo Pugliese / BODAR Bottega d'Architettura / SPI Srl / Dott. Luca Boursier / Arch. Lorella Masella / Studio Associato Caniparoli Geologia e Ambiente,

STUDIO 4 Architetti Associati / Studio GAP Associati / Ariu+Vallino Architetti Ass.ti / Arch. Mario Mori / Arch. Valentina Cerda / Arch. Alice Dolzani / Arch. Giorgio Badano / Arch. Giorgio Bellonotto / Dott. Carlo Bidone / Dott. Ruggero Dameri,

CZ Studio Associati / Studio BM&A / Manens Tifs Spa / Progetto Verde / Studio Idrogeotecnico Srl / Arthur Duff / Elena Lorenzetto / Arch Simone Antonelli,

OPENFABRIC / FM INGEGNERIA SPA / Geol. Luciano Minetti / Agronomo Umberto Bruschini.

I sei gruppi sopraelencati hanno sviluppato il masterplan per i 60 ha circa che compongono il lotto di concorso e lo studio di fattibilità di una parte del lotto di circa 12 ha, che verrà riquilificata a seguito del termine della costruzione del viadotto Polcevera, previsto per aprile 2020.

Essenziale per la riuscita del concorso è stato il coinvolgimento della popolazione, il gruppo vincitore, infatti, dovrà prevedere dei laboratori di lavoro con gli abitanti della zona e con il Comitato Parenti Vittime di Ponte Morandi^[1].

Scopo del concorso era di progettare un grande parco urbano che si sviluppasse dal versante ovest a quello est della Valle del Polcevera, dotato di percorsi imprescindibili per scavalcare le infrastrutture della zona. Il progetto doveva ipotizzare la presenza di una piazza della Memoria e di un insediamento per le attività produttive hi-tech^[2].

Il concorso ha per oggetto la riqualificazione della zona centrale della Valpolcevera, area nelle immediate vicinanze al futuro viadotto Piano che dovrà essere interessata da servizi pubblici (parco, aree sportive, piazza, pista ciclabile...).

Il campo d'intervento del concorso occupa circa 680000 metri quadri e include le seguenti frazioni di tessuto cittadino: il parco produttivo, la piazza e il quartiere, il Boulevard, il parco del Campasso, la collina e i quartieri collinari.

30
Apr
2019

A P E R T U R A
i s c r i z i o n i

15
Mag
2019

L A B O R A T O R I O
i n
C o m u n e

10
Giu
2019

S C A D E N Z A
p r i m a
f a s e

10
Set
2019

S C A D E N Z A
s e c o n d a
f a s e

3
Ott
2019

C O M U N I C A Z I O N E
t e a m
v i n c e n t e

C O N S E G N A
p r o g e t t o
d e f i n i t i v o

15
Dic
2019

C O N S E G N A
p r o g e t t o
e s e c u t i v o

17
Feb
2020

Questa tesi di laurea si è concentrata sulla progettazione della piazza, del boulevard e del parco del Campasso, dovendo eseguire una cernita essendo numerosi gli interventi da sviluppare, si è data maggiore importanza a questi tre.

La partecipazione al concorso è stata aperta a tutti i soggetti iscritti all'albo professionale, al momento dell'iscrizione al concorso, e che siano abilitati all'esercizio della professione.

I gruppi dovevano essere formati da figure professionali differenti (almeno 10) di cui: architetto, paesaggista, esperto in valutazione economica, esperto in temi energetici, agronomo, geologo, artista, due professionisti laureati da meno di cinque anni, un esperto in processi partecipativi^[3].



Note

- [1] www.awn.it/news/comunicati-stampa/7482-val-polcevera-presentato-il-concorso-di-rigenerazione [15/04/2019]
- [2] Mariagrazia Barletta, *Genova: presentato il concorso per la rigenerazione della Valpolcevera dopo il crollo del ponte Morandi*, in Professionearchitetto.it/news/notizie/26322/ [15/04/2019]
- [3] Cfr. *Disciplinare di Concorso, Il Parco del Ponte*, Cod. CIG: 7888060907

FIG. 7.0.1, Immagine tratta da Tavole di Analisi e Indicazione progettuale fornite da Comune di Genova per il Concorso Il Parco del Ponte, base cartografica: ortofoto

Analisi dei progetti finalisti

Gruppo Boeri

“Un cerchio d'acciaio rosso. Un anello che abbraccia un territorio di ferro, acqua, cemento ed asfalto, direttamente passando sotto il nuovo viadotto sul Polcevera”.

Il cerchio rosso d'acciaio vuole ricordare la tradizione industriale genovese, composta da gru, altoforni ecc... Lo scopo del cerchio è quello di legare diversi territori, rimasti separati per molto tempo, sorpassando elementi posti come confini tra un territorio e l'altro. Il cerchio rosso ha, inoltre, lo scopo di collegare un nuovo parco urbano, il parco del Polcevera, nel quale sarà ricreata ricca vegetazione tipicamente mediterranea.

Qui, sarà affrontato il tema della memoria, tramite l'installazione Genova nel bosco, dedicata alle vittime del 14 agosto 2018, composta da 43 alberi di specie arboree diverse, una per ogni vittima. La piazza, intesa come memoriale, ha lo scopo di ricucire l'area residenziale a seguito del crollo. Questa piazza sarà composta da una pavimentazione in pietra, che garantirà un effetto luminoso, con motivi a mosaico. All'interno della piazza vengono disposti due anelli verdi concen-

trici, composti da 43 alberature, tutte differenti.

Parte essenziale del progetto è la zona del quartiere, che tramite la riqualificazione del mercato ovoavicolo e la progettazione dei nuovi edifici della Green Factory, dimostra la voglia di ricominciare della città.

Il Cerchio rosso culmina con la torre del vento, formata da decine di turbine eoliche che raccolgono l'energia dai venti che attraversano la valle.

Il progetto vincitore si sofferma sostanzialmente sul tema della mobilità e riprogetta quella dell'intera zona presa in esame. Il boulevard di via Fillak subisce all'interno del progetto un declassamento e viene ipotizzata per la mobilità pedonale e carrabile a livello di trasporto pubblico sostenibile. Altre vie nella vicinanze, ad esempio via Trenta Giugno e Via Perlasca, aumenteranno la loro capacità di ospitare i flussi veicolari. A sinistra del fiume Polcevera è prevista la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, al fine di rendere la zona facilmente accessibile anche per i viaggiatori in treno.

All'interno di via Fillak il progetto vincitore prevede l'accessibilità a un servizio di autobus elettrici, al fine di collegare la nuova stazione a quella di Sampierdarena e a quella metropolitana di Brin. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una rete ciclabile e pedonale molto fitta, anche tramite l'utilizzo del bike sharing.

Il parco del Polcevera sarà realizzato in 4 fasi, nel corso di 11 anni.

Fase
1_
2020/21

La prima fase di realizzazione del progetto vincitore del concorso pronostica la demolizione degli edifici compromessi, la bonifica dei suoli e il riuso delle macerie per la creazione di colline artificiali.

Fase
2_
2022/24

La seconda fase prevede il compimento del water park, della piazza memoriale Genova nel Bosco e la riqualifica delle aree collinari. Sarà realizzata gran parte delle opere legate alla mobilità e agli edifici commerciali e artigianali sulla sponda sinistra. Inoltre durante questo periodo saranno ristrutturati la palestra del quartiere e il Mercato Ovo avicolo.

Fase
3_
2025/27

Durante questa terza fase saranno attuati gli interventi strutturali più importanti come il boulevard di via Fillak e i nuovi parcheggi pubblici. Inoltre sarà realizzato il parco del Campasso e saranno costruiti nuovi immobili residenziali.

Fase
4_
2028/30

Nel corso di quest'ultima fase si prevede l'esecuzione assoluta del parco sportivo e il completamento delle opere iniziate nelle fasi precedenti, oltre che lo sviluppo di nuovi edifici commerciali nella zona.



Gruppo Catalano

Il progetto secondo classificato si sviluppa a partire da diversi macrotemi: rigenerazione urbana, rifondazione territoriale, regia del movimento, ambiente ed energia ed economia.

Per quanto riguarda il macrotema iniziale, quello della rigenerazione urbana, il lavoro si è impostato su diverse tematiche. Il primo soggetto è quello della memoria, infatti, il gruppo di progettisti guidato da Luca Catalano, propone la progettazione di un museo che ricordi la tragedia che ha colpito la zona, e Genova in generale, il 14 agosto 2018.

Un altro tema importante che tocca il progetto secondo classificato è quello del lavoro, tramite il potenziamento della riva sinistra del fiume. Lo studio mira inoltre all'insediamento nella zona di nuove famiglie tramite la costruzione di social housing, al fine di rendere la zona abitata da giovani lavoratori, garantendo la presenza di servizi sanitari (tramite la riqualificazione di edifici dismessi) e d'infrastrutture per lo sport. Il progetto mira anche alla riqualificazione dell'ex gasometro, tramite la sua riconversione a museo e spazio eventi.

Lo studio si configura tramite la progettazione di un polo sportivo, in cui avranno luogo diverse attività sportive come: calcio, basket,

tennis, pallavolo, atletica, ecc... all'interno del progetto troveranno spazio anche luoghi per lo sport indoor, che si realizzeranno tramite la riqualificazione di edifici abbandonati.

Elemento altrettanto importante del progetto è il parco fluviale. Essendo il Polcevera un fiume confinato dalla strada carrabile sulla sponda destra e e dalla ferrovia sulla sponda sinistra, è stato molto trascurato nel corso degli anni. I progettisti mirano alla sua rinascita, tramite la progettazione di un parco lungo il fiume tramite la sostituzione dell'argine murario, presente lungo la riva destra del fiume, con una serie di terapieni, intesi come bacini di laminazione. Garantendo un'attenzione alle sponde del fiume si noterà un parco diverso secondo le stagioni.

Tema altrettanto rilevante affrontato dal team di Luca Catalano è quello del parco produttivo. Essendo il tema della produzione e del rapporto tra industria creativa e innovazione tecnologica tutt'altro che influente per la città di Genova, un'attenzione alla progettazione dello spazio che ospiterà questa tipologia di lavoro era obbligatoria.

Il progetto prevede la realizzazione di spazi per l'artigianato 4.0, fab lab, ecc, immaginando anche la costruzione di residenze, unendo in

questo modo casa e lavoro in spazi ibridi, trattasi della "casa bottega del nuovo millennio".

Per quanto riguarda il boulevard di via Filak non si è intervenuto sostanzialmente sulla mobilità, ma si sono compiuti pochi interventi puntuali. Tuttavia si sono applicati notevoli interventi sugli edifici esistenti e ne sono stati inseriti ulteriori sulla parte orientale del boulevard, a confine con la ferrovia del parco del Campasso.

La piazza, chiamata 14 agosto, è composta da un grande vuoto, definito su tutti i lati da edifici di nuova costruzione che ospiteranno uffici e abitazioni ai piani superiori e negozi al piano terra porticato.

Il parco del Campasso è progettato tramite la rinaturalizzazione del territorio. Evidente è la volontà di riservare il carattere pubblico al parco, tramite la realizzazione di ampi prati finalizzati al trascorrere del tempo libero dei futuri fruitori della zona. Il parco è costituito prevalentemente di materia vegetale ed oltrepassato da una serie di sentieri in terra stabilizzata al fine di rendere il più naturale possibile il paesaggio circostante.

La presenza di numerosi alberi è inoltre necessaria ai fini di proteggere le abitazioni dai rumori della ferrovia adiacente.

Gruppo Openfabric

TEAM:

- Openfabric Architecture
- F&M Ingegneria
- Territorio e Mercati
- Caarpa
- Anna Meroni (Designer)
- Luciano Minetti (Geologo)
- Guido Paliaga (Geologo)
- Umberto Bruschini (Agronomo)
- Alterazioni Video
- Plankton Photography

La visione degli ultimi classificati tra i finalisti al concorso è di un parco non unico ma composto da cinque differenti parchi che si intrecciano e si fondono tra loro continuamente, riprendendo il comportamento complesso della Valle del Polcevera.

Il progetto si basa, infatti, proprio sulla complessità della valle ed evita ogni tipo di semplificazione che sarebbe forzata in questo luogo così complesso.

Emergono differenti elementi dalla proposta progettuale del team capitanato da Openfabric, tra i quali la comunità, il fiume,

l'industria, le colline e la ferrovia, ed è proprio su questi elementi che il gruppo intende lavorare per ricondurre la valle al suo ruolo di forza motrice dell'economica genovese.

La loro proposta di Parco del Ponte è una serie di micro-interventi mirati alla generazione di una struttura urbana nuova, basata sullo spazio pubblico e sull'ecologia.

Il progetto sesto classificato non mira all'imitazione dell'infrastruttura firmata Renzo Piano, ma invece se ne distacca, dedicando la propria attenzione esclusivamente al di sotto rispetto ad essa, e quindi verso la scala umana della vita all'interno del quartiere preso in esame.

Lo studio di questo gruppo di progettisti mira a intervenire anche dal punto di vista della consolidazione del territorio fragile della valle, puntando alla stabilizzazione dei pendii collinari e diminuendo il rischio di alluvione. Un altro tema fondamentale del loro progetto è la bonifica del suolo, dilaniato da anni e anni di forte produzione industriale.

Lo scopo è di non rinnegare la storia della zona, ma di usarla al fine di rilanciare l'attività industriale di piccole e medie imprese di alta tecnologia, già presenti in alcune realtà all'interno della valle.



Note

<https://smart.comune.genova.it/articoli-parco-del-ponte/parco-del-ponte-presentato-il-progetto-vincitore>
<https://www.stefanoerichitetti.net/project/parco-del-ponte-di-genova/>
https://issuu.com/lucacatalano74/docs/i_fiumi_non_esistono_genova
<https://www.studio4architetti.com/774-parco-ponte>
<http://www.openfabric.eu/projects/parco-del-ponte-genova-italy/>

Il progetto

Il progetto si sviluppa partendo dal concorso internazionale di progettazione "Il parco del ponte", bandito dal Comune di Genova e istituito, in seguito al crollo del viadotto, ai fini della progettazione di un masterplan di rigenerazione del quadrante Morandi.

L'intento è di originare un progetto perfettamente integrato nel contesto urbano garantendo una riqualificazione non solo del quadrante preso in esame, ma istituendo un dialogo tra la città e la valle.

Per questo motivo all'interno della tesi di laurea si è lavorato a differenti scale, non tralasciando il rapporto tra le micro-aree d'intervento progettuali e le macro-aree circostanti, dal punto di vista in primis della mobilità e dell'accessibilità.

Il lavoro a scale diverse ha permesso di esaminare dapprima le problematiche dell'area ricorrenti generalmente nel territorio, per poi scendere nel dettaglio e andare a riscontrare le medesime questioni, pensando a una loro risoluzione.

Questo continuo cambio di scala ha generato un rapporto continuo tra le diverse aree prese in esame e, di conseguenza, la proget-

tazione è stata connotata da numerose modifiche, via via che si riscontravano problematiche, sino a quel momento sconosciute.

Il concorso di progettazione sopraccitato si prestabiliva diversi propositi: il sistema del verde, il sistema di collegamento, la sostenibilità ambientale e la qualità residenziale; si è dunque deciso nel corso dello sviluppo della tesi di laurea di garantire la presenza di tutti questi obiettivi concentrandosi su alcuni degli interventi puntuali in aree strategiche proposti dal concorso quali: Il boulevard di via Walter Fillak, la piazza della memoria e il parco pubblico del Campasso.

Trattandosi di una tesi singola, si è preferito non occuparsi degli interventi proposti dal concorso nella loro interezza, essendo esso stesso calibrato sulla partecipazione di gruppi eterogenei di professionisti, ma si è deciso di prendere una porzione dell'area di progetto proposta e progettarla nello specifico, assicurando comunque un rimando al resto dell'area.

Si è operato nei tre differenti interventi progettuali in maniera sincronica, rendendoli in conclusione un unico intervento complessivo.

Nel corso dello sviluppo progettuale della tesi si sono esaminate le numerose problematiche presenti all'interno della zona presa in esame, antecedenti rispetto al crollo del viadotto Morandi, si è tentato dunque di risolverle, dapprima a grande scala e poi soffermandosi su diversi micro interventi.

Inoltre, tramite l'ausilio della somministrazione delle interviste, ai cittadini si è modificato via via il progetto rendendolo il più possibile affine alle loro richieste, essendo essi i veri fruitori possibili dello spazio preso in esame.

Le interviste somministrate sono state redatte in maniera tale da mettere alla luce i problemi e le mancanze vissute dai cittadini nella zona, e ascoltare le loro proposte per il miglioramento della vita all'interno dell'area.

Nello specifico il progetto si sofferma su tre interventi sopraccitati, che saranno descritti di seguito allo stato di fatto al fine di rendere facilmente comprensibile il lavoro svolto.

Il primo intervento è quello del Boulevard di via Fillak, la strada risultava avere una grande sezione, da 15 a 20 metri, tuttavia suddivisa erroneamente, dedicando spazio ai parcheggi lungo di essa e prevedendo una corsia per senso di marcia molto larga, permettendo così il raggiungimento di velocità elevate.

Si è deciso in questo caso di rimuovere la corsia dedicata ai parcheggi, la cui presenza è prevista di sotto il parco adiacente, che si trova a un dislivello naturale di sei metri rispetto alla strada. Inoltre, si è previsto da progetto un restringimento della carreggiata al fine di inserire la doppia corsia per senso di marcia, garantendo il rispetto della velocità prevista nelle vie interne a un quartiere e la corsia preferenziale per la mobilità pubblica, al fine di favorire il suo incremento. Si è inoltre progettata una ciclovia, che colleghi l'area d'intervento al resto della città.

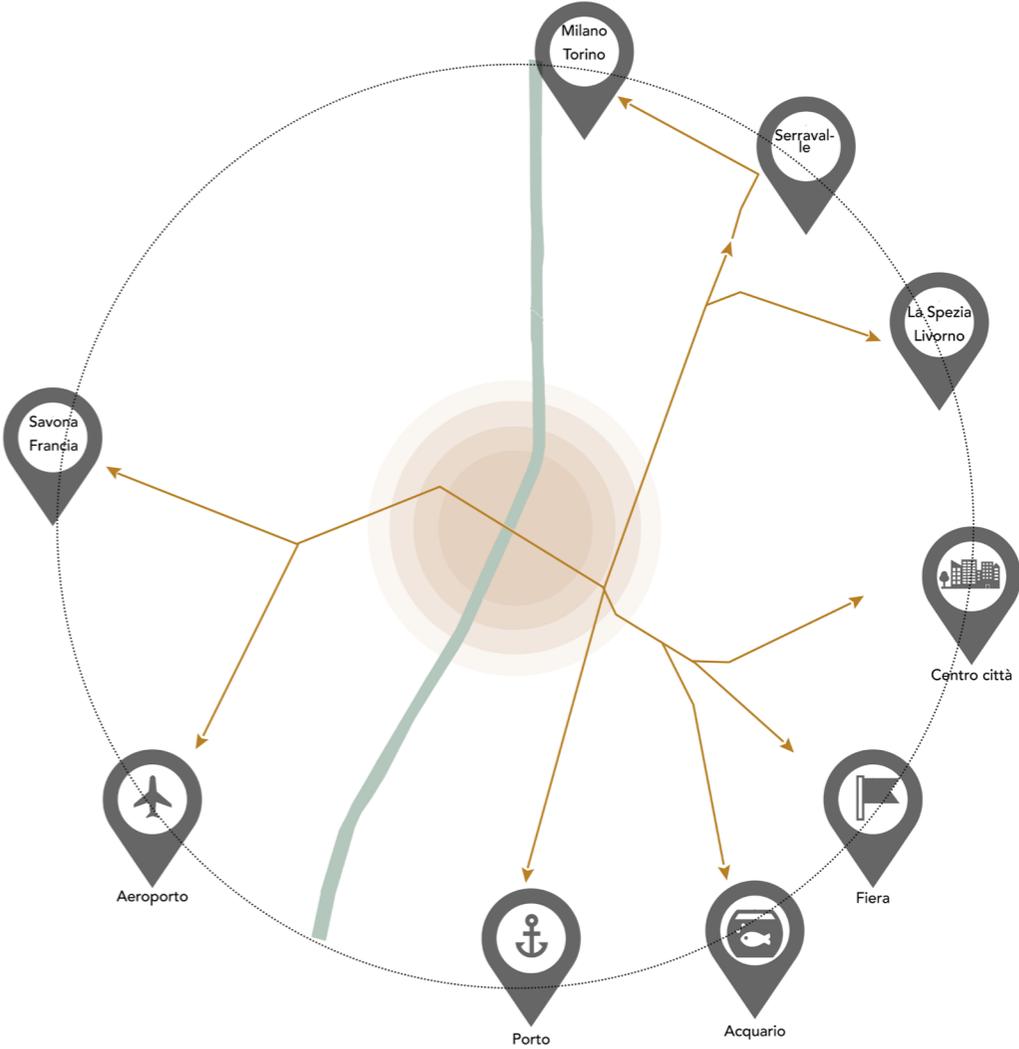
Il secondo intervento è quello della piazza della memoria. Questa, prevista dal concorso, doveva esprimere il ricordo della tragedia. Si è dunque deciso di ricordare non esclusivamente le vittime del crollo, ma anche tutto ciò che ne è conseguito. Il progetto prevede dunque la realizzazione di tre differenti memoriali che trovano luogo all'interno della piazza, descritti nel capitolo concernente la loro progettazione.

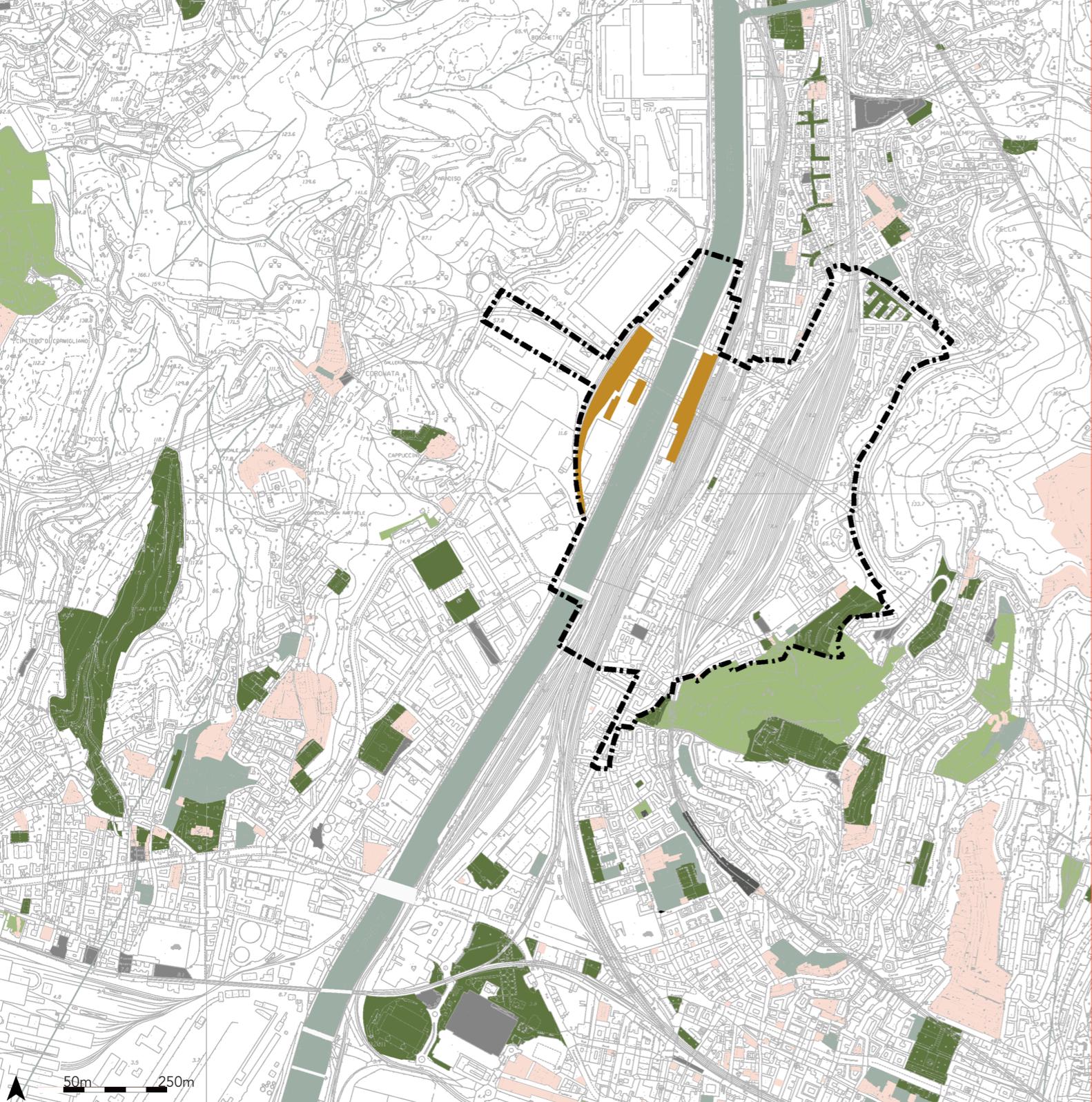
Un memoriale è dedicato alle vittime del crollo, intese non solo come le 43 vittime effettive, ma includendo anche le loro famiglie e i loro amici, o in generale chiunque si sia sentito vittima dell'accaduto. Un secondo memoriale è per il viadotto Morandi, avendo ricoperto un ruolo fondamentale nello sviluppo della valle presa in esame ed essendo stato un punto di riferimento per gli abitanti genovesi.

Il terzo memoriale è in memoria della configurazione precedente alla piazza, questa infatti ricopriva il ruolo di via Porro e era caratterizzata da una serie di edifici residenziali. A seguito della caduta del viadotto, si è deciso di liberare quest'area tramite la demolizione delle abitazioni.

Il progetto prevede dunque un memoriale sfruttando le tracce degli edifici demoliti, trasformandole in qualcos'altro, descritto in maniera approfondita nel relativo capitolo.

Analisi della zona e considerazioni





Servizi Pubblici (PUC 2015)

- Sistema dei Rifiuti
- Verde & Sport esistente
- Verde & Sport di previsione
- Istruzione esistente
- Interesse Comune
- Parcheggi
- Area oggetto di Concorso Il Parco del Ponte

La Carta in questione è stata esaminata ritenendo interessante la quasi completa assenza di verde all'interno della zona presa in esame, nonché l'assenza di aree di particolare interesse per il Comune.

Essendo invece presenti in gran numero aree degradate dovute all'abbandono, si ritengono necessari la revisione della suddetta carta e il relativo inserimento delle zone sopraccitate.

Le problematiche dovute alla mancanza di parcheggi e di aree verdi all'interno dell'area oggetto di esame, sono state a lungo affrontate all'interno della tesi di laurea e in parte risolte dal progetto che si sviluppa a seguire.

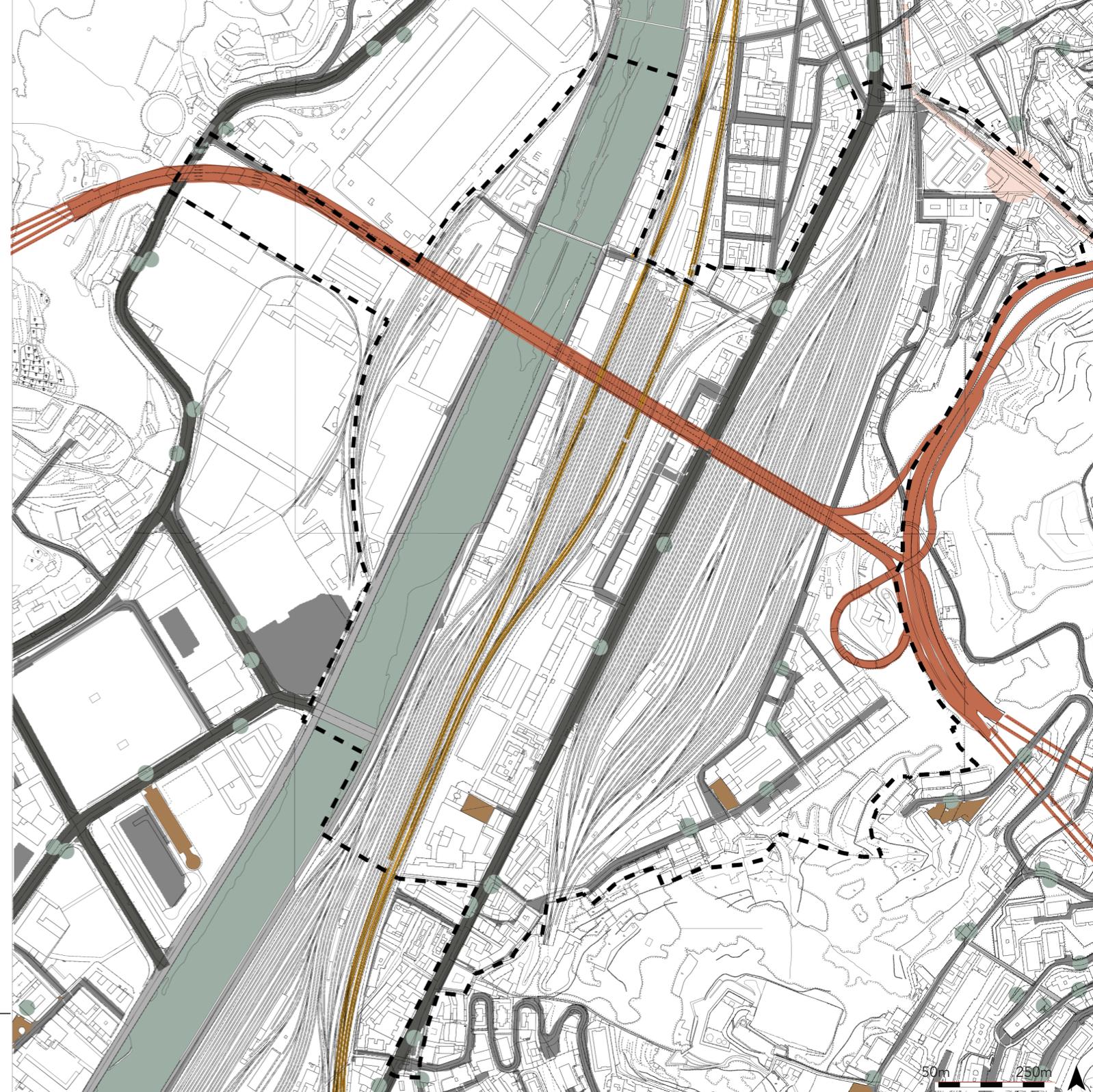
Viabilità Principale (PUC 2015)

La carta in questione è stata studiata poiché il ruolo principale dell'intera area presa in esame, e in generale della vallata nella sua completezza, è sempre stato quello di sbocco verso l'Italia settentrionale e la Francia Meridionale.

Ricoprendo questa importante funzione la zona è stata sommersa d'infrastrutture, per la maggior parte a grande impatto ambientale, tralasciando per un lungo periodo la mobilità cittadina.

In vista del ripensamento della mobilità all'interno dell'area previsto dal progetto di tesi, si è ritenuto indispensabile lo studio dello stato di fatto della mobilità.

-  Stazione Metropolitana
-  Fermate Autobus
-  Ferrovia linea esistente
-  Autostrada
-  Asse viario principale
-  Viabilità di quartiere
-  Parcheggi
-  Area oggetto di Concorso Il Parco del Ponte



Il Masterplan

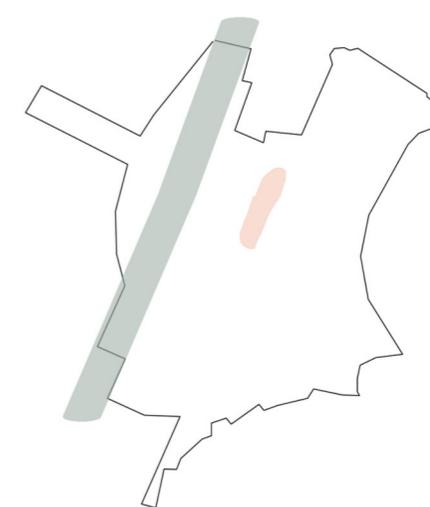
La zona oggetto dell'intervento progettuale si caratterizza come un'area complessa e variegata, come si è ampiamente dimostrato nella precedente parte di analisi componente la tesi di laurea. Senza dubbio, dunque, sviluppare l'operazione di masterplan ha richiesto molto tempo, essendo la zona caratterizzata da continui salti di quota, anche di numerosi metri.

Il Masterplan si sviluppa su tre interventi, scelti tra le proposte del concorso Il parco del Ponte. I tre interventi, seppur riguardanti oggetti architettonici diversi, sono in stretta correlazione tra loro. Dopo un'analisi e uno studio della zona di progetto si è scelto di occuparsi, all'interno di questa tesi di laurea, di tre temi: il Boulevard di via Fillak, la Piazza della Memoria e il Parco ferroviario del Campasso.

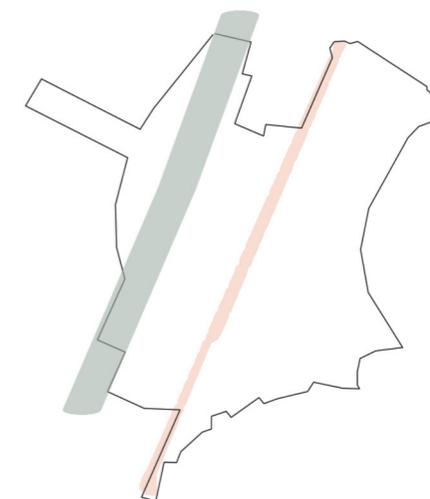
Il masterplan inizialmente si è occupato del ripensamento dell'intera area, in particolare dal punto di vista della mobilità, pubblica privata e dolce. Lo scopo era quello di rendere la zona d'intervento il più possibile collegata al resto della valle e al centro della città di Genova, avendo riscontrato durante la somministrazione delle interviste, un malcontento generale riguardo i collegamenti della zona. In secondo luogo

si è provveduto, scendendo di scala, a legare tra loro i tre interventi progettuali. Si sono generate dunque delle vie d'ingresso ai vari siti di progetto, rendendo facilmente raggiungibili i tre luoghi.

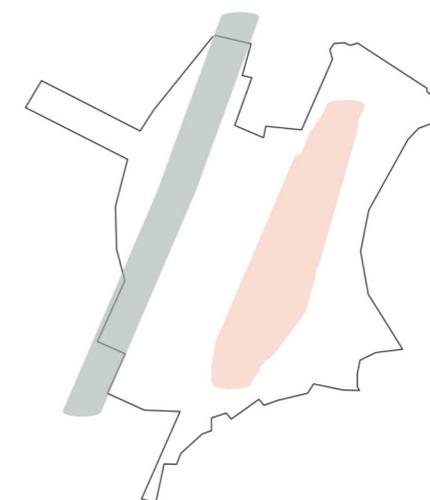
INTERVENTO A:
La Piazza della memoria

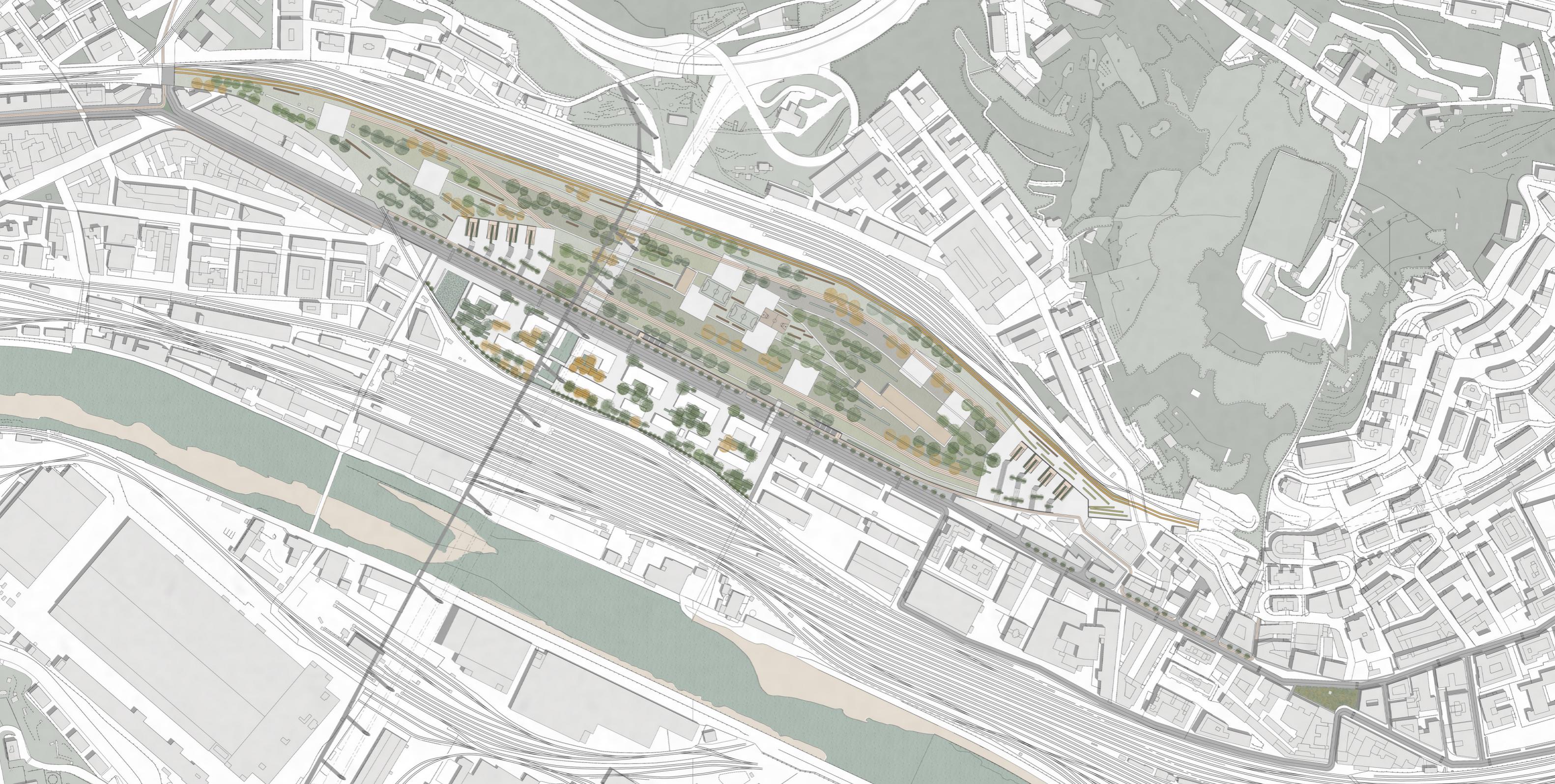


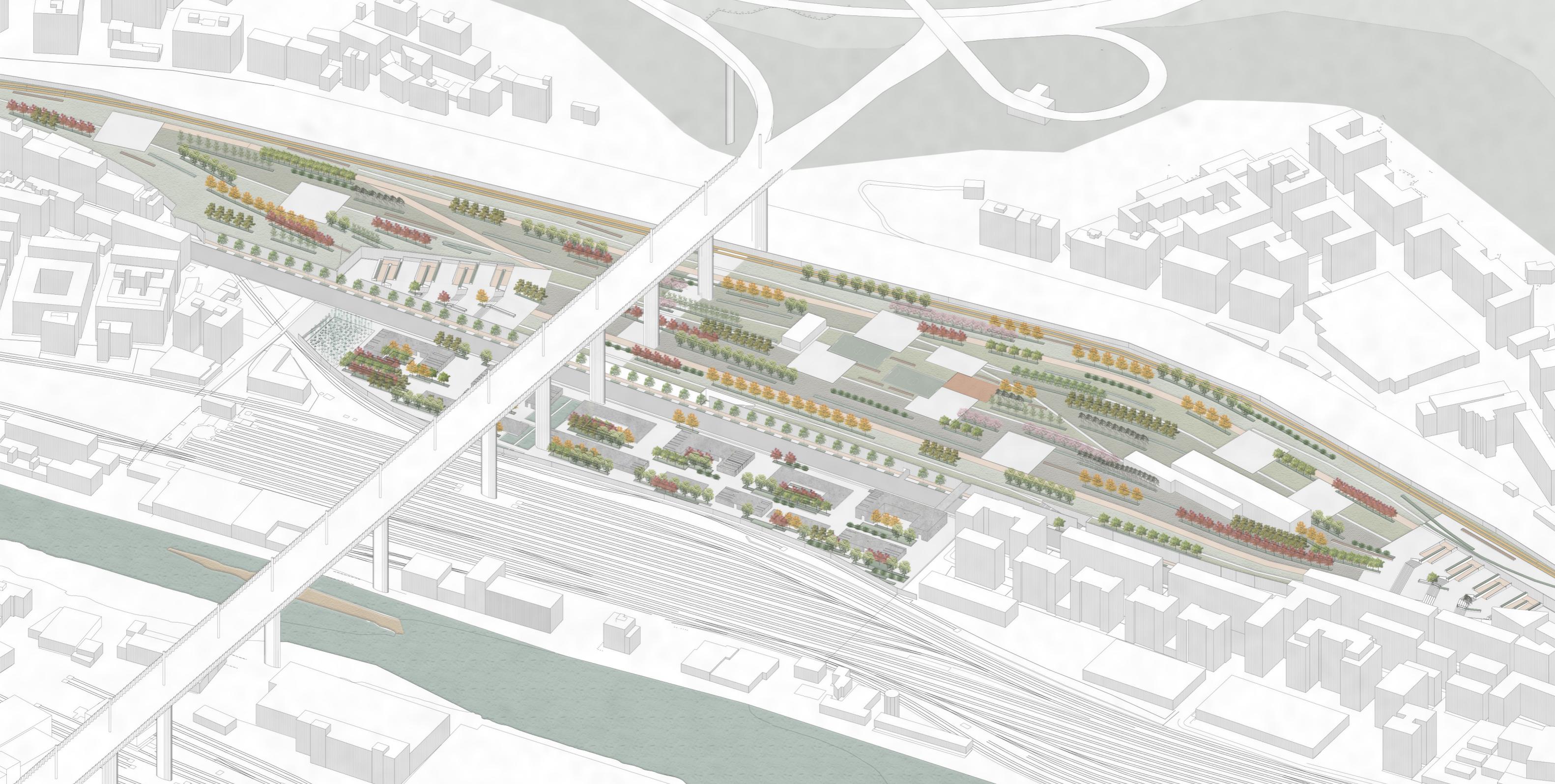
INTERVENTO B:
Il Boulevard di via Fillak

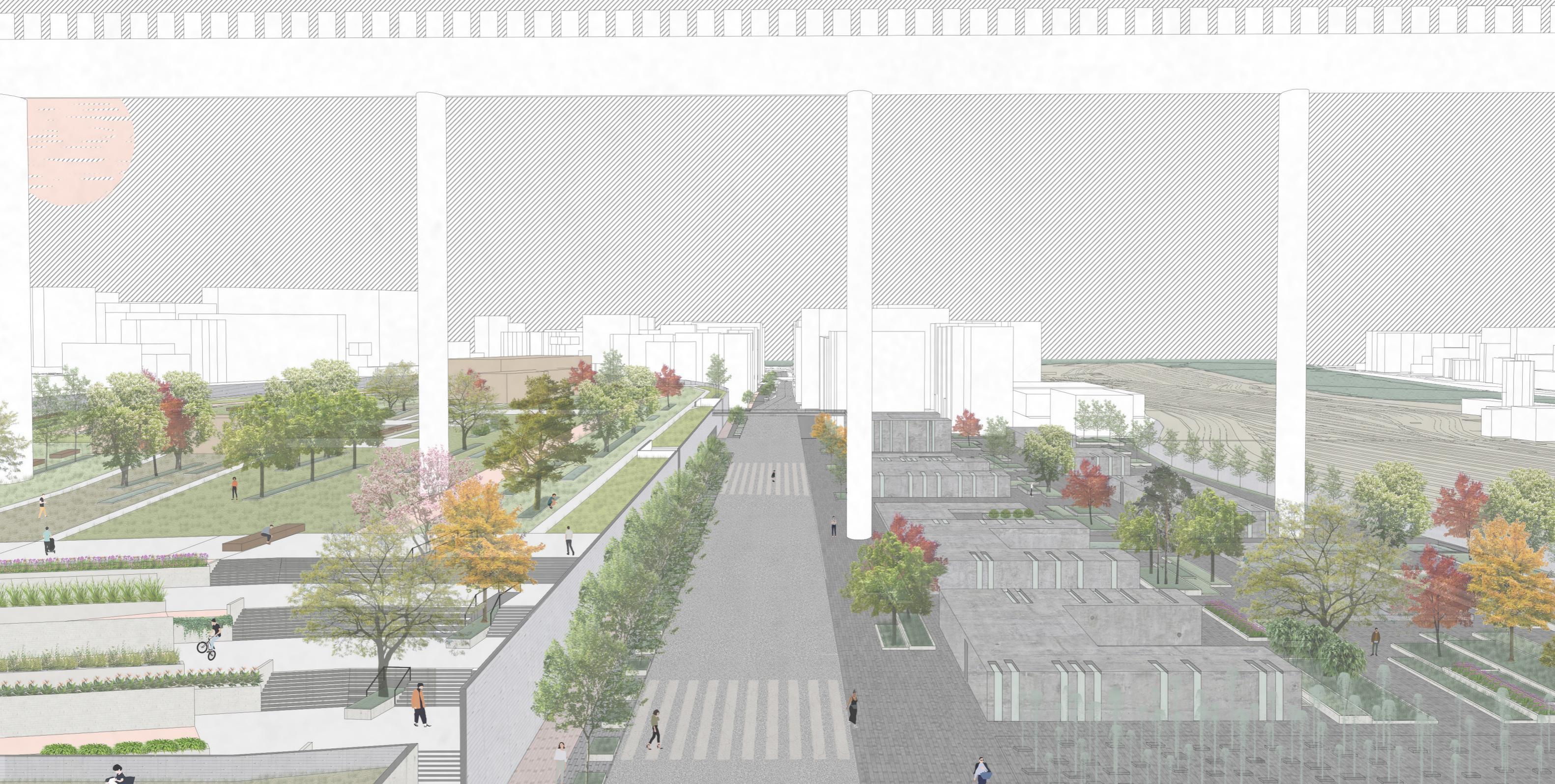


INTERVENTO C:
Il Parco ex ferroviario del Campasso









Diversi volti di Memoria

Gli eventi disastrosi, come il crollo di un'infrastruttura, sono giudicati non solo anomali, ma anche globali poiché condizionano nella loro interezza ogni aspetto della vita umana. L'esperienza che consegue da questa tipologia di evento è diffusa e comunicata attraverso il processo collettivo della memoria, che tenta di attribuire un significato alla catastrofe^[1].

Oltre che la ricerca di un significato, quando si tratta di eventi catastrofici, vi è l'analisi delle responsabilità: in questo senso il disastro è valutato politicamente, giudicando le azioni, o mancate azioni, dei vari attori sociali (pubblici e privati).

Si può affermare, dunque, che la memoria si concretizzi come una questione politica e, soprattutto, sociale. Una tragedia può essere definita come una sospensione temporanea di un ordine sociale caratteristico. Il modo nel quale è ricordata la catastrofe può aiutare a ripristinare l'ordine, infatti, in seguito a un evento disastroso è importante stabilire cosa ricordare e in che modo.

I luoghi della memoria sono in architettura temi di progetto con complesse sfumature e differenti utilizzi. Essi assumono per la comunità il ruolo di "testimonianza" dell'accaduto. Esistono

due tipologie di luoghi per la memoria, quelli per il ricordo individuale dei propri cari e quelli per il ricordo di avvenimenti e persone reputati rilevanti per una comunità ampia^[2]. Questi luoghi acquistano spazio e mostrano realtà e sentimenti che in caso contrario sarebbero stati vissuti intimamente nelle singole vite.

La memoria rappresenta per l'essere umano la capacità di ricordare informazioni, sensazioni, idee e rievocarle nel futuro. Per l'architettura rappresenta invece la conoscenza di un luogo.

La progettazione della memoria comporta, per la comunità, la decisione di mantenere un legame con il passato, ricordando l'esperienza. L'architettura conserva la memoria di un momento. Un avvenimento importante per la comunità contribuisce a modellare la popolazione che abita quei luoghi, in questo senso identità, memoria e luogo si fondono e divengono un tutt'uno fondamentale per il progetto architettonico.

I Paesi occidentali sono ricolmi di luoghi simbolici, avvenimenti e date che producono una memoria collettiva e definiscono *marker* temporali e spaziali per la società^[3]. Un infinito numero di luoghi della memoria sono progettati

tati per ricordare luoghi, persone ed eventi.

I luoghi della memoria si trovano in ogni posto del Mondo e per la maggior parte ricordano episodi tragici. La "tragedia" è identificata come una tipologia specifica di progettazione dei memoriali. Questa tipologia si svela tramite forme materiali e immateriali per rappresentare al meglio le esperienze e le emozioni provate dai soggetti coinvolti.

Secondo i romantici la memoria rappresentava un legame con il passato, oggi invece la memoria è vista come ri-presentazione, appartenente al tempo presente^[4]. Per questo motivo i memoriali dei nostri giorni ricordano un evento passato, parlando al presente dei visitatori e, talvolta, immaginando un futuro.

La globalizzazione ha raggiunto oggi livelli inaspettati, di conseguenza si arriva a una crescente connessione tra le differenti popolazioni mondiali. Questo fenomeno si rispecchia nell'incremento del turismo, nel quale è possibile notare uno sviluppo dell'interesse alla visita dei memoriali, o comunque verso luoghi protagonisti di strage e catastrofi naturali^[5].

L'azione collettiva di ricordare, unita all'esecuzione materiale dell'opera memoriale nello spazio, rende concretamente la tragedia appartenente a un genere, tipico della progettazione di opere memoriali. I memoriali raffigurano archetipi legati alla storia di una società,

sia quando si tratta di memoriali tradizionali, legati al lutto e alla riflessione, sia per quanto i meta-memoriali, del tutto privi di tradizione^[6].

La nuova esperienza di progettazione di memoriali si basa sulla voglia d'intimità e comunità nel ricordare. Questo genere di progettazione del memoriale si rapporta con forme materiali e immateriali, e spazia dalla forma costruita a quella simbolica; nel seguito del capitolo si analizzeranno diverse opere legate alla memoria collettiva, distinguendole per significato.

Essendo un tema particolarmente complesso si è ritenuto necessario uno studio approfondito di alcuni importanti memoriali prima di intraprendere la progettazione di una piazza della memoria per la tragedia del 14 agosto.

Gli esempi riportati nelle pagine seguenti sono molto vari, con lo scopo di renderne più chiara la lettura è stata inserita una scheda per ogni monumento che suggerisce le informazioni basilari per la conoscenza del memoriale. Al fine di rendere maggiormente comprensibile l'analisi dei memoriali presi in esame si farà riferimento alla classificazione ideata da Mette Haakonsen, professoressa danese, esperta di storia dell'arte con particolare merito riguardo la raffigurazione del lutto e della memoria. L'esperta propone lo schema, rappresentato a seguire, differenziando in due colonne gli aspetti dei memoriali tra componenti tradizionali (colonna

sinistra) e aspetti moderni (colonna destra).

Partendo dalla classificazione di Haakonsen, si è deciso di ridurre il numero di peculiarità proposte, essendo alcune poco comprensibili, specialmente per i non esperti della materia. Inoltre, trovando limitante l'idea di dover scegliere una caratteristica o l'altra, senza badare alle sfumature che un memoriale può offrire si è deciso di rappresentare le caratteristiche non all'interno di una tabella, ma tramite una rappresentazione che consenta di cogliere le venature dell'opera presa in esame, grazie a una differenziazione graduale tra le due caratteristiche messe in relazione. Si è deciso, poi, di adottare la suddivisione in quattro macrocategorie, per rendere maggiormente comprensibili le bipartizioni^[7].

Dopo avere analizzato i seguenti memoriali, si è riflettuto su come rappresentare la perdita e il trauma dovuti al collasso del viadotto e al tempo stesso la voglia di rigenerazione.

Classificazione di Mette Haakonsen

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Official | Unofficial |
| Collective | Individual |
| Centre of power | Periphery |
| National | Local/Regional/Global |
| Glorification | Grieving process |
| Past | Future |
| Reaffirming society | Social critique |
| Exclusion | Inclusion |
| Homogeneity | Heterogeneity |
| Site marker | Site specificity |
| Monumentality | Absence/ Subtraction |
| Permanence | Temporal |
| Figuration | Abstraction |
| Verticality | Horizontality |
| Narrative | Referenceless |
| Distanced observation | Corporeality |
| Closed/Self-referential | Open |
| Passive | Dynamic/Dialogic |

Classificazione delle opere a seguire

Figurativo: se rappresenta l'evento fedelmente

Astratto: non rappresenta l'evento

Narrativo: l'opera racconta l'accaduto

Senza riferimenti: non racconta l'evento

Centrale: L'opera è posta su un plinto

Acentrico: nessuna parte dell'opera prevale su altre

Conformista: non permette interventi d'aggiunta

Critico della società: interpreta tutte le osservazioni fornite dalla società

Monumentale: fuori scala

Sottrattivo: interpreta l'accaduto creando spazi assenti

Materiale: spazio fisico

Immateriale: i materiali utilizzati provocano

sensazioni legate all'assenza

Collettivo: non viene specificato il nome delle persone a cui l'opera è dedicata

Individuale: viene specificato a chi è indirizzata l'opera

Nazionale: rappresenta la nazione nella sua interezza

Locale/Globale: tutti vengono compresi nel ricordo

Glorificazione: esprime la gloria di un avvenimento o di alcune persone

Lutto: racconta una tragedia

Permanente: si tratta di un monumento fisso

Temporaneo: si tratta di un monumento non fisso

Passato: si riferisce ad un evento accaduto nel passato

Futuro: si rivolge al futuro, sperando che non si ripeta l'errore commesso

Luogo generico: la posizione dell'opera è casuale, o in un luogo di rilevanza ma non connessa a ciò che esprime

Luogo specifico: il luogo rappresenta il sito dove è avvenuto il fatto

Verticale: l'opera si sviluppa principalmente in alzato

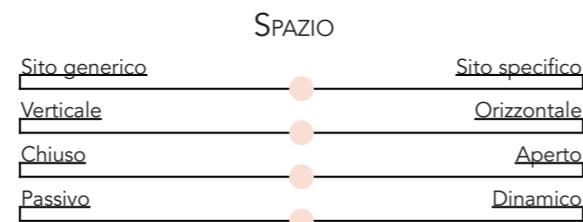
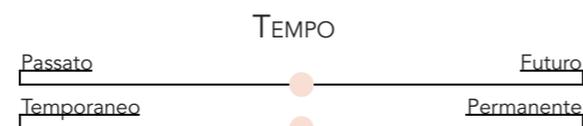
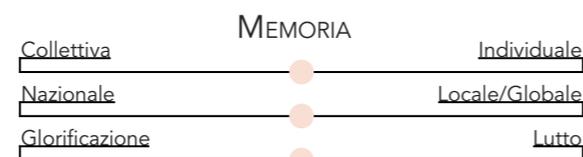
Orizzontale: l'opera si sviluppa orizzontalmente, è parte del paesaggio

Chiuso: il visitatore è distante dal contatto diretto con l'opera

Aperto: il contatto e l'interazione tra il visitatore e l'opera sono suggeriti

Passivo: non permette al visitatore di interagire con l'opera

Dinamico: il visitatore può interagire e l'opera si modifica nel corso del tempo



Note

[1] Baez Ullberg Susann, *Desastre y Memoria Material: La Inundación 2003 en Santa Fe, Argentina*, Försvarshögskolan, Institutionen för säkerhet, strategi och ledarskap (ISSL), CRISMART (Nationellt Centrum för Krishanteringsstudier) Iberoamericana - Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies, 2017, Vol. 46(1), pp. 42-53

[2] M. Montanari e F. Ciuffi, "Architetture della memoria: costruire luoghi per ricordare" in antiThesi.it 19/02/2004, [15/10/2019]

[3] B.S. Osborne, *Landscape, memory, monuments, and commemoration, putting identity in its place*, Canadian ethnic studies journal, 33, 2001, p.40

[4] Cfr. P. Tonkin, J. Laurence, *Space and Memory: a meditation on memorials and monuments*, Architecture Australia, 92, 2003, p 48

[5] J. Lennon, M. Foley, *Tourism: The attraction of Death and disaster*, Londra: Continuum, 2000, p.3

[6] Lucia Moretti, *L'architettura della memoria collettiva*, tesi di laurea in Architettura delle Infrastrutture e del Paesaggio, Università di Bologna, AA. 2013/2014, p.14

[7] *Ivi*, p.20

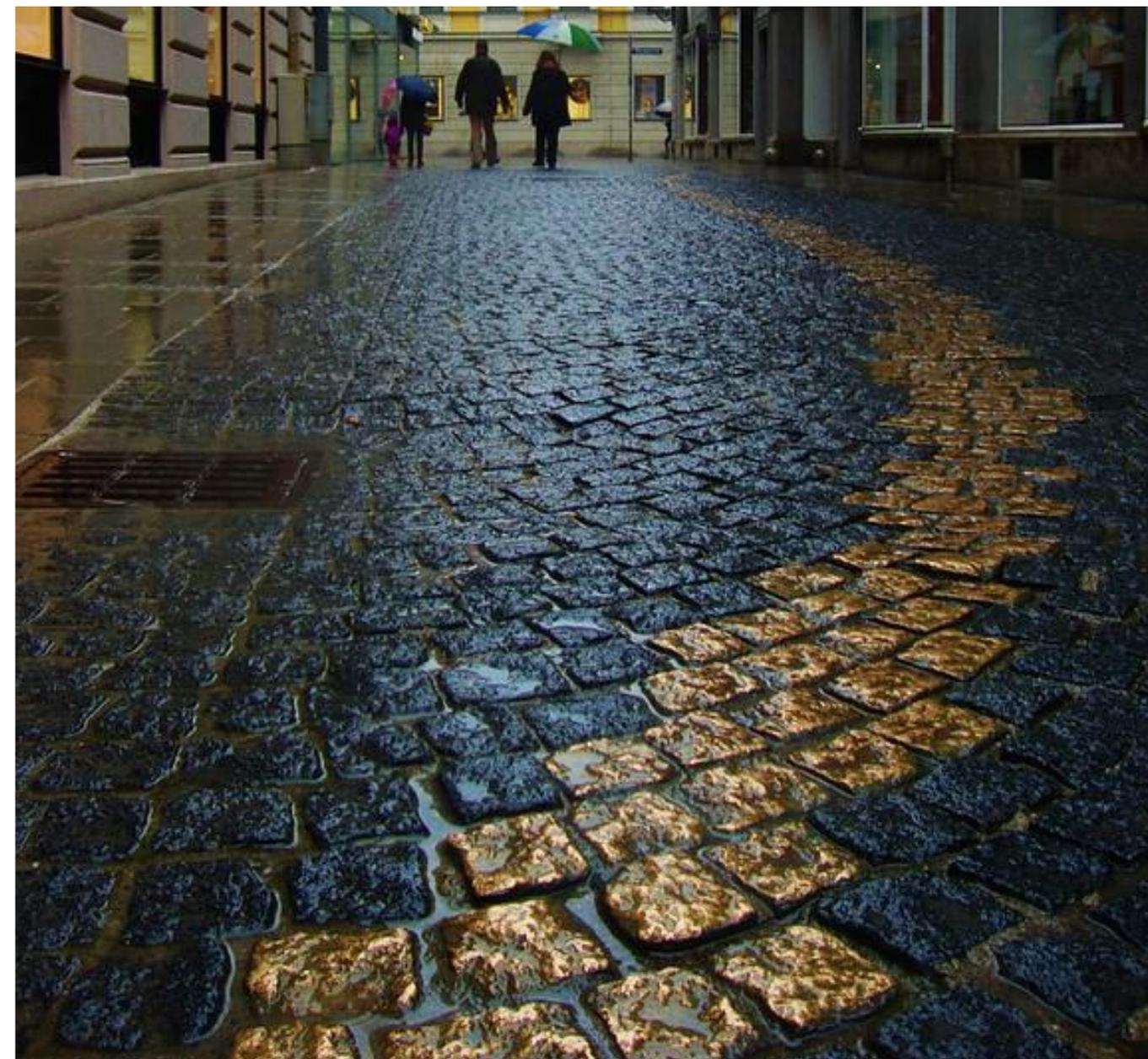
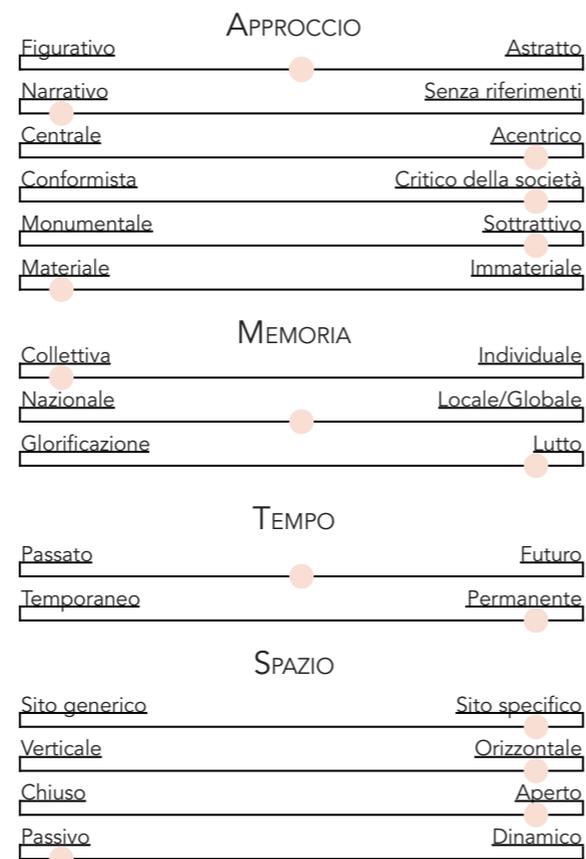
The Bronze Trail

Bruno Wank

Monaco di Baviera, Germania, 1996

La *Bronze Trail* rappresenta una tipologia di memoriale a terra, tramite il disegno di una traccia sulla pavimentazione. L'autore di questo memoriale è lo scultore tedesco Bruno Wank, il quale ha segnato tramite una traccia di sampietrini dorati il percorso che molti cittadini di Monaco compievano per evitare il saluto a Hitler, che si svolgeva in una piazza poco distante. Un percorso alternativo dunque che arriva fin davanti a un portone, dietro il quale i tedeschi decisero di mettere un posto di blocco, avendo scoperto la via alternativa. Coloro che intraprendevano questo percorso secondario erano considerati come oppositori di Hitler e costretti alla fucilazione. Il memoriale inizialmente era stato progettato come opera temporanea, invece poi, visto che testimoniava in maniera leggera la resistenza di Monaco si è deciso di mantenere l'opera come memoriale definitivo⁽¹⁾. Il monumento si configura come un semplice cambio di pavimentazione e non è indicata sul luogo la storia di questa traccia, ma si assiste semplicemente a una striscia a terra della lunghezza di 20 metri che in maniera minimalista, assente e sottrattiva racconta la storia di quel luogo. La *Bronze Trail*, inoltre, racconta nello specifico di quanto accadeva a Monaco agli oppositori di Hitler, ma allo stesso tempo fa

riflettere su quanto è accaduto nel Mondo alle vittime del regime. Per questo motivo è stata considerata un'opera sia nazionale che globale.



Belzec Memorial

Andrzej Solyga, Zdzislaw Pidek e Marcin Roszczyk
Belzec, Polonia, 2004

Il Belzec Memorial deve il suo nome a uno dei principali campi di concentramento del regime nazista: il campo di sterminio di Belzec, dove da marzo a dicembre 1942 furono uccisi circa 450 mila ebrei e numerose altre persone contrarie al regime. Il campo fu chiuso nel dicembre del 1942, ma fino alla primavera del 1943 si tentò di compiere la sua esistenza, così fu dimenticato per molti anni, finché non fu progettato da Andrzej Solyga, Zdzislaw Pidek e Marcin Roszczyk il memoriale, che consiste in un ricordo alle 600.000 persone uccise all'interno del campo e un museo sulla storia di questo specifico campo di concentramento^[1]. Il memoriale si sviluppa come una serie di macerie di cemento che ricoprono completamente l'area in cui sorgeva il campo, tagliate da un percorso centrale che riprende il "canale artificiale", il vecchio percorso di filo spinato che conduceva alle camere a gas; queste ultime sono state raffigurate tramite delle reti. Tagliando il terreno è più semplice rivelare la dimensione effettiva del sito. Inoltre intorno a tutto il perimetro dell'ex campo di sterminio si sviluppa un percorso -della memoria- che riporta i nomi di tutte le vittime assassinate a Belzec^[2]. Il cimitero è formato da due parti: la rampa e il museo, entrambi che fungono anche da muro. I muri, che sembrano

sprofondare nel terreno, conferiscono una sensazione di vuoto nell'osservatore che lo accompagna per tutto il percorso. Uscendo da questo memoriale si percorre un sentiero che contiene i nomi delle città dalle quali provenivano le vittime di Belzec. Si è deciso di non rimuovere le alberature presenti nel sito, ma di considerarle come testimoni silenziosi di ciò che è stato e ciò che rappresenta oggi questo luogo.

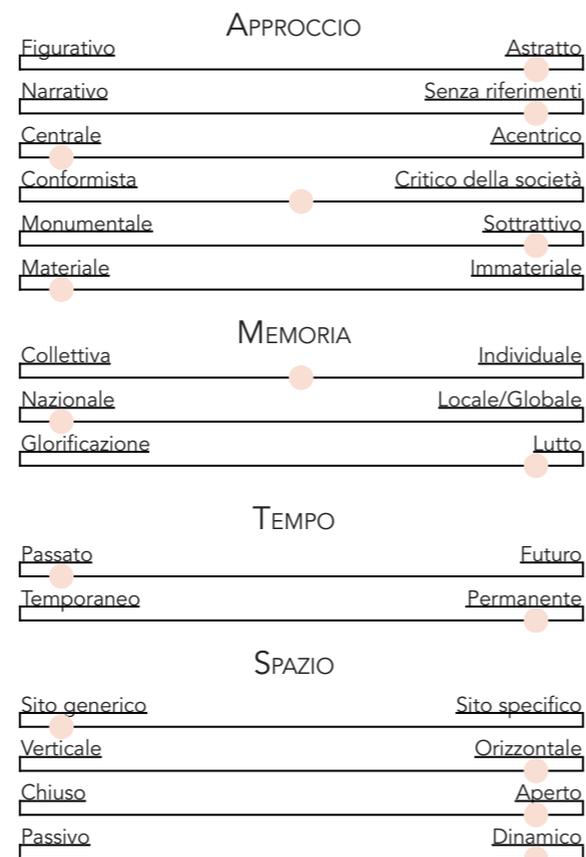


M9 Memorial

Gonzalo Mardones Viviani
Santiago, Chile, 2011

Il memoriale è stato costruito per ricordare un terribile incidente stradale avvenuto nel 2008, nel quale un autobus contenente 35 studenti di una scuola cattolica precipitò da una collina e 9 studentesse persero la vita. Nel 2011 fu inaugurato il memoriale in ricordo dell'incidente, progettato dall'architetto Gonzalo Mardones Viviani. L'edificio commemorativo si sviluppa tramite la ripetizione del numero nove, in omaggio alle nove vittime dell'incidente^[1]. L'opera si sviluppa tramite forme primarie, perfettamente riconoscibili, l'adozione delle forme primarie garantisce allo spettatore tranquillità ed è portato ad entrare all'interno dell'oratorio^[2]. L'opera è formata da un cono di cemento di nove piedi di diametro che si apre verso il cielo, ed è composta da nove lanterne e nove moduli. Tramite una rampa si accede all'oratorio commemorativo, all'interno del quale tramite delle fessure nel pavimento si scorgono le 9 grandi lanterne e 27 lanterne minori. Al centro dell'opera è stato piantato un albero di magnolia, la scelta è ricaduta su questa specie poiché è l'unica pianta in natura ad avere fiori composti da nove petali, anche qui in memoria delle vittime dell'incidente. Questo memoriale può essere considerato un esempio di memoriale dinamico, poiché le persone possono interagi-

re con esso, pregando e trascorrendo del tempo all'interno della cappella o accendendo le lanterne in ricordo delle vittime dell'incidente.



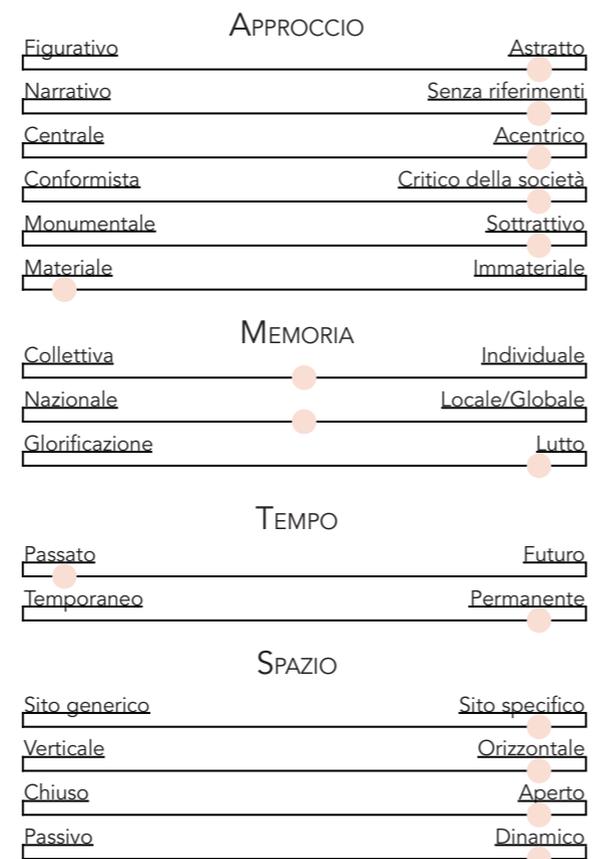
Pentagon Memorial

Julie Beckman & Keith Kaseman

Arlington, Virginia, 2008

Il Pentagon Memorial è situato a sud-ovest del Pentagono, nella contea di Arlington, in Virginia. Lo scopo del memoriale è quello di ricordare le 184 persone, decedute all'interno dell'edificio e sul volo 77 dell'american airlines, vittime degli attacchi aerei dell'11 settembre. Il memoriale a cielo aperto fu progettato dagli architetti Julie Beckman e Keith Kaseman, con l'aiuto dell'ingegnere Buro Happold, e venne aperto l'11 settembre del 2008^[1]. Il progetto per il memoriale venne scelto a seguito di un concorso di progettazione e consiste in 184 panchine -in acciaio e granito- illuminate, disposte in base all'età della vittima, da 3 anni a 71; ogni panchina riporta inoltre il nome della vittima. Ogni panchina può essere intesa sia come un'unità commemorativa a sé stante sia come un tassello del memoriale collettivo^[2]. Un continuo di panchine incornicia il perimetro del sito. Sotto ogni panchina commemorativa è posizionata una vasca d'acqua corrente illuminata leggermente. Anche la vegetazione collabora alla memoria delle vittime, all'interno del memoriale sono infatti stati piantati degli aceri dal significato commemorativo. Sono stati eretti numerosi memoriali per il ricordo delle vittime dell'11 settembre, questo è sicuramente uno dei più suggestivi, rappresentando fisicamente tramite degli og-

getti architettonici come le panchine il numero di vittime dell'episodio, suscitando una sensazione di gravità e grandezza fisica dell'accaduto.



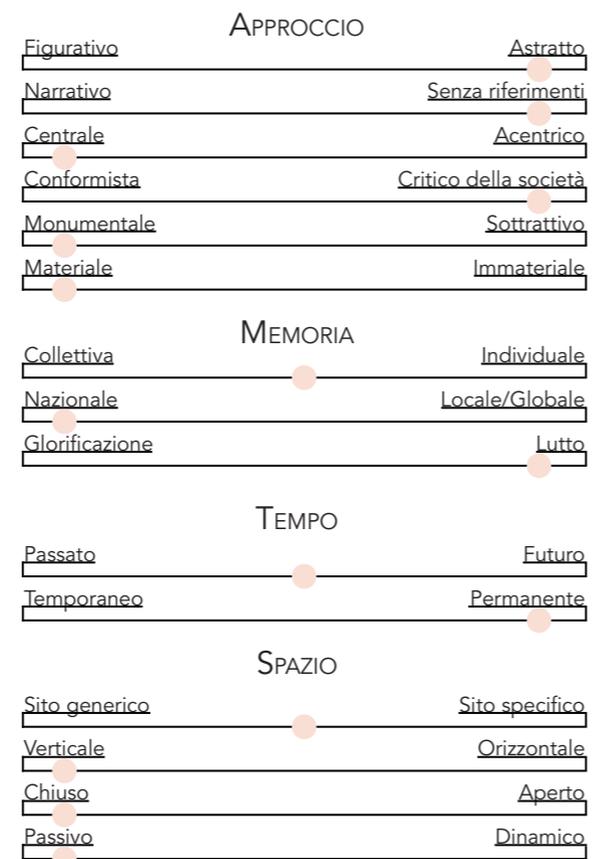
Tear drop memorial

Zurab Tsereteli

Bayonne, New Jersey, 2006

Questo memoriale conosciuto anche come *Tear of Grief* (lacrime di dolore) o *To the struggle against World terrorism* (alla lotta contro il terrorismo globale) è stato donato agli Stati Uniti dalla Russia nel 2006. Il memoriale venne ideato da Zurab Tsereteli, un artista russo, che vedendo numerose persone piangere l'11 settembre davanti all'ambasciata americana a Mosca decise di dar vita a un memoriale a forma di lacrima. L'artista non voleva costruire il memoriale nel luogo dell'accaduto, dove numerose persone erano morte, ma in un altro sito in New Jersey, sul lungomare dove il World Trade Center faceva da sfondo^[1]. Il memoriale consiste in una torre dell'altezza di 30 metri e composta d'acciaio ricoperto di bronzo, con un'apertura dai bordi frastagliati al centro. Nell'apertura è posta una lacrima di acciaio inossidabile di 4 tonnellate, alta 12 metri, che rappresenta la memoria di coloro che hanno perso la vita durante gli attacchi terroristici subiti dagli Stati Uniti. Alla base del memoriale sono state poste delle lastre di granito che riportano i nomi delle vittime dell'11 settembre 2001 e delle bombe del 1993. In questo modo il memoriale ricorda le vittime dell'11 settembre, ma anche quelle dell'attentato al World Trade Center avvenuto il 26 febbraio del 1993, quando un furgone venne

fatto esplodere all'interno del parcheggio sotterraneo del grattacielo, con l'intento di provocare l'implosione delle torri gemelle. Nel 2011 accanto al memoriale è stata posta una sezione d'acciaio appartenente al World Trade Center.

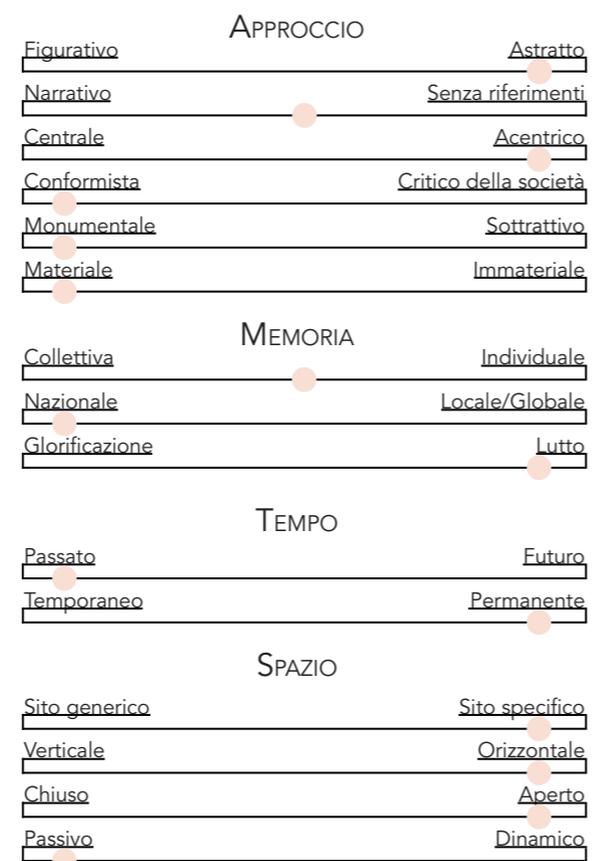


Piazza delle pietre d'Italia

Orazio Carpenzano
Fogliano Redipuglia, 2015

L'opera rappresenta un memoriale diffuso per i caduti della Grande Guerra e si sviluppa dalla riconfigurazione degli spazi ai piedi del colle di Sant'Elia, accanto al grande sacrario militare costruito nel 1938 e progettato da Giovanni Gropi. Il memoriale del professor architetto Orazio Carpenzano consiste in una piazza, che può essere descritta come un'installazione che mette in relazione la Casa museo e il sacrario. Questa relazione avviene tramite un tappeto colorato formato da numerosissime pietre diverse^[1]. Essendo un tema complesso sono state scelte forme semplici, come quella del quadrato, per definire e delimitare l'area di progetto, creando un tappeto composto di pietre diverse intagliate a forma triangolare che scompongono la struttura quadrata del tappeto, creando un gioco particolarissimo di colori e materiali^[2]. All'interno di questo grande quadrato trovano luogo 8047 pietre, una per ogni comune italiano, per onorare le numerosissime vittime della guerra prendendo come riferimento per la memoria il loro luogo d'origine^[3]. Ogni pietra è leggermente separata dalle altre in modo tale da lasciar filtrare la luce tra le fughe. La volontà del progettista era quella di rappresentare un vero e proprio tappeto compatto per simboleggiare l'unità dimostrata dall'Italia nell'affrontare il primo conflitto mon-

diale. Il memoriale è stato inaugurato il 9 novembre 2015 in presenza del Ministro della difesa.



Il Grande Cretto

Alberto Burri

Gibellina vecchia, 1989

Il memoriale è collocato nel luogo in cui sorgeva la vecchia Gibellina, città distrutta completamente dal terremoto del Belice nel 1968 che provocò 1150 vittime e lasciò 98000 persone senza una casa^[1]. Il terremoto rase al suolo la città nella sua interezza e il sindaco decise di rivolgersi all'arte per riscattarla dal punto di vista sociale. La città di Gibellina nuova è stata costruita subito dopo il terremoto a circa 10 chilometri di distanza dal sito precedente, e alla sua ricostruzione hanno partecipato vari artisti e architetti rendendo il cantiere un vero laboratorio. Mentre il cantiere di Gibellina nuova procedeva, si pensava a cosa fare con i resti della vecchia città e a come sviluppare un memoriale che mantenesse il ricordo di quanto avvenuto. Alberto Burri -tra gli artisti invitati al cantiere di Gibellina nuova- decise di non intervenire sulla città nuova, ma sulla vecchia per ricordare il terribile evento che aveva devastato la città^[2]. Decise, infatti, di progettare un memoriale gigantesco che ripercorresse tutte le antiche vie e vicoli dell'antica città; il lotto è quello dove prima si trovavano le macerie, ora cementificate all'interno dell'opera di Burri. Si tratta di un'opera ambientale, l'area, infatti, è di circa dodici ettari ed è formata da più di centoventi blocchi di cemento dell'altezza di un metro e mezzo^[3]. Il volere dell'artista era

di mantenere immutabili nel tempo i resti e i ricordi^[4]. Visto dall'alto il memoriale si rivela come una serie di profonde ferite di cemento sul terreno, che rappresentano la sospensione della memoria storica di un intero paese. Lo scopo del memoriale è quello di rendere immortale la città.



Page Memorial Site

Zvi Hecker
Berlino, 1997

Il memoriale "The Page" nasce sui resti di un'antica sinagoga -distrutta durante la Kristall Nacht nel 1938- in *Lindenstrasse* a Berlino. Qui l'architetto conferisce al memoriale un duplice significato, quello di architettura come testo e quello di traccia di un edificio fantasma. Il significato di pagina non rappresenta la pagina di un testo qualsiasi, ma trattandosi del sito di una sinagoga, s'intende la pagina del Talmud -testo che ripercorre la storia ebraica, che l'olocausto ha tentato di rimuovere-. Non viene aggiunto nulla al sito rispetto a ciò che vi era prima, ma il memoriale si sviluppa tramite la realizzazione di file di panchine di cemento posizionate esattamente dove si trovavano le panchine della vecchia sinagoga, per testimoniare la mancanza dell'edificio e della comunità che viveva quel luogo^[1]. L'architetto progetta anche la natura, in modo tale che rappresenti la distruzione, tramite l'immagine di alberi e cespugli che crescono sui resti dell'ex sinagoga. Panchine e alberi al contempo si uniscono formando la struttura della scrittura, le panchine rappresentano le righe del testo sacro e la vegetazione che s'impadronisce degli spazi vuoti tra le panchine rappresenta le pause e la punteggiatura nel testo^[2]. La sinagoga non viene ricostruita poiché «ciò che è stato distrutto non può essere rico-

struito, perché è mancanza piena di significato, assenza letta come presenza in negativo^[3]».



Vietnam Veterans' Mem.

Maya Lin
Washington D.C., 1982

Questo caso particolare di memoriale rappresenta il passaggio da memoria collettiva a memoria dell'individuo, essendo segnati nel corso del muro tutti i nomi delle vittime, essi rappresentano nell'insieme la memoria collettiva, e presi singolarmente quella individuale. Un'altra caratteristica importante di questo memoriale è la riflettività del materiale con il quale è stato costruito il muro protagonista dell'opera, questa proprietà rende comunicanti presente e passato, riflettendo la figura dello spettatore dell'opera sopra le scritte dei nomi delle vittime. La creatrice del memoriale afferma la sua volontà di definirlo in onore delle vittime ma anche della popolazione che vuole ricordare. Il sito di progetto è un bellissimo parco pubblico ed è lì che Maya Lin ha avuto l'ispirazione per la progettazione, non volendo provocare danni all'ambiente esistente ha deciso di assorbirlo all'interno della sua opera. Da qui la scelta di un memoriale orizzontale, che accogliesse il cammino dei visitatori e facesse sentire protetti, ma che al tempo stesso ricordasse le vittime. Iniziando il cammino all'interno del memoriale ci si estranea dalla vita frenetica che scorre al di fuori, il muro si alza da 20 centimetri a 3.1 metri per cui la sensazione provata è quella di restare solo con il muro e i nomi scritti sopra di esso. Dopodiché

continuando il cammino, il muro riscalda fino a 20 centimetri e il visitatore torna in contatto con il mondo dopo l'esperienza meditativa compiuta. I nomi incisi sulla parete sono 58272 e rappresentano le persone uccise in battaglia e i dispersi.

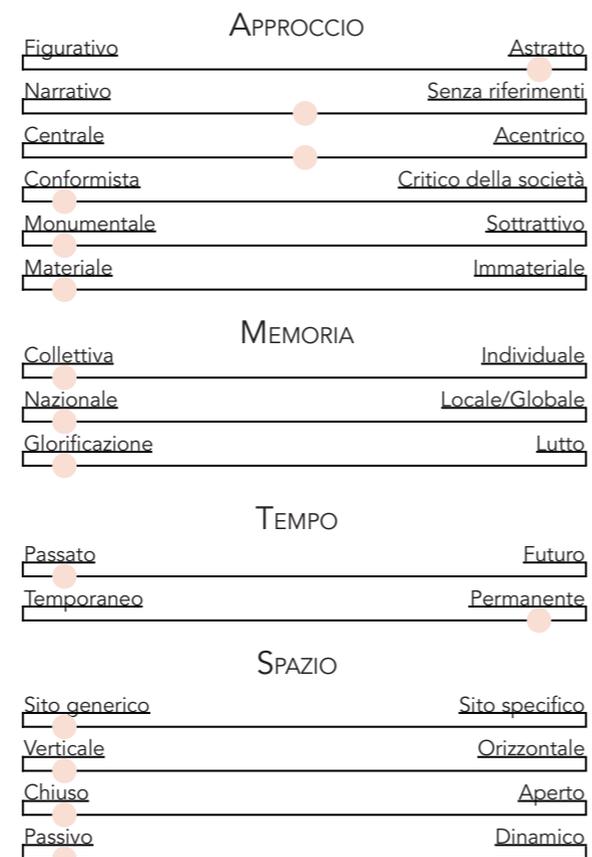


National Martyrs' Mem.

Syed Mainul Hossain
Savar, Bangladesh, 1979

Il National Martyrs' Memorial è il monumento nazionale del Bangladesh. Esso rappresenta il ricordo del valore delle vittime nella Guerra di Liberazione del Paese, che ha generato la sua indipendenza e la distinzione tra Bangladesh e Pakistan. L'idea del monumento risale al 1976, ma solo dopo la scelta del sito e l'avvio dei lavori per costruire strade e rendere edificabile il terreno, si diede avvio al concorso di progettazione per il memoriale. La costruzione iniziò nel 1979 e la struttura fu aperta al pubblico nel 1982, tuttavia alcune parti non sono ancora terminate. Il memoriale si sviluppa in una torre, dell'altezza di 46 metri, formata da sette sezioni di triangoli, questi sono tutti isosceli ma differiscono per dimensione. Ogni coppia di triangoli rappresenta un momento importante per la storia del Paese, come ad esempio, il Movimento costituzionale o quello educativo. In prossimità della struttura commemorativa sono state costruite delle tombe comuni e uno stagno artificiale. La scelta dei materiali mette in risalto il lotto del progetto, di 34 ettari, la torre è costruita in cemento armato mentre il resto del memoriale è realizzato tramite l'utilizzo di mattoni rossi. Il monumento è facilmente ammirabile sin dall'ingresso al sito, ma per arrivare in prossimità occorre attraversare una serie di ostacoli, tra cui anche il lago,

questo per dimostrare le difficoltà con le quali è stata raggiunta l'indipendenza del Paese.



Gateway arch

Eero Saarinen & Hannskarl Bandel
St. Louis, Missouri, 1963

Il Gateway arch è il simbolo ufficiale di St. Luis. Venne eretto nel 1963 in onore alle esplorazioni e alle colonizzazioni dell'Ovest. Fu progettato da un architetto finnico-americano (Saarinen) e da un ingegnere strutturale (Bandel) nel 1947. L'arco vuole celebrare la forza di volontà di chi ha vinto l'Occidente. L'altezza dell'arco combacia con la sua larghezza alla base, 192 metri. La forma è quella di una centenaria capovolta. Il materiale utilizzato è acciaio inossidabile, a simboleggiare la resistenza. Il lotto si trova lungo la sponda occidentale del fiume Mississippi, salendo all'interno dell'arco infatti grazie a una serie di finestre panoramiche è possibile vedere il fiume nella sua interezza. La forma iconica, forte ed elegante dell'arco, simboleggia un'immensa porta sulla parte occidentale del Paese. All'interno dell'arco di trovano due tram, per il trasporto delle persone, fino alla piattaforma panoramica nella parte superiore. Alla sua base venne costruito il museo dell'espansione occidentale, che oltre a reperti riguardanti la vita nell'Ottocento, mostra anche la storia della costruzione dell'arco. Il memoriale fa parte del Jefferson National Expansion Memorial, in onore di Thomas Jefferson, ex presidente degli Stati Uniti che comprò una vasta area della Louisiana nel 1803.



Note

THE BRONZE TRAIL:

[1] Lucia Moretti, *L'architettura della memoria collettiva*, tesi di laurea in Architettura delle Infrastrutture e del Paesaggio, Università di Bologna, AA. 2013/2014, pp.68-69

Immagine: <https://www.flickr.com/photos/kingofdaventry/17680604569>

BELZEC MEMORIAL:

[1] <http://www.belzec.eu/en> [15/10/2019]

[2] Daniel P. Reynolds, *Postcards from Auschwitz: Holocaust Tourism and the Meaning of Remembrance*, New York: NYU Press, 2018, pp.91-93

Immagine: <http://www.belzec.eu/en/page/commemoration/183>

M9 MEMORIAL:

"M9 Memorial / Gonzalo Mardones V Arquitectos" 14 Apr 2011. ArchDaily. [15/10/2019], <https://www.archdaily.com/127198/m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani/>

<https://www.worldarchitecturenews.com/article/1510779/connection-sacred-reason>, [15/10/2019]

Immagine: <https://www.archdaily.com/127198/m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani/5013fe9128ba-0d3b45000ad1-m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani-photo>

PENTAGON MEMORIAL:

[1] <https://pentagonmemorial.org/learn/911-pentagon>, [15/10/2019]

[2] Erika Doss, *Memorial Mania: Public Feeling in America*, Chicago: University of Chicago Press, 2012, pp.137-141

Immagine: <https://washington.org/dc-guide-to/pentagon-memorial>

TO THE STRUGGLE AGAINST WORLD TERRORISM:

[1] <http://www.911monument.com/history.cfm>

Immagine: <https://zurabtsereteli.com/project/to-the-struggle-against-world-terrorism/>

PIAZZA DELLE PIETRE D'ITALIA:

[1] Cfr. Antonella Greco. *Orazio Carpenzano. Il Campo della Pietra d'Italia*. In "Abitare la Terra", n.45, 2018, pp. 40-41

[2] Orazio Carpenzano. *Il Campo e la strada. Progetti rigenerativi per nuove ritualità collettive*. In "L'industria delle costruzioni", n.467, maggio-giugno 2019, pp. 82-87

[3] Orazio Carpenzano. *Il progetto per la Casa della Terza Armata a Redipuglia*. In Maria Grazia D'Amelio (a cura di). *Per non dimenticare. Sacrali del Novecento*. Modena, Palombi editori, 2019. pagg. 206-213.

Immagine: <http://www.oraziocarpenzano.com/Progetti/piazza-delle-pietre-ditalia/>

IL GRANDE CRETTO:

[1] Cfr. Rita Salerno, *Cretto di Gibellina, la colata di cemento più bella del mondo*, in *elle decor.it*, 11/07/2019

[2] Susanna Curioni, *Paesaggio e trasformazione*, Milano: FrancoAngeli, 2017, p.133-137

[3] AA.VV. *I luoghi del contemporaneo 2012: the Places of Contemporary Art*, Roma: Gangemi editore, 2012, p. 185

[4] Massimo Recalcati, *Alberto Burri. Il grande cretto di Gibellina*, Arezzo: Magonza, 2018

Immagine: <https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio/in-sicilia-apre-il-museo-del-grande-cretto-di-burri-a-gibellina>

PAGE MEMORIAL SITE:

[1] Maria Bottero, *La "Pagina" a Berlino in Lindenstrasse*, Kreuzberg, in «Domus» n. 808, 1998, p. 103.

[2] Cfr. http://www.zvihecker.com/projects/page_memorial_site-59-1.html#13

[3] Cfr. Gianpaola Spirito, *Tracce. La presenza di un'assenza*, in *Hortus.it*

Immagine: http://www.zvihecker.com/projects/page_memorial_site-59-1.html#11

VIETNAM VETERANS' MEMORIAL:

http://www.greatbuildings.com/buildings/Vietnam_War_Memorial.html

<http://thewall-usa.com/>

Immagine: https://it.wikipedia.org/wiki/File:Vietnam_Veterans_with_Washington_Monument.jpg

NATIONAL MARTYRS' MEMORIAL:

http://en.banglapedia.org/index.php?title=National_Martyrs%E2%80%99_Memorial

<https://www.architecturerevived.com/national-martyrs-memorial-dhaka-bangladesh/>

Immagine: https://en.wikipedia.org/wiki/National_Martyrs%E2%80%99_Memorial#/media/File:Sriti_shoud.jpeg

GATEWAY ARCH:

<https://www.britannica.com/topic/Gateway-Arch>

https://en.wikipedia.org/wiki/Gateway_Arch_National_Park

Immagine: <https://blooloop.com/news/gateway-arch-museum-expansion-opens-in-st-louis/>

La Piazza della Memoria

Una componente importante di questo progetto di tesi è la piazza della Memoria, come richiesto da concorso, questa doveva rappresentare il simbolo di quanto accaduto, ma anche di rigenerazione.

La piazza si sviluppa all'interno del lotto svuotato dalle abitazioni che prima lo caratterizzavano che saranno demolite a causa della costruzione del nuovo ponte sul Polcevera firmato Renzo Piano.

Essa sarà delimitata a sud dalla ricostruzione degli edifici demoliti, di altezza e impatto limitati, di cui quello in prossimità del boulevard sarà caratterizzato da un percorso sopraelevato che collegherà direttamente la piazza al parco del Campasso; a ovest la delimitazione si configura come un muro che divide la piazza dai binari ferroviari, al fine di rendere maggiormente piacevole la vita all'interno della piazza si è ritenuto opportuno inserire lungo il muro una cinta arborea, limitando in questo modo i rumori provenienti dalla ferroviaria. A est della piazza si trovano il Boulevard di via Fillak e il Parco del Campasso, e a Nord della piazza si sviluppa il memoriale alle vittime che segna il confine con il resto del quartiere.

La piazza deve essere una traccia riconoscibile all'interno del territorio e ha il com-

pito di creare una nuova polarità per lo spazio pubblico d'aggregazione sociale.

Il ruolo funzionale della piazza è di spazio aperto, parzialmente verde, a carattere comunitario, ma essa ricopre anche un importante veste di commemorazione.

Si è interpretata la necessità di memoria tramite la progettazione di molteplici monumenti, volti a ricordare non solo l'accaduto, ma anche la conformazione del lotto prima del 14 agosto 2018, giorno del cedimento del viadotto.

La parola "monumento" deriva dal latino monere (ammonire, consigliare) ma prende la radice dall'antico greco $\mu\nu-\mu\alpha$ (ricordo, monumento, tomba). Il ricordo del passato è imprescindibilmente legato al monumento, è grazie alla memoria degli avvenimenti che esso ha ragione d'esistere, per riportare al presente un determinato evento passato.

Paolo Portoghesi fa una distinzione fra tre diverse tipologie di monumento: "funebre, onorario celebrativo, storico commemorativo"[1] e in questo caso specifico potrebbero essere ritrovati tutti e tre, nella memoria delle

vittime, dell'opera ingegneristica di Morandi e di quanto accaduto a seguito del cedimento.

La piazza della memoria assume, dunque, molteplici significati in questa tesi di laurea, che si traducono in spazi differenti all'interno del lotto e trovano luogo nel memoriale al viadotto Morandi crollato, nel memoriale agli edifici demoliti e nel memoriale alle 43 vittime del cedimento dell'ex viadotto.

Si è ritenuto imprescindibile nella progettazione della piazza memoria non limitarsi al ricordo delle vittime del crollo del viadotto, ma estendere la memoria anche ai superstiti che comunque hanno perso qualcosa a causa del crollo. Per questo si è ritenuto importante immortalare lo spazio com'era prima del crollo, e cercare di replicarlo, nei limiti, tramite la nuova costruzione di edifici pubblici, in memoria degli sfollati.

Non si è tentato nel corso del progetto di soffermarsi sulla progettazione specifica degli edifici, questo aspetto è stato ritenuto superfluo per il metodo con il quale è stata impostata questa tesi di laurea. Ci si è, invece, limitati a mostrare delle suggestioni che raccontano la possibile vita della piazza come cuore della vita collettiva del

quartiere. Ritenendo l'importanza dell'affluenza cittadina in un luogo per il suo funzionamento si è ritenuta fondamentale la presenza all'interno del lotto di edifici unicamente pubblici.

In conclusione, si è tentato di dare alla piazza un aspetto naturalistico, cercando di mantenere un rapporto tra parco, boulevard e piazza basato proprio sul verde. Per questo motivo, all'interno della piazza si trovano diverse fasce di alberature e piantumazioni differenti.

La forma stretta e lunga delle vasche arboree vuole richiamare la morfologia che ricorre in tutto il progetto, che si sviluppa parallelamente al boulevard in maniera allungata. La posizione delle vasche arboree tra gli edifici è stata pensata al fine di ricreare una sorta di cortile, tipico delle abitazioni di quegli anni, con un ripensamento morfologico e funzionale, al fine di guardare al passato ma allo stesso tempo verso il futuro.

--- Zona progettuale di concorso

■ Edifici

■ Edifici all'interno della zona presa in esame

■ Fiume Polcevera

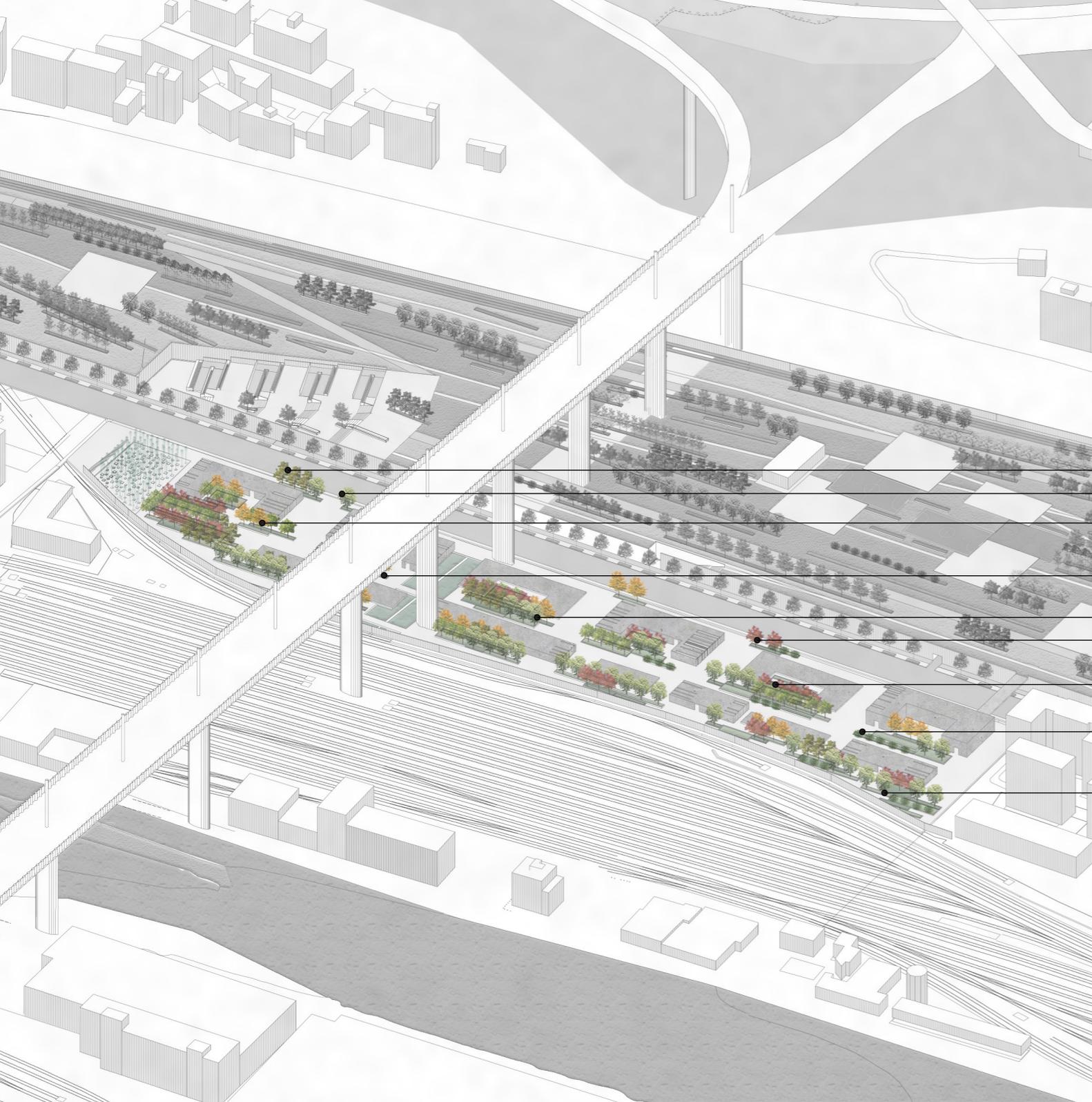
■ Lotto Piazza della Memoria

Note

[1] P. Portoghesi, *Dizionario enciclopedico di architettura e urbanistica*, Roma: Istituto Editoriale Romano, 1969







Specie arboree

Pinus strobus



Tilia cordata



Acer saccharinum



Phlox paniculata



Tilia platyphyllos



Thuja occidentalis



Boxus



Morus alba



Acer rubrum

Il Memoriale all'Ex Viadotto Morandi

Il viadotto Polcevera ha profondamente influenzato la vita di questo quartiere, sin dalla sua costruzione nel 1963.

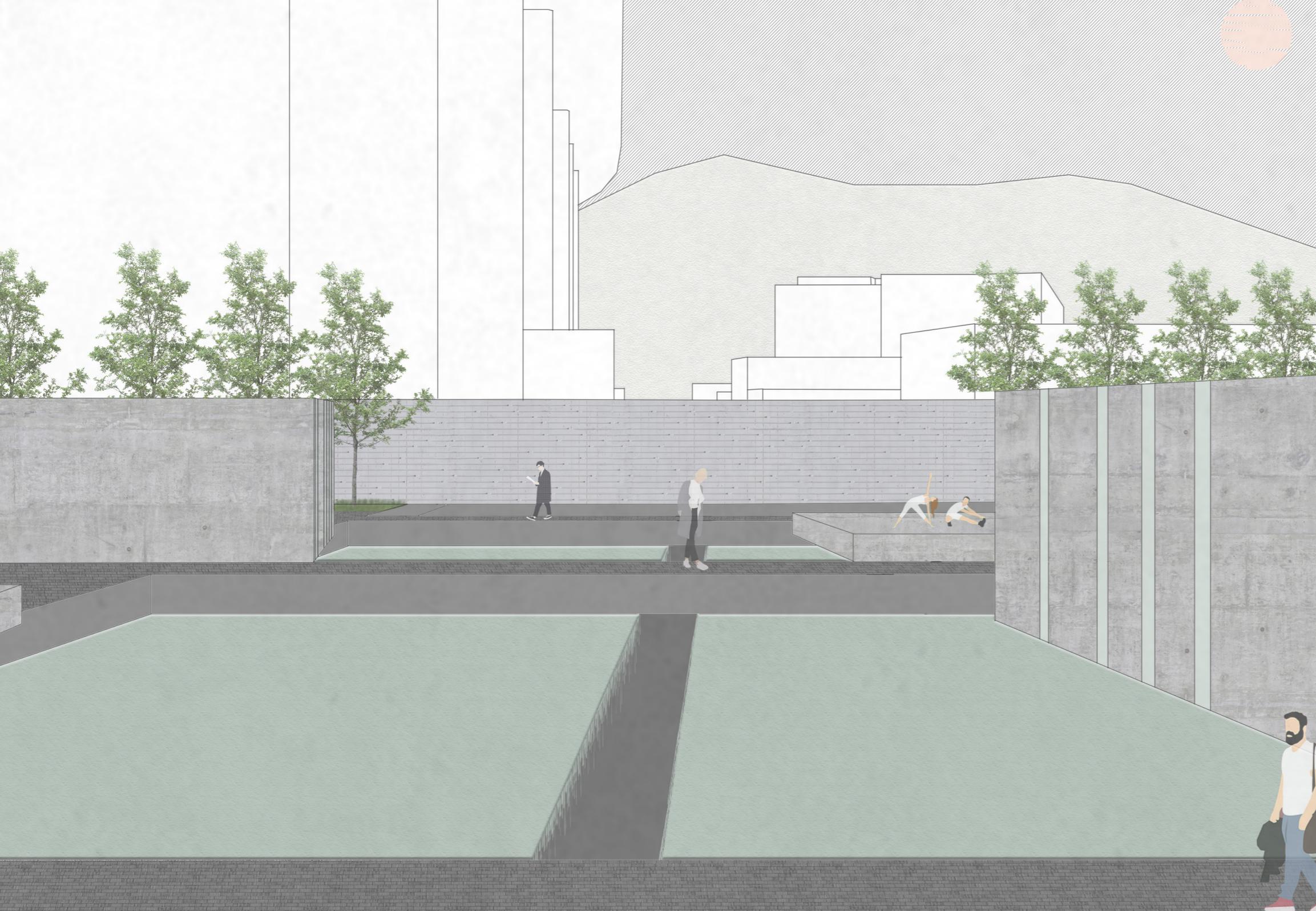
Dato il suo peso nel susseguirsi della storia genovese ed essendo un punto di riferimento per i cittadini genovesi si è ritenuto opportuno dedicare uno spazio all'interno della futura piazza cittadina per il ricordo del viadotto.

Il memoriale all'ex infrastruttura si sviluppa in un corridoio d'acqua progettato al piano zero della piazza, secondo una traslazione dell'andamento che assumeva il viadotto a 45 metri d'altezza.

Lo scopo del memoriale è di recuperare le acque piovane, essendo palesi le problematiche genovesi arrecate dalle piogge consistenti, e di sfruttare le acque in eccesso per generare giochi d'acqua all'interno dello stesso.

La raccolta delle acque piovane vuole rimandare al giorno del crollo del viadotto, 14 agosto 2018, infatti, in quella data Genova si trovava sotto una pioggia torrenziale. Ora la pioggia che si abbatte dove prima sorgeva il viadotto trova spazio nella sua traccia a terra, in suo ricordo.





Sotto la pavimentazione del memoriale è posta una cisterna, per l'accumulo dell'acqua bianca in eccesso, che sarà riutilizzata nell'irrigazione della vegetazione presente all'interno del nuovo fulcro collettivo, la piazza.

La pavimentazione del memoriale è inclinata verso la parte centrale, garantendo il movimento dell'acqua, in modo da evitare il ristagno, e presenta al centro un taglio all'interno del quale l'acqua scivola e scompare.

Il taglio vuole simboleggiare la ferita generata dal crollo dell'infrastruttura nella popolazione genovese, un punto di non ritorno.

Questo memoriale taglia circa a metà la piazza della Memoria, ma sopra di esso sono stati inseriti due percorsi pedonali per garantire il passaggio. La scelta dei due passaggi è dovuta all'obbligo di rendere la piazza il più possibile facilmente usufruibile dalla popolazione, ma allo stesso tempo vuole rendere facilmente visibile il cambio di pavimentazione, tra acqua e cemento, rendendo chiaro il ricordo del viadotto.

Il Memoriale alle abitazioni demolite

Per la progettazione del memoriale alle abitazioni demolite, si è partito dal valore che la casa assume per ognuno di noi.

Oggi svolgiamo i nostri compiti senza preoccuparci dell'ambiente che ci circonda, questa nostra superficialità causa nei luoghi la perdita della loro identità^[1].

L'utilizzo dei luoghi riguarda "momenti" caratteristici. Il momento primario consiste nell'arrivo, che ha significato solo qualora un luogo abbia la sua identità, il reale arrivo in un luogo avviene quando vi si entra, varcando la soglia, le nostre aspettative vengono soddisfatte. Questo più che mai avviene quando facciamo ritorno nella nostra dimora, luogo di ritiro e d'isolamento.

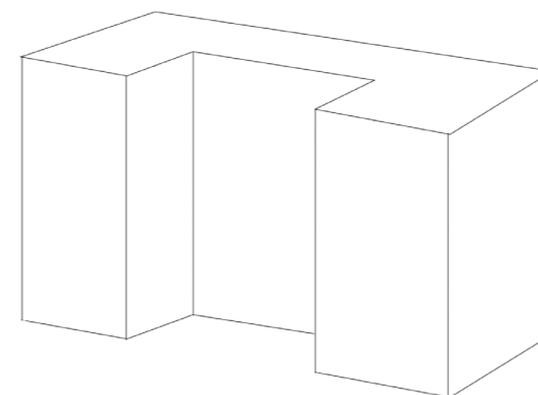
La casa è la dimostrazione dell'identità personale, luogo della memoria. Pur essendo una traduzione individuale dell'ambiente comune nel quale s'inserisce, non si distacca da esso, ma mantiene un rapporto diretto^[2]. Essendo l'abitazione, l'unico luogo in cui ci sentiamo completamente protetti, merita una certa importanza.

Si è deciso all'interno di questa tesi di laurea di ricordare le abitazioni demolite di via

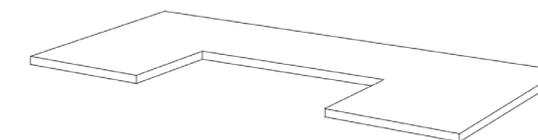
Porro, ricostruendo sulla base della loro traccia a terra nuovi edifici di carattere pubblico o terrazzamenti. Lo scopo è di mantenere la conformazione dell'ambiente esterno simile a come si sviluppava prima della demolizione degli edifici.

A questo proposito si è progettata una sequenza di cortili verdi, nell'area interstiziale tra la traccia di un edificio e l'altro, al fine di riprendere le tradizioni proprie dell'identità del luogo. Il memoriale alle abitazioni si configura essenzialmente in una serie di blocchi di cemento, che riprendono la forma e la dimensione effettiva degli edifici demoliti, ma non l'altezza.

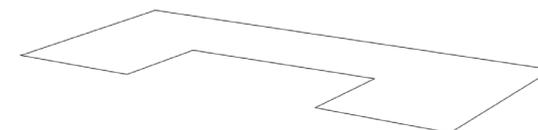
I blocchi sono caratterizzati dalla presenza di feritoie, utilizzate come finestre e porte ma strette e anguste, per rappresentare la ferita di chi ha dovuto abbandonare la propria abitazione a seguito del crollo del viadotto.



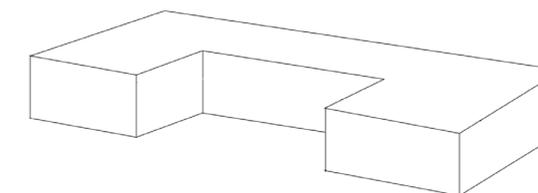
Edificio da demolire



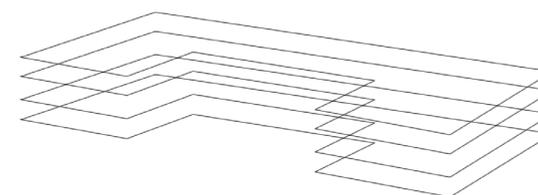
Terrazza generata dall'estrusione



Traccia edificio



Nuovo edificio pubblico generato dall'estrusione



Estrusione della traccia



Note

[1] C. Norberg-Schulz, *Architettura: presenza, linguaggio e luogo*, Milano: Skira Editore, 1996, p.31, traduz. Anna Maria De Dominicis.
[2] *Ivi* pp. 35-39



Il Memoriale alle 43 vittime

Il memoriale alle vittime del crollo del viadotto è presumibilmente il più suggestivo dei tre luoghi della memoria che trovano spazio all'interno della piazza.

Esso è composto di due parti, la principale si raffigura come "una piazza nella piazza", all'interno della quale si trovano diversi blocchi di cemento di differenti dimensioni. Il numero dei blocchetti di cemento è rappresentativo della tragedia, essi, infatti, sono 43 di dimensione maggiore, e numerosi altri di dimensione minore.

La volontà in questo caso era di non rappresentare come vittime unicamente le persone decedute, ma tutta la comunità che in modo o nell'altro ha sofferto per l'accaduto e si è sentita vittima. Quelli che sembrano semplici blocchi di cemento in realtà sono delle fontane, in questo modo il memoriale alle vittime si lega con quello al viadotto e il tema dell'acqua diventa protagonista della piazza.

Si è immaginata la programmazione delle fontane in modo tale da creare coreografie di giochi d'acqua durante tutta la giornata e rimanere spente, in silenzio ogni giorno alle 11:36, orario del crollo dell'infrastruttura,

per ricordare silenziosamente l'accaduto.

L'altra parte del memoriale alle vittime, si colloca all'estremo nord della piazza, come per chiuderla con la sua presenza. Si tratta in questo caso di una semplice seduta, composta però da cemento armato torso a simboleggiare la fragilità del materiale nel giorno della tragedia e quella della vita umana.

L'intento nella progettazione di questo memoriale è di evocare nel visitatore la distruzione causata dal crollo e generare un rimando visivo alle macerie del viadotto. Il memoriale alle vittime si è immaginato come un luogo di riflessione sull'accaduto, essendo poi la presenza di vittime che ha reso la tragedia maggiormente diffusa su giornali e notiziari in tutto il Mondo.

Si tratta in questo caso di un memoriale alle vittime in generale della tragedia, poiché si considerano vittime anche le famiglie delle persone decedute, gli amici, chi abitava la zona, coloro che lavoravano nella zona e, complessivamente, chiunque si sia sentito toccato personalmente dall'avvenimento della vigilia di ferragosto del 2018.





Il Boulevard di Via Fillak

La progettazione del Boulevard di via Fillak si sviluppa a partire dall'analisi della mobilità all'interno della via. Sono fin da subito evidenti i limiti della strada, che in un primo tratto occupa una larghezza di 15 metri e in seguito in prossimità con il parco ferroviario del Campasso si allarga, raggiungendo i 20 metri.

Essendo presente questa dissonanza di dimensioni stradali si è adottato fin da subito il tema della differenziazione del numero di carreggiate. Laddove la strada raggiunge i 20 metri sono presenti entrambi i sensi di marcia, entrambi dotati di due corsie, una per i veicoli privati e l'altra, adiacente al marciapiede, preferenziale.

Lo scopo della doppia carreggiata è di evitare l'incremento di traffico nella zona, dovuto anche alle ripetute fermate necessarie dei mezzi pubblici.

La differenziazione tra le due corsie dovrebbe incrementare l'utilizzo dei bus elettrici, avendo essi una corsia preferenziale ad alto scorrimento, mirando quindi ad indebolire l'utilizzo dell'automobile. Per disincentivare questo tipo di utilizzo è stato progettato un grande parcheggio sotterraneo, parallelo al boulevard di via Fillak, al di sotto del parco del Campasso, sfruttan-

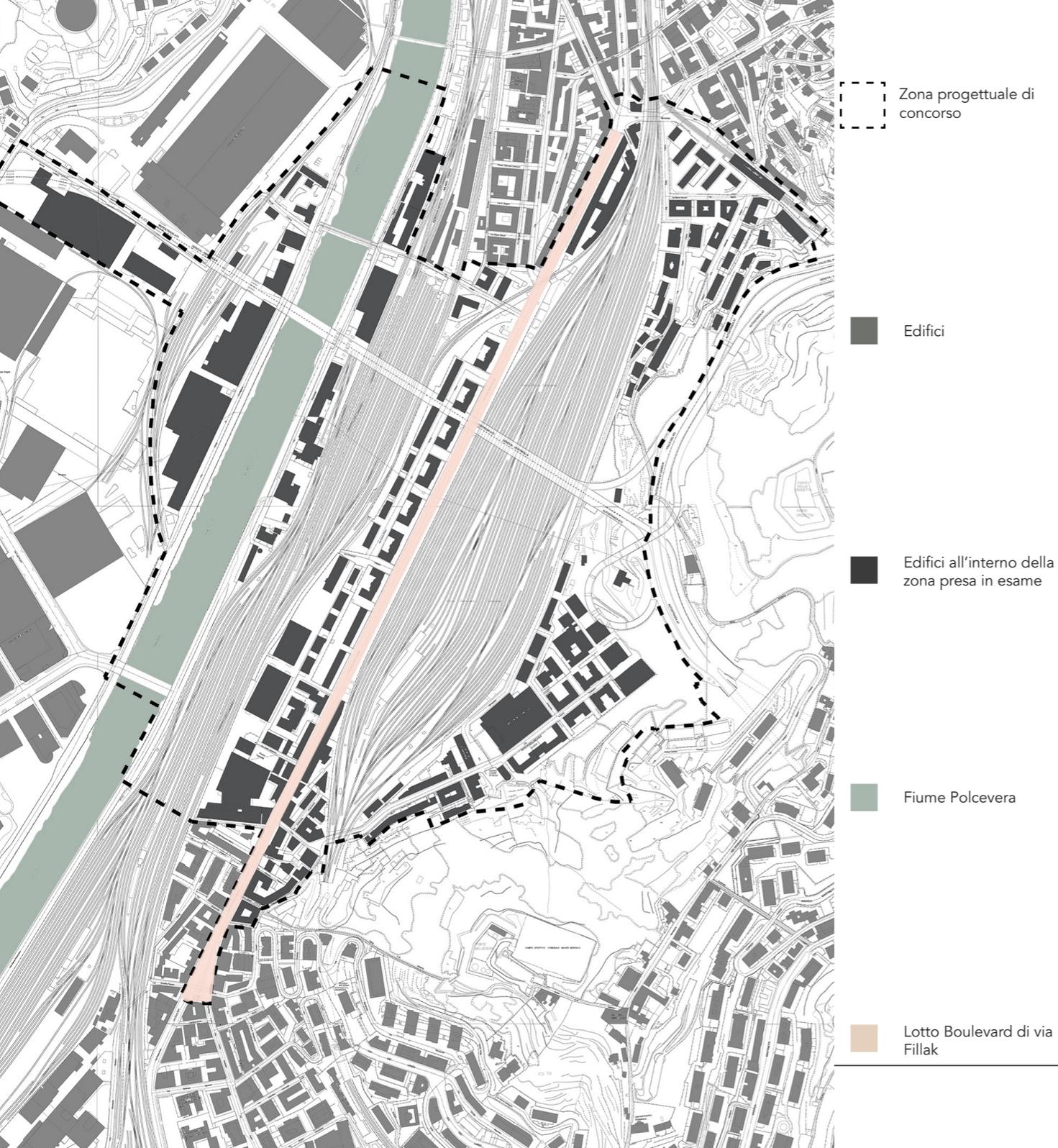
do il dislivello naturale di sei metri presente.

In questo modo è possibile lasciare l'automobile all'interno della zona d'intervento e proseguire a piedi, con l'ausilio di mezzi pubblici o in bicicletta, grazie a delle postazioni di bike sharing che saranno inserite nella zona. Infatti, il cuore del progetto di questa porzione di città è l'incremento della mobilità pedonale e ciclabile, proprio per questo motivo tramite una serie di percorsi progettati a grande scala si è mirato a collegare in questo modo il centro della città con l'area di progetto e con il resto della valle.

Laddove la carreggiata non supera i 15 metri di larghezza, non volendo rinunciare alla corsia preferenziale per la mobilità pubblica sostenibile, si è deciso di rendere la strada carrabile per un unico senso di marcia.

Si è proceduto dunque al progetto di una strada alternativa per il flusso di macchine che dal quartiere procede verso il centro città, facendo sdoppiare il boulevard di via Fillak presso via Carlo Orgiero per poi ricongiungere la strada in prossimità di Piazza Riccardo Masnata.

Laddove la strada occupa i 15 metri si svilup-



pava prima del progetto con due stretti marciapiedi ai lati, una fila di parcheggi immediatamente adiacente al marciapiedi al lato opposto del Parco ferroviario e due corsie con doppio senso di marcia di 4,5 metri l'una, in questo modo era impossibile controllare la velocità delle automobili, essendo una strada abbastanza ampia e in più si tendeva a parcheggiare anche in doppia fila o sul marciapiede lungo il parco, non avendo posti auto sufficienti.

Per risolvere il problema del parcheggio si è adottata l'idea del parcheggio sotterraneo nell'area del parco del Campasso. Mentre per quanto riguarda il problema della velocità delle automobili si è pensato di allargare il marciapiede e restringere la carreggiata a 3,5 metri, inoltre disponendo le vasche atte a ospitare le alberature lungo il marciapiede è impossibile parcheggiare sopra di esso. Lo stesso discorso vale per la disposizione della carreggiata quando occupa una larghezza di 20 metri, anche qui si sono ristrette le corsie, prima solamente due, una per senso di marcia.

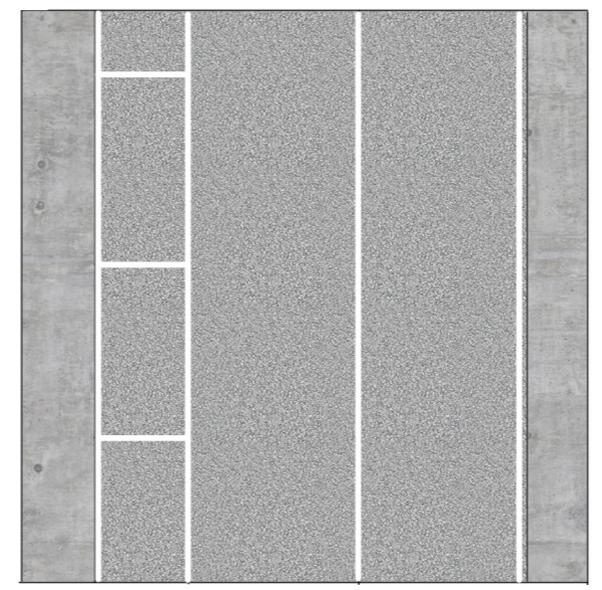
Nella fase di progetto si sono inserite quattro corsie, due per ogni senso di marcia e si è leggermente ristretto il marciapiede adiacente al parco per lasciare spazio alla pista ciclabile.

Essendo una caratteristica propria del boulevard la presenza di alberature ci si soffermò sullo studio e sulla loro presenza all'interno del tema di progetto.

La scelta è stata quella di piantare differenti tipologie arboree lungo la strada, al fine di differenziare il più possibile le ombre, i colori e gli odori che si susseguono. Gli alberi sono piantati all'interno di delle vasche di cemento di 7,5 m², essendo abbastanza capienti all'interno di queste vasche sono posti anche fiori e piccoli cespugli al fine di rendere più piacevole il camminamento lungo il boulevard, schermando il più possibile il marciapiede e la ciclabile dalla carreggiata stradale.

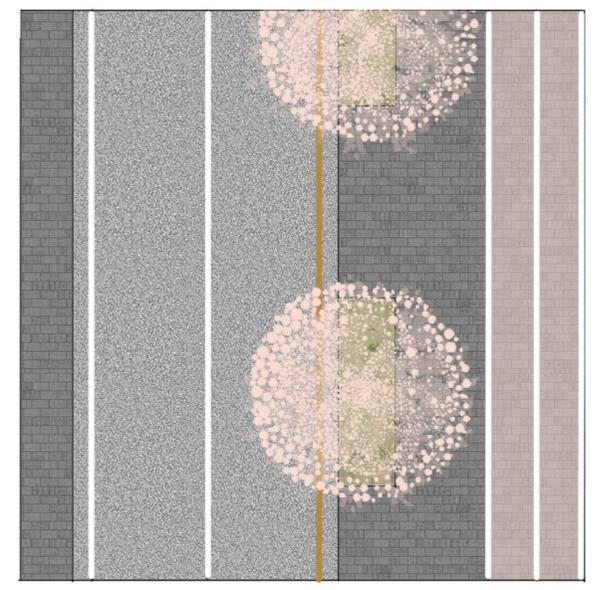


15 m
Stato Di Fatto



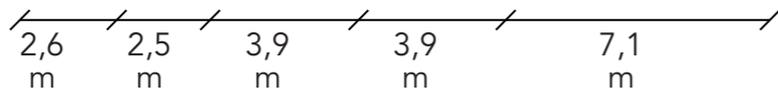
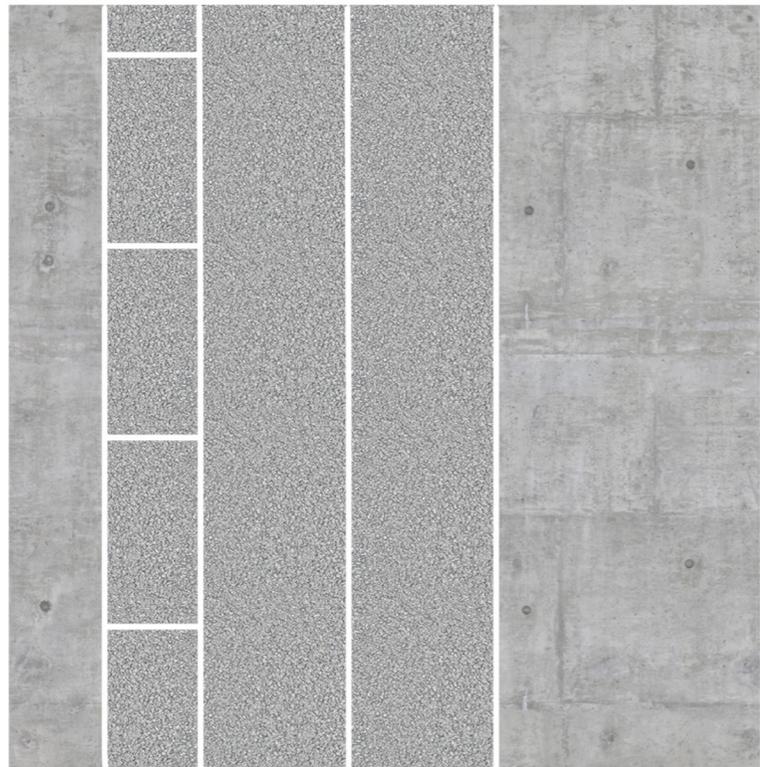
1,9 m 2,5 m 4,5 m 4,5 m 1,6 m

15 m
Progetto

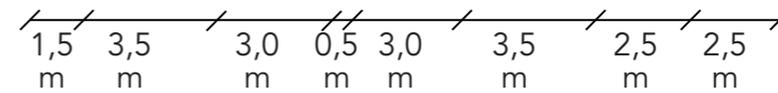
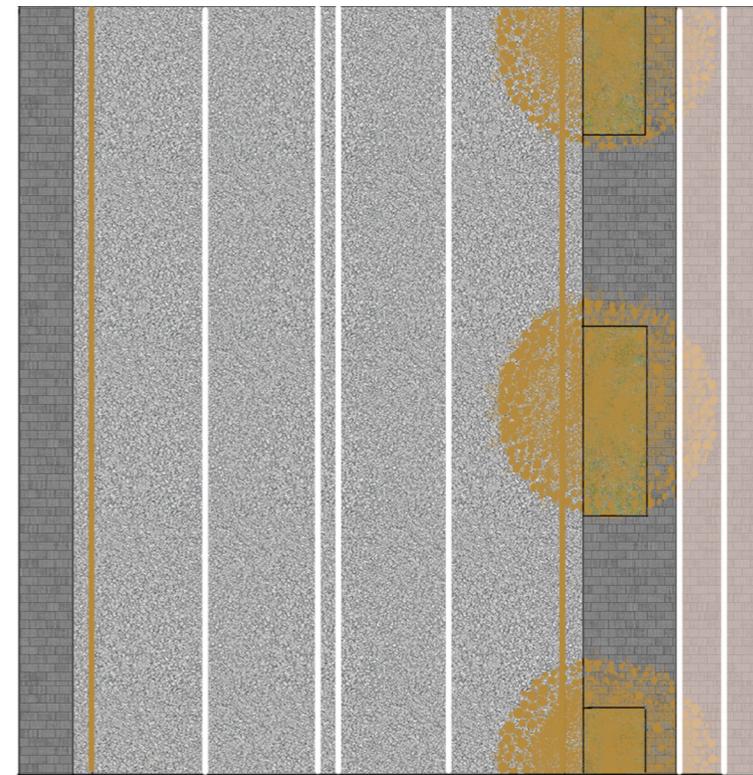


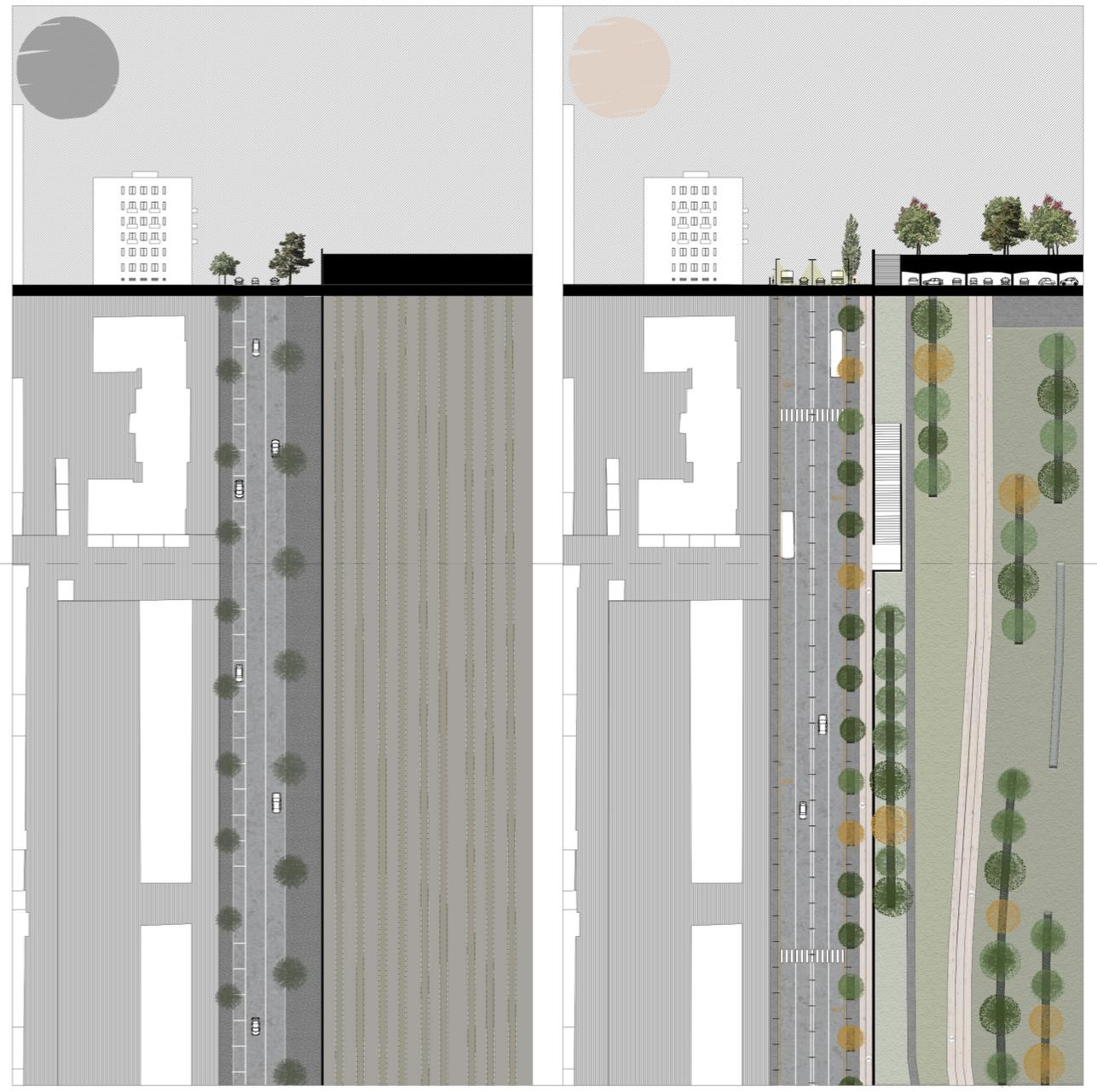
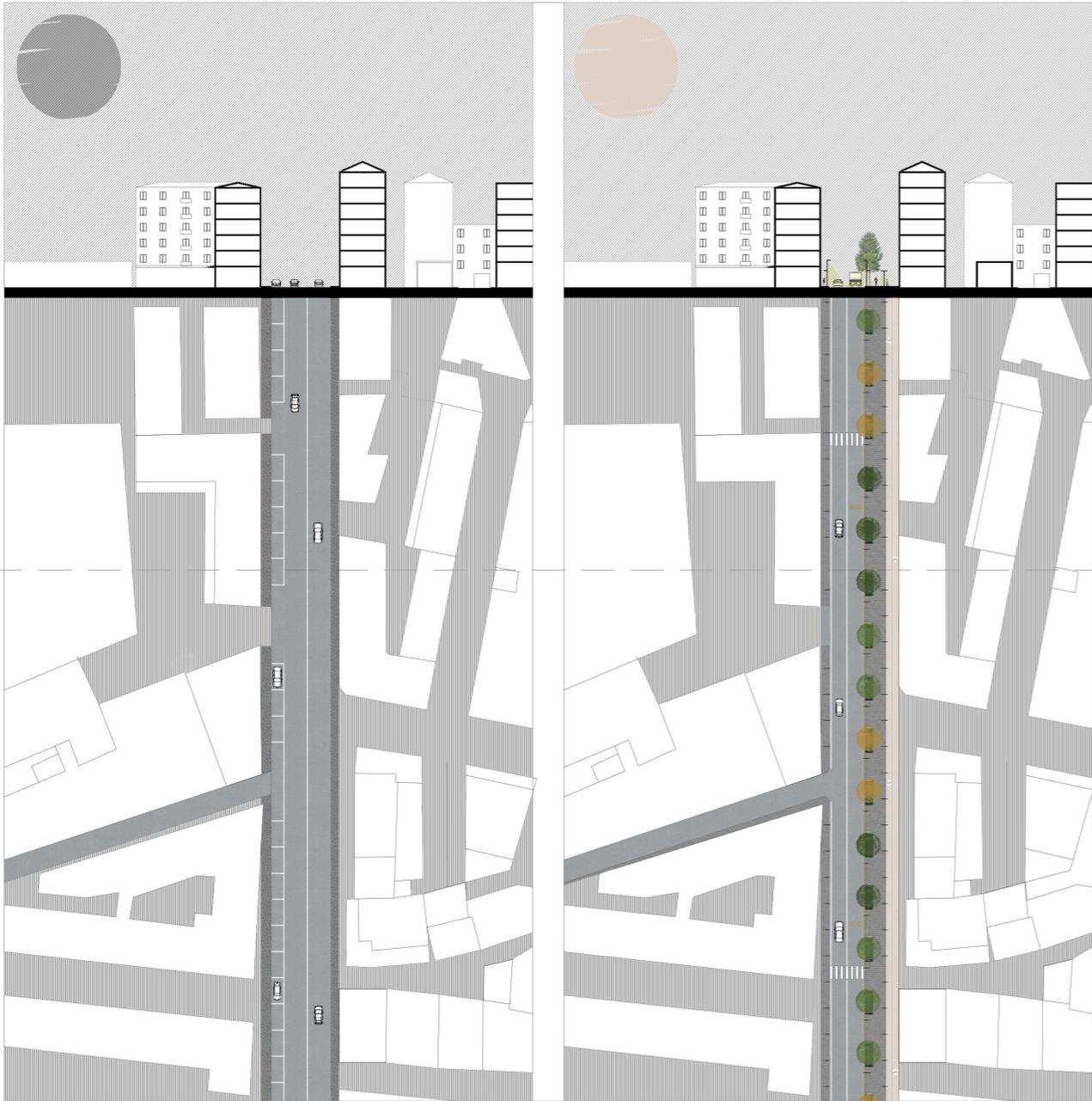
1,5 m 3,5 m 3,5 m 4,0 m 2,5 m

20 m
Stato Di Fatto



20 m
Progetto







L'ex Parco ferroviario del Campasso

Il tema del parco è di per sé un tema interessante da sviluppare all'interno di una tesi di laurea di architettura, in questo caso, è maggiormente arricchito dalla storia che racconta il luogo.

La nascita del Parco vagoni del Campasso è strettamente legata a quella della crescita economica genovese. Esso, infatti, venne realizzato -nel 1906- per consentire ai numerosi treni merci che insediavano la zona di entrare direttamente all'interno delle industrie, ai fini di velocizzare il loro spostamento e rendere più agevole l'utilizzo del trasporto su ferro.

La sua presenza è stata fondamentale per lo sviluppo dell'economia della città, anche a causa della vicinanza al porto. Tuttavia con il fallimento di numerose aziende, e la predilezione del trasporto su gomma, il Parco vagoni risulta oggi inutilizzato per la sua funzione d'origine, e sfruttato come deposito di materiale di scavo derivato dai lavori per il Terzo Valico.

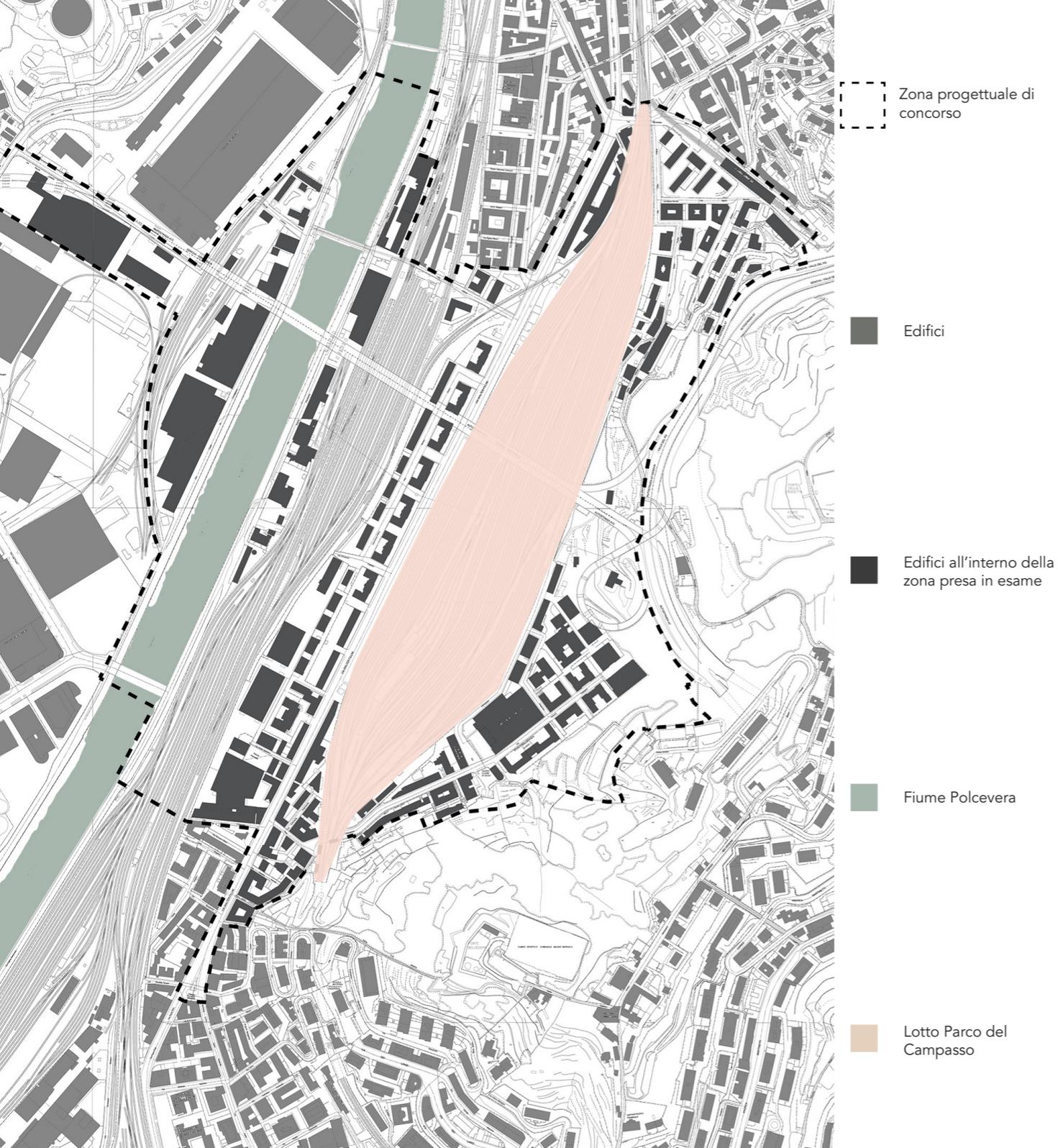
L'amministrazione ferroviaria, nonostante l'attuale inutilizzo non vuole rinunciare del tutto al lotto, garantendo la ripresa dell'attività di un massimo di otto binari. Il concorso di progettazione Il Parco del Ponte prevedeva di realizzare un parco pubblico tagliato a metà

dalla ferrovia in uso, ma all'interno di questa tesi di laurea si è preferito limitare i binari garantiti all'utilizzo a levante, rendendo il lotto relativo al parco pubblico un'unica fascia parallela al corso del Boulevard di via Fillak.

Gli obiettivi di riqualificazione del parco sono molteplici. Innanzitutto il parco dovrà ricoprire un ruolo di polarità all'interno del quartiere, rispondendo alle esigenze dei cittadini, che durante le interviste hanno lamentato specificatamente la mancanza di verde nella zona. In secondo luogo, trovandosi in una zona con una forte carenza di servizi, come impianti sportivi e giochi per bambini, il parco dovrà ospitarne diversi, al fine di garantire il suo usufrutto da parte della popolazione.

Identificando il Parco del Campasso come un territorio dell'abbandono ci si è chiesti quale fosse il suo possibile futuro dopo essere stato privato del valore d'uso con il quale era stato pensato. Il passato del luogo arricchisce il progetto attuale poiché consente di lavorare con delle tracce presenti sul territorio che raccontano la storia del luogo.

La presenza dei binari risulta essere un surplus per il progetto, mostrando sul territorio un di-



--- Zona progettuale di concorso

■ Edifici

■ Edifici all'interno della zona presa in esame

■ Fiume Polcevera

■ Lotto Parco del Campasso

segno rigido che si è deciso di mettere in evidenza. All'interno del progetto del parco, infatti, sono stati mantenuti alcuni dei binari ferroviari esistenti, seppur svuotati dalla loro funzione originaria. Alcuni di essi sono stati riconvertiti a binari per il tram, nell'ottica di incrementare gli spostamenti tramite mezzi pubblici, altri sono stati pensati come lotti di piantumazione di alberature, altri come vasche d'acqua, e altri ancora come percorsi artificiali all'interno del parco completamente naturalizzato.

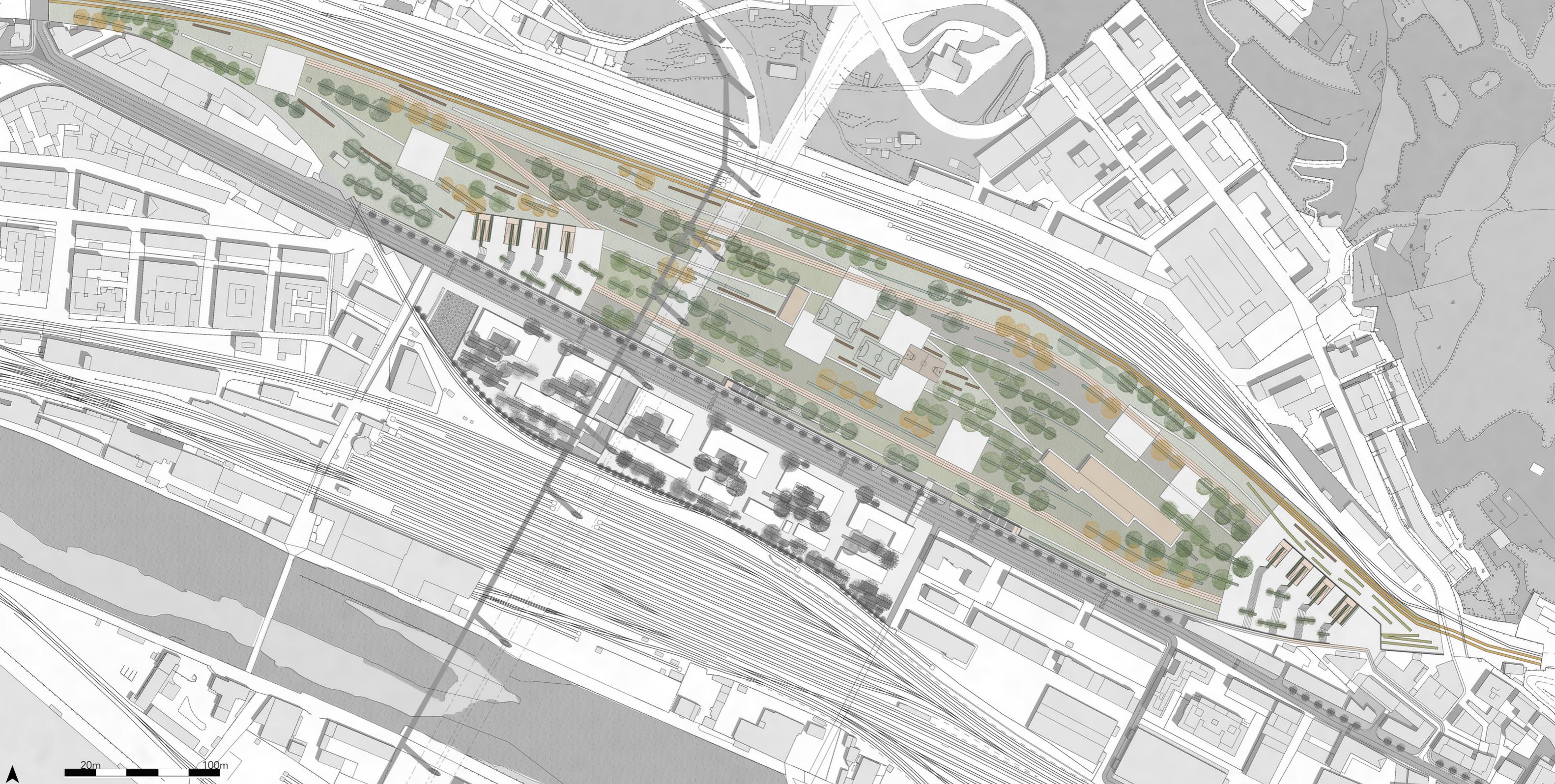
Il Parco pubblico è di fondamentale importanza per gli abitanti della zona, essendo forte la volontà di usufruirne si è pensato di renderlo il più possibile praticabile. Essendo il piano del parco sei metri più in alto rispetto al piano stradale sono stati inseriti lungo via Fillak cinque diversi accessi al parco, due dei quali -di testa e di coda- dotati di una rampa con pendenza al 6% e numerose piazze intermedie per garantire ai disabili di poter usufruire in maniera autonoma del parco. La presenza della rampa è pensata anche per i ciclisti, essendo il parco dotato di una ciclovia direttamente collegata a quella di progetto di via Fillak. Gli altri due ingressi intermedi del parco presentano una scalinata, e l'ultimo ingresso -quello centrale- consiste in un ponte che da uno degli edifici pubblici della piazza arriva direttamente all'interno del parco.

Alla base del progetto del parco c'è la volontà di generare un luogo per gli abitanti della

zona che ospiti diverse funzioni, dove ognuno possa ritrovare ciò di cui ha bisogno. A questo proposito sono stati mantenuti all'interno del progetto gli edifici esistenti (ex deposito di treni merci) con la suggestione della loro ristrutturazione e del futuro utilizzo come bar/ristoranti, inoltre, il progetto prevede all'interno del parco la realizzazione di più piattaforme artificiali, nelle quali saranno inserite strutture per lo sport, giochi per bambini, spazio per cani e campi da calcetto e da basket, a questo proposito è stato ipotizzato l'inserimento di un ulteriore edificio con la possibile funzione di spogliatoi.

Il disegno di masterplan mostra come la presenza del grande parco pubblico generi già di per sé una riqualificazione della zona, considerando il verde fondamentale per la presenza di attività collettive.

La massiva urbanizzazione ha frammentato a lungo questo territorio, lo scopo di questo parco pubblico è quello di ricucire le aree e creare un cuore per la comunità del quartiere.



20m 100m





Pets area



Playground



Accessibility



Bicycle lane



Sports



Parking



Elderly play space



Tram



Restaurant



Accessibility



Vegetable garden



Phlox paniculata



Tilia cordata



Morus alba



Boxus



Thuja occidentalis



Felce



Acer saccharinum



Sorbus aria



Pinus strobus



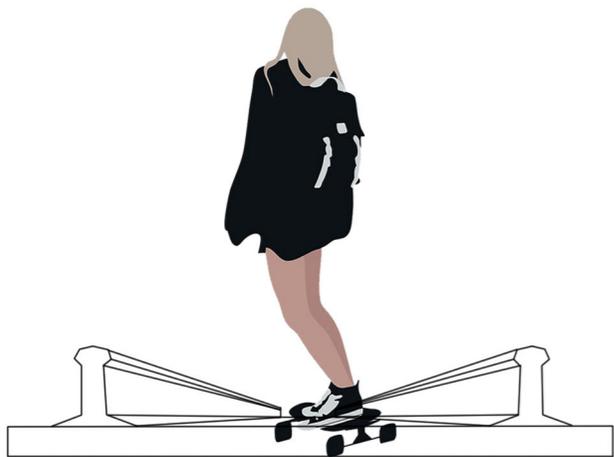
Prunus



Tilia platyphyllos



Acer rubrum





Conclusioni

Il lavoro svolto per lo sviluppo di questa tesi di laurea ha originato una serie di considerazioni, oltre che mettere in mostra nel corso della redazione della stessa continue problematiche, fino a quel momento sconosciute, concernenti la zona presa in esame.

Innanzitutto, tentando di ricostruire la storia morfologica dell'aggregazione urbana della Valpolvera si è delineato il profilo di un'area tutt'altro che chiara e ben definita, complessa per l'elaborazione di un intervento urbano, comunque necessario.

Ritenendo, ad ogni modo, imprescindibile lo studio e l'analisi approfondita dei luoghi presi in esame, prima dello sviluppo del progetto si è proceduto non solo a ricomporre la storia trascorsa della zona, ma anche a scandagliare quella futura. A maggior ragione trattandosi di un'area protagonista di progetti infrastrutturali forti, come la Gronda e il Terzo Valico, che ne cambierebbero drasticamente l'assetto e la configurazione, si è ritenuta necessaria l'indagine delle varie alternative e della rispettiva influenza.

Lo studio approfondito dell'area ha svelato la presenza di un territorio tanto poliedrico quanto vulnerabile. La sua varietà si manifesta da mol-

teplici punti di vista, innanzitutto urbanistico e architettonico, essendo questi i nostri principali termini di analisi di un luogo, ma anche sociale, essendo estremamente variegata la nazionalità d'origine degli abitanti della zona, così come il loro ceto d'appartenenza, e infine anche dal punto di vista ambientale, trattandosi di un luogo demarcato da una parte dagli insediamenti industriali di massa e dall'altra dal verde collinare non ancora contaminato dalle attività umane.

Sono evidenti, dunque, le tipologie di problematiche riscontrate dalla zona prima del crollo dell'infrastruttura, da qui nasce il titolo "La Valpolvera oltre il crollo del viadotto Morandi", per svelare fin dalla prima pagina che di là della tragedia quest'area ha molto altro da raccontare. Sicuramente si tratta di una zona ferita dall'accaduto, ma non solo: la zona, infatti, era fragile economicamente da qualche tempo, come si dimostra in diverse parti della tesi che trattano del declino industriale, caratterizzante l'area.

All'interno della zona presa in esame, inoltre, si è riscontrata la presenza di diversi "paesaggi rifiutati" (Ghersi, 2010: 164), e tuttavia interessanti a causa della loro eterogeneità e del notevole aspetto sociale, prendendone in considerazione

la riconversione in spazi di carattere pubblico. L'obiettivo di questa tesi di laurea è proprio questo, creare delle suggestioni in grado di trasformare gli spazi da luoghi dell'abbandono a fulcro della vita pubblica. Interpretando i "paesaggi rifiutati" come siti caratterizzati dal disagio sociale ma anche dalla voglia di rinascere, si è ritenuto imprescindibile ascoltare i possibili fruitori di questi luoghi tramite la stesura e la successiva somministrazione in loco d'interviste (vedi allegato).

In conclusione, la tesi di laurea intende fornire una conoscenza approfondita della zona per poi tentarne il suo ripensamento progettuale scendendo di scala e mirando ad alcuni interventi puntuali suggeriti dal concorso internazionale di progettazione bandito dal Comune di Genova "Il parco del ponte".

Nello specifico, pur fornendo il concorso sopraccitato diversi spunti progettuali, se ne sono scelti tre, al fine di garantire una progettazione attenta e specifica. Il progetto dunque, oltre che di masterplan dell'intera area, in cui si è ripensata soprattutto la mobilità pubblica e privata, inserendo anche quella dolce -fortemente richiesta dai cittadini intervistati- si sofferma sulla progettazione di tre microaree all'interno della zona: il boulevard di via Walter Fillak, la piazza della memoria e il Parco ex ferroviario del Campasso.

Mettendo in relazione i tre interventi si è delineata la progettazione di una macro-

area, un nuovo centro -estremamente necessario- per la vita pubblica del quartiere.

Tuttavia, pur distaccandosi dal concorso, è l'area stessa a richiedere la progettazione di diversi interventi, ma in questo caso, trattandosi di una tesi singola, ed essendo ampiamente vasto il territorio preso in esame, ci si è limitati a fornire delle suggestioni progettuali che sarebbe interessante vedere in futuro sviluppate nel dettaglio, o comunque, in maniera diversa da quella prodotta da questa tesi, essendo infinite le possibilità di riconversione dei luoghi analizzati.

Ringraziamenti

Al mio relatore

In primis desidero ringraziare il mio relatore, il professor Mauro Berta, per la costanza e l'interesse nel seguirmi nell'affrontare questa tesi di laurea. Lo ringrazio, inoltre, per la fiducia riposta nei miei confronti durante lo sviluppo di questo tema molto complesso e per la sua pazienza nel mostrarmi differenti ipotesi da prendere in considerazione nel fronteggiare le numerose problematiche sorte nel corso della tesi, che probabilmente senza il suo aiuto avrei sottovalutato.

Alla mia correlatrice

Vorrei, inoltre, ringraziare la mia correlatrice, la professoressa Adriana Ghersi, per essersi dimostrata disponibile e interessata allo sviluppo della mia tesi di laurea nonostante la sua appartenenza a un'altra università, quella di Genova. Senza la sua conoscenza approfondita del luogo trattato all'interno di questa tesi il lavoro sarebbe stato sicuramente di livello inferiore.

Ai miei genitori

Desidero ringraziare in più i miei genitori per avermi permesso di vivere questa esperienza universitaria molto lontano da casa, essendo pienamente conscia di quanto per loro sia stato difficile sapermi distante. Li ringrazio perché senza il loro continuo sostegno non sarebbe stato possibile sostenere questi anni universitari, ma soprattutto li ringrazio per avermi reso la persona che sono oggi, avendomi insegnato a vivere a mezz'aria, tra le nuvole,

gonfie di fantasia e sogni come mia madre, e con i piedi per terra, puntando concretamente e nuovi obiettivi da raggiungere come mio padre. Ringrazio in particolare mia madre, perché se non ci fosse stata lei a insegnarmi cos'è l'attenzione per le condizioni di vita che non sono la propria non mi sarei probabilmente approcciata a questo tema di tesi e ringrazio mio padre per avermi insegnato a non sminuire mai un problema, ma ad affrontarlo senza temerlo, perché basta conoscerlo per superarlo.

A Margherita

Ringrazio la mia piccola sorella per la serenità che mi trasmetteva, inconsapevolmente, ogni volta che tornavo da Torino, la ringrazio per i suoi pochi anni e la spensieratezza con la quale affronta la vita, e per tutto l'amore e la stima che nutre nei miei confronti, essere un esempio giusto per lei mi ha spinto a dare il meglio per dimostrarle che si può raggiungere qualsiasi obiettivo con la voglia di farcela

Ai miei nonni

Ringrazio i miei nonni, tutti senza eccezione, perché so che anche se non potranno leggere queste poche righe sarebbero sicuramente fieri di me in questo momento. Ringrazio soprattutto mia nonna Maria, per l'amore incondizionato che ha nutrito nei miei confronti sempre e per la forza che ha, e non sa di avere, che mi ha dimostrato giorno dopo giorno.

A Giulio e Simona

Ringrazio Giulio e Simona per tutto l'interesse che hanno mostrato di avere per me e per il mio lavoro di tesi. Giulio, impegnandosi nel rivedere pagine e pagine piene di parole (e di virgole e mai punti!) e Simona applicandosi all'architettura, guardando con me documentari infiniti e sprigionando idee bizzarre ma rivoluzionarie di suggerimento al mio progetto di tesi.

A Umberto

Ringrazio Umberto, per essere il mio punto di riferimento sempre, ed essere stato tale anche nel corso dello sviluppo della tesi di laurea e del mio percorso di studi. Lo ringrazio soprattutto per aver creduto in me e per non aver mai pensato che potessi mollare, neanche durante i miei momenti no. "Se non ti spaventerai con le mie paure, un giorno che mi dirai le tue troveremo il modo di rimuoverle, su di me puoi contare per una rivoluzione. Tu sai".

Alle mie amiche di sempre

Ringrazio tutte le mie amiche di sempre, perché chi in un modo chi in un altro sono sempre state con me, pronte a supportarmi. Non vivere più nella stessa città è stato complicato, ma allo stesso tempo ha dimostrato la forza della nostra amicizia. Posso dire oggi con certezza che ci siamo scelte tanti anni fa, ormai, e abbiamo formato insieme una vera e propria famiglia. Ogni mio traguardo è anche loro, e ogni loro è mio.

A Marta

Ringrazio Marta, per essere stata per me in questi due anni molto più di una coinquilina, ma a tutti gli effetti una sorella. La ringrazio per avermi supportato nei momenti più difficili, per essere sempre pronta a un abbraccio sentito. Grazie per tutti i discorsi fatti nel ballatoio di quella che ormai è diventata Casa, senza di te niente quest'esperienza non sarebbe stata la stessa.

A Vito

Ringrazio Vito, l'amico migliore che l'università potesse donarmi. Lo ringrazio per essere esattamente quello che è, sempre pronto a farmi ridere anche delle disavventure. Abbiamo già condiviso diversi traguardi insieme, la mia promessa è che ce ne saranno molti altri da condividere nel corso della vita, insieme.

Ai "Torinesi"

Ringrazio i miei amici "torinesi" per avermi fatto innamorare di questa città senza sole e senza mare, è stata dura, ma ce l'avete fatta.

Bibliografia

Libri

AA.VV. *I luoghi del contemporaneo 2012: the Places of Contemporary Art*, Roma: Gangemi editore, 2012

Assereto G., Doria M., *Storia della Liguria*, Bari: Laterza, 2007

Astengo G., "Qualche mia idea di città", in F. Indovina (a cura di), *La ragione del piano*, 1991

Balletti F., Giontoni B., *Genova 1850-1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea*, Genova: Fabbiani, 1985

Balletti F., Giontoni B., *Una città tra le due guerre. Culture e trasformazioni urbanistiche*, Genova: De Ferrari, 1990

Bertelli C., Nicoletti A.M., *Una gentile città moderna. L'espansione urbana tra Otto e Novecento: il caso di Albaro a Genova*, Milano: Franco Angeli, 1988

Biagi F., *Henri Lefebvre. Una teoria critica dello spazio*, Milano: Jaca Book, 2019

Bianchetti C., *Territorio e produzione*, Macerata: Quodlibet, 2019

Carnevali G., Del Bene G., Patteeuw V., *Geno(v)a. Sviluppo e rilancio di una città marittima*, Rotterdam: Nai Uitgevers Pub, 2002

Carpenzano O., *Il progetto per la Casa della Terza Armata a Redipuglia*. In Maria Grazia D'Amelio (a cura di). *Per non dimenticare. Sacrali del Novecento*. Modena, Palombi editori, 2019

Cervini P., Poleggi E., *Le città nella storia d'Italia. Genova*, Bari: Laterza, 2003

Chiantella G., *Genova alla luce della demografia*, Genova: Comune di Genova, 1938

Ciliento B., *Val Polcevera. Itinerari della grande Genova*, Genova: Sagep, 1977

Curioni S., *Paesaggio e trasformazione*, Milano: FrancoAngeli, 2017

De Lucia V., *Se questa è una città*, Roma: Donzelli, 2009

Doss E., *Memorial Mania: Public Feeling in America*, Chicago: University of Chicago Press, 2012

Felloni G., *Scritti di storia economica*, Genova: Società ligure di storia patria, 1998

Ferracuti G., Marcelloni M., *La casa. Mercato e programmazione*, Torino: Einaudi, 1982

Figoli M.G., Semino R., *Studi sui processi formativi dell'edilizia genovese*, Firenze: Alinea, 2005

Foley M., Lennon J., *Tourism: The attraction of Death and disaster*, Londra: Continuum, 2000

Gallanti G., *Introduzione a Genova porta d'Europa*, a cura di D. Carbona e G. Massardo, Firenze: All'Insegna del Giglio, 2003

Gastaldi F., Soppa S., *Genova. Piani 1866-1980*, Milano: Libreria Clup, 2004

Gherzi A., *La Val Polcevera: tipologie di paesaggi rifiutati*, in «*Progetti di paesaggio per luoghi rifiutati*» a cura di Annalisa Calcagno, Roma: Gangemi editore, 2010

Giampino A., *La città elusiva. Spazio pubblico e privato oltre la città densa*, Milano: FrancoAngeli, 2018

Heiddeger M., *Sein und Zeit*, Tubinga, 1960

Indovina F., *Lo spreco edilizio*, Venezia: Marsilio, 1972

Lamponi M., Serra C., *I trasporti in Val Polcevera. Dalla via Postumia alla Metropolitana*, Genova: Nuova Editrice genovese, 1996

Lefebvre H., *Spazio e politica*, Milano: Moizzi editore, 1976

Lefebvre H., *Il diritto alla città*, Verona: Ombre corte, 2014

Marasco E., De Mari N., *Il ponte. Un'antologia*, Genova: Il canneto editore, 2018

- Mazza L., *Trasformazioni del piano*, Milano: Franco Angeli, 1997
- Norberg-Schulz C., *Architettura: presenza, linguaggio e luogo*, trad. Anna Maria De Dominicis, Milano: Skira Editore, 1996
- Oliva F., *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Bari: Laterza, 1993
- Pastorino A.M., *La tavola di Polcevera. Una sentenza nel Bronzo 2100 anni fa*, Genova: Comune di Genova, 2001
- Petrillo A., *Peripherein: pensare diversamente la periferia*, Milano: Franco Angeli, 2013
- Polanyi K., *The great transformation, 1944*; trad. it., *La grande trasformazione*, Torino: Einaudi, 2010
- Portoghesi P., *Dizionario enciclopedico di architettura e urbanistica*, Roma: Istituto Editoriale Romano, 1969
- Recalcati M., *Alberto Burri. Il grande cretto di Gibellina*, Arezzo: Magonza, 2018
- Reynolds D. P., *Postcards from Auschwitz: Holocaust Tourism and the Meaning of Remembrance*, New York: NYU Press, 2018
- Rovereto F., *Sotto il ponte Morandi*, Genova: Erga, 2018
- Sclavi M., *Avventure urbane. Progettare la città con gli abitanti*, Milano: Elèuthera, 2014
- Secchi B., *La città del ventesimo secolo*, Bari: Laterza, 2005
- Tolozzi R., *Dizionario delle strade di Genova*, Genova: Compagnia dei librai, 1985
- Vergano A., *La costruzione della periferia. La città pubblica a Genova 1950-1980*, Roma: Gangemi Editore, 2015
- Viola F., *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli: Clean edizioni, 2016
- Visentin C., *L'equivoco dell'ecllettismo: imitazione e memoria in architettura*, Bologna: edizioni Pendragon, 2003
- Vivio B. A., *Franco Minissi: musei e restauri. La trasparenza come valore*, Roma: Gangemi editore spa, 2010

Riviste

- , Gronda, cisl Liguria: Governo dica si o no, in «*AskaneWS*», 15 gennaio 2019
- Amatori F., Cicli produttivi, tecnologie, organizzazione del lavoro. La siderurgia a ciclo integrale dal piano autarchico alla fondazione dell'Italsider, in «*Ricerche storiche*», a. X, n.3, settembre - dicembre 1980
- Baez Ullberg, Susann ; Försvarshögskolan, Desastre y Memoria Material: La Inundación 2003 en Santa Fe, Argentina, Institutionen för säkerhet, strategi och ledarskap (ISSL), CRISMART (Nationellt Centrum för Krishanteringsstudier) Iberoamericana - in «*Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*», 2017, Vol. 46(1)
- Balotta D., San Gottardo. Gli svizzeri ci hanno dato l'ennesima lezione, in «*Il fatto quotidiano*», 1 giugno 2016
- Barletta M., Genova: presentato il concorso per la rigenerazione della Valpolcevera dopo il crollo del ponte Morandi, in «*Professionearchitetto.it*», 15/04/2019
- Bottero M., La "Pagina" a Berlino in Lindenstrasse, Kreuzberg, in «*Domus*» n. 808, 1998
- Braccialini M., Il Piano Regolatore Generale di Genova, in «*Genova*», n. 4, 1956
- Brencich A., Ponte progettato dall'ingegnere Riccardo Morandi, in «*Rai News*», 14 agosto 2018
- Caprino M., Genova. Tutto sul crollo del ponte Morandi, in «*Il sole 24 ore*», 25 gennaio 2019
- Carpinzano O., Il Campo e la strada. Progetti rigenerativi per nuove ritualità collettive. In «*L'industria delle costruzioni*», n.467, maggio-giugno 2019
- Castagno R., "Lo chiamavamo 'ponte di Brooklyn'. La mia Genova non c'è più" in «*Repubblica*», 20 dicembre 2018
- Ciuffi F., Montanari M., "Architetture della memoria: costruire luoghi per ricordare" in «*antiThesi.it*» 19/02/2004
- Dari A., Crolla il ponte Morandi a Genova. Problema strutturale ma perché?, in «*Ingenio*», a.-, n. 72, 20 agosto 2018
- F.Q., Trentino, ponti e viadotti sotto controllo, in «*giornaletrentino.it*», 15 agosto 2018

Fera C., Urbanesimo e problemi della periferia genovese, in «*Genova*», n. 1, 1960

Fera C., "La legge 167 e i suoi riflessi sull'urbanistica a Genova", in «*Genova*», n. 5, 1963

Gabrielli B., "L'impasse urbanistico genovese. Breve storia di una revisione (da fare) del Prg di Genova", «*Controspazio*», n.1-2, 1971

Gasparoli P., Dalla crisi nascono grandi opportunità, in «*Domus*», n.1028, Ottobre 2018

Gastaldi F., La strada Sopraelevata di Genova: tra storia e attualità, in «*Trasporti e Cultura*», a.-, n. 5, 2003

Goracci A., Genova Ponte Morandi. Come vivere sotto una cupa minaccia?, in «*AgoraVox*», 17 agosto 2018

Greco A., Orazio Carpenzano. Il Campo della Pietra d'Italia. In «*Abitare la Terra*», n.45, 2018

Laurence J., Tonkin P., Space and Memory: a meditation on memorials and monuments, in «*Architecture Australia*», 92, 2003

Melissari L., Perché il Morandi è crollato. Le cause, in «*TPI News*», 20 agosto 2018

Mietta G., Ponte Morandi, l'esperto della commissione: "Non è stato il carico a provocare il crollo, il viadotto era costruito per resistere", in «*Genova24.it*», 17 ottobre 2018

Osborne B.S., Landscape, memory, monuments, and commemoration, putting identity in its place, in «*Canadian ethnic studies journal*», 33, 2001

Plebe A., Il nuovo ponte "semplice e intelligente". Lo studio di Piano e le caratteristiche del viadotto in costruzione, in «*Il Secolo XIX*», del 14 agosto 2019

Saggio A., Cemento d'autore, in «*Costruire*», a. -, n. 102, novembre 1991

Salerno R., Cretto di Gibellina, la colata di cemento più bella del mondo, in «*elle decor.it*», 11/07/2019

Sperandio A., La Liguria chiede la Gronda, ma il Governo la vuole bloccare ancora, in «*Policy Maker*», 22 gennaio 2019

Spirito G., Tracce. La presenza di un'assenza, in «*Hortus.it*»

Tolaianni R., Grande industria e ambiente. Note sul caso genovese nel secondo dopoguerra, in «*I frutti di Demetra*», Roma: Viella, 2008

Villani P., Dinamica e cause del crollo del viadotto Morandi a Genova, in «*Sistemi di logistica*», a.XI, n.4, dicembre 2018

Sitografia

<https://www.tio.ch/svizzera/cronaca/1341457/ponte-morandi-un-quadro-agghiacciante-da-zurigo>

<http://genova.erasuperba.it/sogno-2-milioni-abitanti-divenuto-incubo-cemento>

https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Genova#/media/File:Treno_merci_Torino-Genova,_58.jpg

<http://www.vinciphotofestival.com/michele-guyot-bourg-vivere-sotto-una-cupa-minaccia/>

<https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2018/08/31/dagli-archivi-domus-la-relazione-originale-del-viadotto-morandi.html>

<https://www.terzoalico.it/>

<http://genova.erasuperba.it/begato-comitato-quartiere>

https://www.corriere.it/cronache/18_dicembre_18/ponte-genova-tocca-salini-impregilo-salta-cordata-cimolai-bc050136-0242-11e9-bf79-927a790c292e.shtml

www.dire.it/28-08-2018/228885-genova-renzo-piano-non-studia-solo-un-nuovo-ponte-ripensare-tutta-larea/, 28 agosto 2018, [30/03/2019]

www.awn.it/news/comunicati-stampa/7482-val-polcevera-presentato-il-concorso-di-rigenerazione [15/04/2019]

<https://smart.comune.genova.it/articoli-parco-del-ponte/parco-del-ponte-presentato-il-progetto-vincitore>

<https://www.stefano-boeriarchitetti.net/project/parco-del-ponte-di-genova/>

https://issuu.com/lucacatalano74/docs/i_fiumi_non_esistono_genova

<https://www.studio4architetti.com/774-parco-ponte>

<http://www.openfabric.eu/projects/parco-del-ponte-genova-italy/>

<https://www.flickr.com/photos/kingofdaventry/17680604569>

<http://www.belzec.eu/en>

<https://www.archdaily.com/127198/m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani/>

<https://www.worldarchitecturenews.com/article/1510779/connection-sacred-reason>

<https://www.archdaily.com/127198/m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani/5013fe9128ba0d3b45000ad1-m9-memorial-gonzalo-mardones-viviani-photo>

<https://pentagonmemorial.org/learn/911-pentagon>

<http://www.911monument.com/history.cfm>

http://www.zvihecker.com/projects/page_memorial_site-59-1.html#13

http://www.greatbuildings.com/buildings/Vietnam_War_Memorial.html

<http://thewall-usa.com/>

http://en.banglapedia.org/index.php?title=National_Martyrs%E2%80%99_Memorial

<https://www.architecturerevived.com/national-martyrs-memorial-dhaka-bangladesh/>

https://en.wikipedia.org/wiki/National_Martyrs%E2%80%99_Memorial#/media/File:Sriti_shoud.jpeg [18/11/2019]

<https://www.britannica.com/topic/Gateway-Arch>

https://en.wikipedia.org/wiki/Gateway_Arch_National_Park

<https://blooloop.com/news/gateway-arch-museum-expansion-opens-in-st-louis/>

<http://www.pianidibacino.ambienteinliguria.it/GE/polcevera/polcevera.html>

<https://www.genovacheosa.org/dossier-valpolcevera#mappavalpolcevera>

<https://www.domusweb.it/it/architettura/2019/02/14/abitare-il-ponte-morandi-rigenerare-la-val-polcevera.html>

<http://www.percornigliano.it/chi-siamo/>

<https://www.concorsiawn.it/ilparcodelponte/home>

Documenti

Confindustria Genova, Camera di Commercio, Università di Genova, "Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi Genova, stime preliminari", 4 dicembre 2018

Indagine di ottobre 2018, realizzata da Confrtrasporto-Confcommercio in collaborazione con Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti)

Osservatorio statistico dei Consulenti del Lavoro, *Gli effetti del crollo del ponte Morandi su economia, occupazione e integrazione sociale*, in Focus Lavoro, febbraio 2019

Municipio V Valpolcevera, *Relazione di fine mandato della Presidente* - ciclo amministrativo 2012/2017

ISTAT, *Popolazione residente dei Comuni* - censimenti dal 1861 al 1991, Roma, 1994

Archivio storico della città di Torino, "Carta generale degli stati di terraferma di S. M. Re di Sardegna con indicazione delle Strade Ferrate in esercizio, in costruzione o solo approvate", Torino, 1853

Ministero di agricoltura industria e commercio, *censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911*, Bertero, Roma, 1913; vol.1

COMUNE DI GENOVA, *Piano regolatore generale*, 1976, relazione illustrativa a cura di Claudio Buscaglia

Genova Urban Lab, "Quaderno n. 2"

Piano urbano della mobilità genovese, gennaio 2010

Piano strategico della città metropolitana, aprile 2017

La Gronda di Genova. Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato. Dibattito pubblico, Montalto Dora: Tipografia Gianotti, 2009

Documento ufficiale che riassume le linee programmatiche del Comune di Genova

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, *I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Genova*. Roma: Dara, 2017

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Valutazione del progetto del Terzo Valico dei Giovi*, 10 dicembre 2018

Spea Ingegneria Europea S.p.A in *“La Gronda di Genova. Presentazione delle ipotesi di tracciato”*

Testo unico del regolamento edilizio, 1952, Comune di Genova

Documento ufficiale *PRG 1959 Genova*, Genova: Fratelli Pagano Tipografi Editori

Documento ufficiale *PRG 1974*, Genova: Sagep editori

Documento ufficiale *PRG 1980, Genova*, Comitato tecnico urbanistico regione Liguria

Documento ufficiale *PRG 1997, Genova*, Comune di Genova

Descrizione fondativa del Piano urbanistico comunale, *Analisi del costruito*

Archivio Progetti IUAV, fondo Giovanni Astengo

Disciplinare di Concorso, *Il Parco del Ponte*, Cod. CIG: 7888060907

INU per Genova, *Ricostruire il Ponte per ricostruire una città vivibile e competitiva*, Roma, 6 dicembre 2018

Analisi SWOT Municipio V Valpolcevera, Direzione territorio, sviluppo urbanistico ed economico e grandi progetti territoriali, settore urban lab e attuazione progetti di area portuale, pp.662-666

La Green valley del futuro, Contributo dell'Ordine degli Architetti PPC di Genova, Tavolo della Valpolcevera, 24 gennaio 2019

Tesi di laurea

Coppa A., *La Val Polcevera industriale: sviluppo e declino (1880-1980)*, tesi di laurea in Economia, Università degli studi di Genova, AA. 2003-2004

Giamboni A., Rolando N., *Progetti per Genova*, Tesi di laurea in Urbanistica, Politecnico di Milano, AA.-

Morandotti V., *Genova: Begato, una periferia limite?*, tesi di laurea in Architettura di interni, Politecnico di Milano, AA. 2009-2010

Moretti L., *L'architettura della memoria collettiva*, tesi di laurea in Architettura delle Infrastrutture e del Paesaggio, Università degli studi di Bologna, AA. 2013/2014



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Lavoro e abito in questo quartiere, da un anno circa, sono straniero ma vivo a Genova da tre anni, prima abitavo in un'altra zona, poi mi sono spostato qui».

Si sposta frequentemente da questo quartiere o rimane prevalentemente in zona?

«Sì, sono abituato a spostarmi molto perché qui a Certosa non ci sono molte possibilità. Soprattutto la sera, vado in centro perché non ci sono locali».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Per andare in centro la metro. Se invece devo andare in altri quartieri della città prendo l'autobus».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«La metro passa, anche se chiude alle 21. Servirebbe infatti un servizio notturno, o quanto meno una fascia oraria più estesa. Gli autobus, invece, hanno dei problemi: spesso le corse saltano e da quando è crollato il ponte impiegano molto più tempo per il tragitto perché devo-

no fare una strada più lunga per attraversare il fiume. Quindi finisce che si evita di prenderli».

Se ci fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì certamente, se passasse anche la sera e collegasse non solo con il centro ma anche con gli altri quartieri a nord della valle sarebbe apprezzato dagli abitanti di questa zona. Si sentirebbero meno tagliati fuori dalla vita della città».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, sarebbe molto comodo e veloce muoversi in bici. Al momento però non è possibile perché non ci sono piste ciclabili, quindi spostarsi in bicicletta non è sicuro».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Un giardino per i bambini, perché qui mancano. Ci sono delle piccole aree gioco di 40 metri qua-

dri ma asfaltate e i bambini giocano praticamente in mezzo alla strada. Mi piacerebbe un posto con un po' di verde dove portare a giocare mia figlia».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«È molto pesante. Per tornare a casa la sera devo prendere il taxi e spendere 30 euro. In questo quartiere vive molta gente e si dovrebbe organizzare un modo per consentire gli spostamenti anche perché, se tutti prendessero la macchina, Genova si bloccherebbe. Succedeva già prima, ma ora che è crollato il ponte la situazione è senz'altro peggiorata. Abbiamo un disperato bisogno di mezzi pubblici».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non sono molto fiducioso. Il Comune di Genova dice di voler realizzare un grande parco sotto il nuovo ponte, ma non so se lo faranno mai. Se così fosse, sarebbe una bella cosa per questo quartiere. Vedremo cosa accadrà».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Ho vissuto qui per circa dieci anni, per cui lo conosco molto bene. Ormai sono diversi anni che non abito in questo quartiere, ma ho sempre continuato a frequentarlo».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Si assolutamente, mio figlio abita qui quindi mi capita di venire molto spesso».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Purtroppo non ci sono molte possibilità. C'è un'unica linea da decenni, il bus numero 7. Dopo il crollo del ponte Morandi è stata prevista anche un'altra linea sostitutiva, ma copre solamente una parte di questa zona e poi sale verso Begato».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Parlando della mia esperienza il 7 funziona abbastanza bene. Certo, non è esattamente veloce, ma quello dipende dal traffico intenso di questa città. Per evitare il traffico ci sarebbe la metro, ma

ha pochissime fermate e raggiunge solo alcune zone. Io comunque mi ritengo fortunata, non essendo costretta a utilizzare l'automobile per venire a trovare mio figlio, ma se abitassi in un'altra zona della città questo non sarebbe possibile».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Assolutamente. La zona adesso è stata penalizzata parecchio per la caduta del ponte ed è un disastro, perché chi arriva da Sestri o da Sampierdarena non può passare e deve fare un giro infinito. Questo comporta un traffico notevole. Conosco persone che per andare a lavorare a seguito di quanto è successo devono alzarsi più di un'ora prima, e questo non è giusto. È un disastro. Un quartiere morto, molti negozianti hanno dovuto chiudere».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Vorrei un luogo che richiami la storia di questo quartiere, dove si possano fare delle feste e la popolazione possa condividere, per essere una

comunità. Negli ultimi anni la popolazione è profondamente cambiata. Si creano scissioni etniche e il quartiere è diviso. Quando io vivevo qui si facevano delle feste in strada, eravamo molto uniti, ora è inimmaginabile una cosa del genere».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io credo che una volta ricostruito il ponte e, di conseguenza, ripristinato il passaggio, la zona debba essere necessariamente rivalutata. Era una zona già penalizzata prima. Da quando mi sono spostata in un altro quartiere, circa dieci anni fa, Campasso è molto cambiato. Problemi ce n'erano già, semplicemente dopo quello che è successo sono stati portati alla luce. Almeno adesso siamo sotto i riflettori».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Lavoro qui, anche se non ci abito».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«L'azienda per cui lavoro ha la sede qui, poi ovviamente facendo il promoter mi sposto per tutta la città, quindi mi sposto continuamente».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Ultimamente mi sposto in automobile, prima utilizzavo più spesso l'autobus».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Io preferisco la macchina per questioni di tempo, nonostante il traffico che è particolarmente intenso verso le 18, quando tutti escono dagli uffici. L'automobile permette di muovermi con più comodità, l'autobus magari salta delle corse e non sempre ha la sua corsia, quindi rimane bloccato nel traffico».

Se vi fosse un tram veloce di collega-

mento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, certo. Se mi permettesse di arrivare in orario agli appuntamenti lo userei tutti i giorni».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«No, perché con il lavoro che faccio non posso permettermi di arrivare scomposto dai clienti. Magari il weekend per andare a bere qualcosa la sera con gli amici, visto che è sempre un problema trovare parcheggio, ma i mezzi non passano fino a tardi».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Sarebbe bello avere una zona pic-nic, o comunque dei tavoli per pranzare. Io e i miei colleghi mangiamo in piazza Petrella quando siamo in ufficio, perché è l'unico posto con un po' d'ombra d'estate, ma non è un granché, è pur sempre tra i palazzi. Sarebbe bello avere un posto con il prato dove fare una pausa prima di tornare a lavoro».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Si dovrebbe migliorare a livello stradale, per rendere questa zona più collegata alle altre e implementare i trasporti pubblici per combattere lo smog. Devo dire che la giunta comunale ha saputo affrontare la tragedia abbastanza

bene, realizzando fin da subito strade alternative per cercare di non tagliare completamente fuori questa parte di città. Ovviamente non è stato del tutto possibile perché quel ponte era fondamentale. Parlando del futuro, spero che la politica continui con questa tabella di marcia e rispetti tutte le promesse fatte a noi che viviamo questa zona. Sono fiducioso, per ora».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io lavoro qui, da subito dopo il crollo del ponte, quindi da circa un anno. Lavoro per una catena di negozi che ha più sedi a Genova, prima lavoravo in centro, poi dopo il crollo il ragazzo che lavorava qui ha avuto troppa paura e se ne è andato, allora hanno messo me al suo posto».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Non abitando qui mi sposto verso questa zona tutti i giorni per venire a lavorare, per quanto riguarda gli spostamenti all'interno del quartiere non sono molti perché non è molto quello che offre».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«L'automobile principalmente, o a volte la metro ma solo se dormo dai miei, perché da casa mia non c'è la fermata. Questa città è tanto bella, ma per la mobilità ha seri problemi».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Parlando della metro sì, cioè passa

frequentemente, ma purtroppo non arriva quasi da nessuna parte. Gli autobus invece hanno seri problemi di gestione».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, certo. Anche per evitare di prendere l'auto e rimanere bloccato nel traffico, sarebbe bello».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì perché no, non so se la userei d'estate per venire al lavoro, in una giornata come oggi sarebbe complicato per via del caldo afoso, però sì sarebbe bello».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Hanno detto che faranno questo parco pubblico e mi sono chiesto come sarà visto che le mancanze di questa zona sono tante, io non ho figli ma non c'è un posto per portare

i bambini a giocare che abbia un po' di verde non artificiale. Questa cosa mi fa rabbrivire. Non credo capiti anche in altre città una cosa del genere. Per quanto riguarda le mie abitudini vorrei un posto per mangiare in tranquillità, per passare la pausa pranzo, perché anche da quel punto di vista qua intorno non c'è niente, io di solito mangio in negozio perché c'è l'aria condizionata, però sarebbe bello prendere una boccata d'aria ogni tanto».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io sono fiducioso, credo che una volta ricostruito il ponte la viabilità ritornerà normale ed essendo ormai una zona sotto gli occhi di tutti, non solo di tutta l'Italia ma del Mondo intero, credo che rialzerà la testa, sia per quanto riguarda negozianti che gli abitanti. Il problema ora come ora sono proprio le strade, perché di due non è agibile neanche una. Bisogna fare un giro assurdo sia per andare in centro sia per andare verso Ponente, quindi diciamo che per adesso aspettiamo la ricostruzione, nel frattempo siamo isolati».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo qui. Ho sempre vissuto qui».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, certamente... Più all'interno che al di fuori, per via dell'età forse, cerco sempre di restare nei pressi di casa mia, mi dà sicurezza».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Prima che venisse giù il ponte mi spostavo di più... Ora a volte prendo la metro ma sono anziana preferisco farmi accompagnare in macchina».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, proprio per questo forse tendo ad evitare i mezzi pubblici. La metropolitana in alcuni orari è molto piena e bisogna aspettare sulla banchina che ne passi un'altra, ed è il mezzo che funziona meglio, si figuri gli altri».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifi-

co per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Prima riuscivano ad accompagnarmi a fare dei servizi in altre zone della città, ora è tutto complicato. Per compiere alcuni tragitti prima impiegavi 20 minuti ora ti serve più di un'ora. Capisco che accompagnarmi è complicato. Bisogna avere molto tempo e soprattutto molta pazienza».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Come ho già detto preferisco farmi accompagnare, però se fosse comodo e mi portasse dove devo andare magari sì».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«In bicicletta non ci vado più da anni, però mi piacerebbe portare i miei nipoti, guardarli mentre vanno in bici magari seduta su una panchina».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Cam-

passo, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi basterebbero delle panchine in mezzo a un prato magari sotto la chioma di un albero, ci passerei sicuramente del tempo, ormai sono anziana non posso fare più molte cose, ma questo potrei farlo, mi piacerebbe. Poi come ho detto ho dei nipoti, vorrei portarli a giocare in un posto dove possano stare a contatto con la natura, qua non ce ne sono».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Spero che quando si ricostruirà il nuovo ponte torni tutto come prima. È stato veramente un trauma non sentirsi più appartenenti a una città. Nonostante la mia età non ho voluto abbandonare il mio quartiere, e non lo farò, e sono fiduciosa che Genova non abbandonerà me e le altre persone che vivono qui».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo quidaanni, casamia è accanto al Campasso».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Non mi sposto molto per la città, resto sempre in questo quartiere, tranne la domenica che me ne vado in centro».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Non ho più la patente quindi prendo l'autobus o la metro. Ma preferisco la metro».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Per quanto riguarda i miei spostamenti, facendo solo Campasso -centro avanti e indietro sì, la metro va bene. Però se volessi andare da qualche altra parte potrebbe essere un problema dal momento che non posso usare l'automobile e prendere un autobus ormai è diventata un'impresa».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifi-

co per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«È cambiata, molto. Quello che è successo ha lasciato tutti noi sconvolti. Io ci sono cresciuto sotto quel ponte, quando ero ragazzo ci davamo lì sotto gli appuntamenti con le nostre coetanee, quel ponte ha cambiato la vita di tutti... Per gli spostamenti non avendo la macchina non ho sofferto il problema dell'aumento del traffico e delle strade alternative, ma ho avuto altro tipo di sofferenza: affettiva».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Certo, come ho detto prima, vado sempre in centro, quindi sarebbe molto comodo per me».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

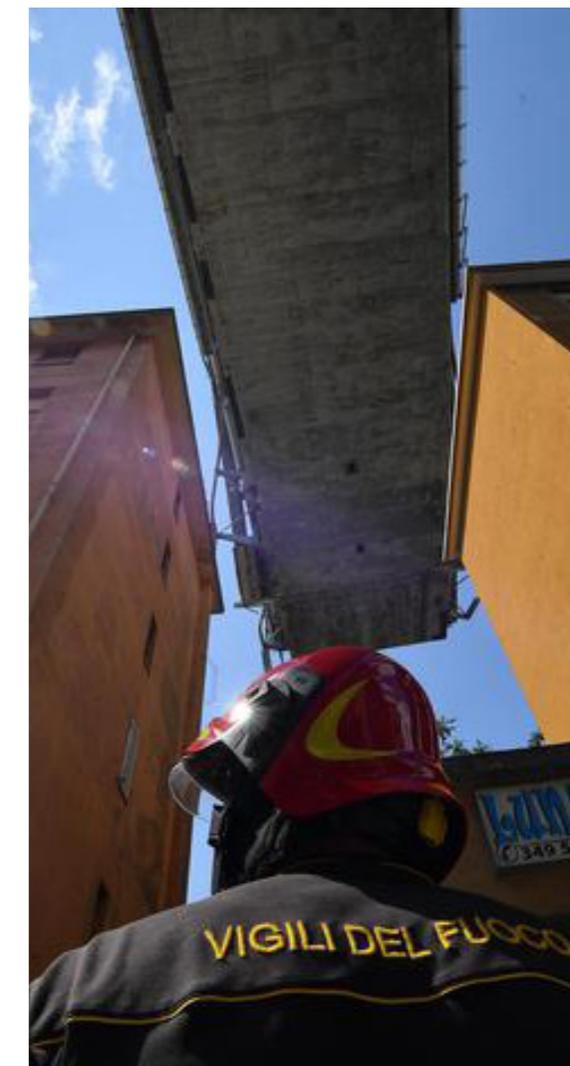
«Non ho l'età per andare in bicicletta, però sarebbe bello fare delle lunghe passeggiate in un luogo ombreggiato durante le belle giornate d'estate come quella di oggi».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi piacerebbe una cosa normale come uno spazio per i bambini, un posto in cui portarli a giocare. Qui non ce ne sono. Più di tutto mi piacerebbe quello, perché già l'idea di un parco riqualificherebbe molto questa zona».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non sono molto fiducioso, voglio solamente aspettare e vedere se verranno mantenute le promesse che ci sono state fatte. Per ora non immagino niente, penso che il ponte nuovo verrà ricostruito e che si cercherà di tornare alla normalità, certo un bel parco aiuterebbe».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io vivo a Rivarolo, ma scendo spesso verso Certosa. Mi sono trasferito lì da una quindicina d'anni, sono di Genova ho sempre vissuto qui, prima ancora vivevo a Bolzaneto».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, vengo quasi tutti i giorni qui».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io utilizzo quasi sempre la macchina».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Paradossalmente da quando è caduto il ponte Morandi ce ne sono di più. Mi spiego meglio. I disagi causati dal crollo sono stati infiniti dal punto di vista della mobilità, ovviamente gli autobus fanno un giro più lungo e impiegano più tempo per arrivare da A a B, però mi è sembrato come se avessero incrementato il servizio, hanno anche previsto una serie di agevolazioni che prima non c'erano. Ci sono dei bus gratuiti ad esempio».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Ho riscontrato problemi di mobilità generale, il traffico c'è sempre stato, ma mai come da quando non c'è più il ponte. Le ore trascorse in fila si sono moltiplicate per tutti noi».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Certo, se mi consentisse di evitare di prendere la macchina per fare su e giù da Rivarolo, lo utilizzerei sicuramente».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Per andare in bici no, però per camminare sì, anche a mia moglie piacerebbe, si lamenta sempre perché vorrebbe un bel parco per camminare».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Cam-

passo, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Sarei molto contento se venisse realizzato veramente un parco, perché questo quartiere ne ha bisogno. Non vorrei riscontrare grandi funzioni, quanto semplicemente una fetta verde di quartiere, sarebbe molto bello».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io spero che faranno tutto quello che hanno detto che sarebbe stato fatto per migliorare la vita all'interno di questo quartiere. A me va bene così, non voglio niente di particolare, solo strade che permettano gli spostamenti e che Genova non finisca per diventare a compartimenti che non dialogano fra loro».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo qui, da quando avevo circa dieci anni, ora ne ho quasi sessanta... faccia lei il conto».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, mi sposto tutti i giorni per andare a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Utilizzo l'autobus o la metropolitana. Comunque mezzi pubblici».

Le corse sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Non del tutto, funzionavano meglio nell'immediato crollo del ponte, quando avevamo tutti gli occhi, e le telecamere soprattutto, puntate addosso. Ora piano piano, sta ritornando tutto, in senso peggiorativo come prima. E comunque i disagi, anche se non abbiamo più le telecamere puntate, li abbiamo ancora. Di alcune linee di autobus ne passa uno ogni 20 minuti, spesso sparisce e non arriva, chi deve spostarsi per andare a lavorare non può sopportare tutto questo. Io

capisco che si tratta di bus gratuiti, pensati per agevolare gli spostamenti a seguito del crollo del ponte, però non funziona. Preferirei che lo mettessero a pagamento e lo facessero funzionare, altrimenti siamo doppiamente presi in giro».

Per quale motivo non utilizza un mezzo privato come l'automobile?

«Perché per la città non ne vale la pena, Genova ha un grande problema di parcheggi oltre che di traffico. Pagare tre euro per lasciare la macchina mezz'ora non ha molto senso. Diciamo che se posso mi sposto sempre con i mezzi pubblici, quando vado verso i quartieri a nord della valle che so che con l'autobus è un problema, prendo la macchina»

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Io lavoro a Sampierdarena, i miei spostamenti ne hanno risentito nel senso che prima andavo a piedi a lavoro e tornavo a piedi, ora non posso più farlo. Il ponte crollando ha tagliato la Valpolcevera a metà, non posso più scendere a piedi

perché la strada è chiusa, quindi prendo la metro per una fermata e mi faccio un pezzo a piedi tornando indietro in sostanza. Però va bene così, mio marito che per andare a lavorare prende l'auto si deve svegliare molto prima rispetto a un anno fa... diciamo che c'è chi è messo peggio».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Assolutamente sì, qualsiasi cosa mi permetta di spostarmi senza dover prendere l'automobile io la utilizzo».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Dicono che non si dimentica come andare in bicicletta, ormai sono tanti anni che non vado. Se fosse protetta sì, qua con le macchine e con le moto sono pazzi, bisogna stare attenti, però se fosse all'interno di un parco assolutamente sì. Quando via Walter Fillak era aperta, c'era tanta gente che andava in bici nella bella stagione... a loro rischio e pericolo! Non c'era pista ciclabile sicura, infatti io non son mai anda-

ta però si vedevano ciclisti per queste strade».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Io non ho figli, però ho due cagnolini e li tratto come se fossero figli. Mi piacerebbe avere un parco come quello di Torino, il parco del Valentino, so che qui non c'è abbastanza spazio, perché siamo arroccati su una montagna, però mi piacerebbe un bel parco dove portare i miei cagnolini a passeggiare anche per un'ora, in mezzo agli alberi. Mi piacerebbe respirare un po', stare tra la natura, ne parlavo l'altro giorno con mio marito».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Subito quando è accaduto l'ho visto molto male, siamo stati tagliati fuori dal resto della città. Alle nove di sera qua, sotto casa, non si sentiva niente. C'era il silenzio assoluto. Non si sentiva il treno, non si sentiva più nulla. Poi diciamo che la vita cerca di andare di avanti, di riprendersi nonostante tutto. Non so, io c'è stato un momento in cui ho pensato che questo posto sarebbe diventato un ghetto. Tanti

negozi hanno chiuso, tanta gente si è trasferita. Ora sono più fiduciosa, se procedono i lavori del nuovo ponte e verrà ripristinata la viabilità possono cambiare tante cose, anche questo parco che dicono che faranno se sarà fatto sicuramente sarà una bella cosa per il quartiere. Se posso dire quello che vorrei... io vorrei un ambiente più sereno, perché ora non è così. Questa cosa mi rattrista molto perché Genova è una bella città, ma stanno facendo di tutto per buttarla giù. Alcuni quartieri si salvano, altri sono lasciati allo sbaraglio. Il 14 agosto ha aumentato una situazione che c'era già. E penso che sarà sempre peggio, ma voglio ancora credere che possa cambiare, perché Genova si è sempre tirata su dai disastri, e ne ha avuti tanti... quindi voglio credere che se vogliamo possiamo cambiare il futuro di questa zona».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Lavoro qui da un anno circa. Faccio il meccanico».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, non abitando qui vengo tutti i giorni per venire a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Vengo al lavoro con lo scooter, per forza».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Assolutamente no, a parte la metro i mezzi pubblici risentono del traffico. Io la metro non posso prenderla perché ha poche fermate e nessuna vicino casa mia quindi sarebbe inutile prendere un autobus e restare nel traffico».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Prima prendevo la macchina ma ora è impossibile, hanno cambiato tutte le strade, trovo traffico con lo scooter figuriamoci in auto».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, venire al lavoro in bicicletta sarebbe molto figo. La userei al posto dello scooter, così risparmierei anche la benzina».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì ma preferirei la bici a quel punto, così sarei più libero a livello di orari. Però in alternativa sì».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Una zona per i bambini e del verde in generale. Mi accontento di poco forse, ma perché qua non c'è niente. Vedere i bambini che giocano in strada e mi mette tristezza, almeno una zona alberata e dei giochi per bambini».

Anche una zona con dei campi sportivi sarebbe interessante per questa zona, c'è il campo della parrocchia ma sarebbe bello avere alternative, magari un campo con degli spalti per organizzare tornei tra ragazzi a cui le persone possano assistere, sarebbe bello».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Uno schifo, devo essere sincero, non sono per niente fiducioso. Non mi è piaciuto come hanno gestito la cosa, non hanno dimostrato di avere tatto con gli abitanti di questo quartiere, ma anche con chi come me ci lavora. Per questo hanno perso tutta la mia stima e la mia fiducia, staremo a vedere, secondo me finirà peggio di prima».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Sono il parroco di Certosa, vivo e lavoro qui. Sono 24 anni che abito in questo quartiere».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, all'interno molto, per il resto della città non giro molto, il mio ruolo richiede la mia presenza all'interno del quartiere».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Non mi sposto tutti i giorni, ma quando lo faccio utilizzo la metropolitana».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Essendo sincero, la metropolitana funziona abbastanza bene anche se potrebbero incrementare le corse ma non ci sono treni sufficienti per farlo. Gli autobus invece non sono comodi, saltano delle corse e recano molti problemi, anche se a differenza della metro ti consentono di arrivare più o meno ovunque in città».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Dal punto di vista degli spostamenti, devo essere sincero, non è cambiata molto, ma proprio perché mi muovo solo con la metro. Per quanto riguarda la vita invece, quella è cambiata molto, da parroco ho molti più impegni... Cerco di stare vicino il più possibile agli abitanti di Certosa, sono rimasti tutti molto scossi dall'accaduto».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Io personalmente no, perché non so andare in bicicletta, però sono sicuro che molti la utilizzerebbero. Sicuramente tutti i ragazzi del quartiere che frequentano la parrocchia, se potessero venire autonomamente in bici senza costringere i genitori ad accompagnarli sarebbe una cosa molto bella».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

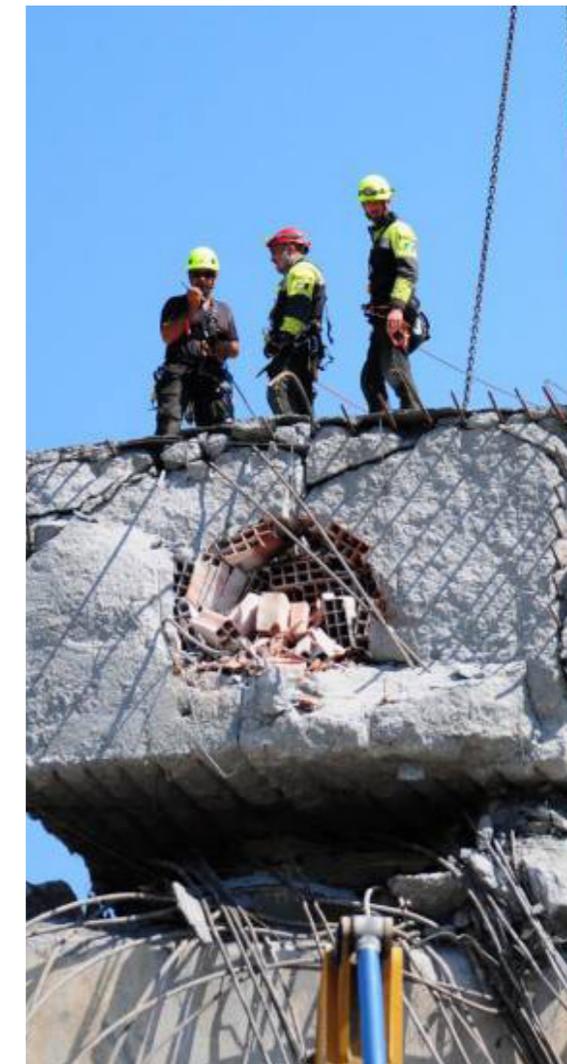
«Certo, lo utilizzerei al posto della metro che non mi consente di arrivare dappertutto».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Già un parco di base qui sarebbe gradito perché non c'è niente a livello di aree verdi. E poi dovrebbe essere fornito di giochi per bambini. Noi a livello di parrocchia cerchiamo di organizzare giochi vari per tenere i bambini occupati, ma i mezzi sono limitati. Facciamo delle attività anche di doposcuola, aiuti compiti ecc.. ma sarebbe bello portarli anche in un bel parco a fare una passeggiata o farli giocare di più all'aperto».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Mah, io più che immaginare, spero. Spero che veramente si impegnino per riqualificare la zona, magari dando vita a questo parco di cui si parla tanto. Staremo a vedere, sono fiducioso comunque perché credo in questa città e nella voglia di rinascere».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io lavoro qui, da sedici anni, però non ci vivo. Abito a 30 km più o meno da qui, anche se trascorro più tempo qui che a casa.»

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, tutti i giorni vengo qui per lavorare.»

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Sia io che mio marito, condividiamo l'attività, utilizziamo il treno per spostarci, ci fermiamo a Busalla, poi lì abbiamo una macchina che utilizziamo per scendere fin qui.»

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«In realtà ci sarebbe un autobus, ma è impossibile affidarsi a quello perché mio marito la mattina apre alle 5:30, e l'autobus non passa ancora a quell'ora e quando chiudo l'attività io magari salta la corsa e arrivo a casa alle 21. Risulta veramente difficile affidarsi ai mezzi pubblici qui.»

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Il problema è stato enorme, abbiamo dovuto lasciare una macchina a Genova con cui ci spostavamo da qui a Bolzaneto e ritorno, perché il treno l'ultima fermata che faceva era Bolzaneto poi prendeva la galleria e quindi dovevamo scendere per forza lì. Abbiamo lasciato questa macchina a Genova che ci ha fatto da navetta in pratica. Già ora è diverso perché hanno ripristinato parte della ferrovia e possiamo scendere a Rivarolo, ma i tempi immediatamente successivi è stato un incubo, agosto, settembre, ottobre... non ci voglio nemmeno pensare!».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Per tornare a casa no, perché obiettivamente è troppo lontana, 30 km non sono uno scherzo in bicicletta. Mio marito però è un ciclista amatoriale, quindi sicuramente per altri spostamenti sì, la utilizzerebbe sicuramente. Ultimamente non va più in bici perché ha pau-

ra di essere investito quindi se fosse protetta, addirittura all'interno di un parco perché no.»

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Assolutamente sì, non aspetto altro che poter usufruire di un mezzo pubblico che funziona bene e colleghi questo posto al resto della valle.»

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Ne parliamo tanto a casa in questi giorni di questa ipotesi che ha dato il comune del parco, sarebbe una bellissima cosa. L'unica preoccupazione è che il parco non venga poi custodito bene e diventi un luogo per lo sviluppo della malavita. Se fosse un luogo controllato sarebbe bellissimo, altrimenti forse un po' troppo pericoloso, perché è un po' fuori del centro abitato. Io comunque vorrei semplicemente un po' di verde dove andare a passeggiare.»

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io sono una commerciante di questa zona, ma voglio mettere da parte il fattore economico. Abbiamo perso molti clienti, alcuni sono andati ad abitare distanti, ad esempio in Riviera. Tra i rimanenti, quelli che abitano più vicini qualcuno torna a trovarci, anche solo per salutare perché comunque sono affezionati. Dal punto di vista economico è stato un disastro, guardando a quello è ovvio che siano calati gli incassi. Abbiamo pensato più volte di chiudere l'attività, ma poi l'affetto nei confronti di questo posto era troppo, moltissime attività non ce l'hanno fatta, avevamo paura che questo diventasse un quartiere fantasma, ma abbiamo resistito. Mi ritengo comunque ottimista e speranzosa. Se si riqualificherà veramente questo posto magari le persone tornano a vivere qui sarà tutto in discesa, sicuramente anche meglio di prima.»

Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io vivo qui da circa vent'anni».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì assolutamente, non lavorando qui devo spostarmi tutti i giorni per andare a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Personalmente utilizzo i mezzi pubblici, di solito la metropolitana».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Per quanto mi riguarda sì, il posto dove lavoro è facilmente raggiungibile in metro. Mi capita a volte di far tardi al lavoro perchè il vagone è troppo pieno e la corsa dopo è in ritardo, ma mi trovo abbastanza bene, non voglio lamentarmi perché c'è chi ha situazioni molto peggiori, specialmente da dopo la caduta del ponte».

A proposito di questo, in seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello

specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«I primi mesi sono stati terribili, anche per me che dovevo andare in metropolitana. Le strade erano chiuse quindi le persone prendevano la metro anche sono per uscire dal quartiere, le lascio immaginare la quantità di persone all'interno dei vagoni... Ora la situazione come le dicevo prima è migliorata, certo impiego più tempo per arrivare al lavoro e poi per ritornare a casa, ma non posso lamentarmi».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sicuramente sì, se attraversasse la città e collegasse con i comuni a nord della valle sarebbe bellissimo».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, quando non posso andare in bicicletta qualora venga realizzata la ciclabile».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi piacerebbe che ci fosse una tensostruttura per eventi, così da poter fare qualcosa nel parco anche di sera, mantenendolo vivo. Sarebbe bello organizzare spettacoli teatrali, penso anche alle recite scolastiche dei miei

figli, si potrebbe sfruttare in molti modi».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io mi ritengo fiducioso, penso che questo quartiere dopo quanto è accaduto abbia la sua opportunità di riscatto e debba coglierla. Vedremo».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Abito a Certosa».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, sono una collaboratrice domestica quindi mi sposto spesso sia all'interno del quartiere sia per la città».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Non avendo la patente utilizzo gli autobus per spostarmi per andare a lavorare».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Non dappertutto, spesso mi faccio delle belle camminate».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Impiego molto più tempo per andare al lavoro e tornare a casa, i primi tempi era impossibile praticamente spostarmi, le strade erano chiuse gli autobus non passavano, un disastro».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Per andare in bicicletta no, però a seconda di dove devo lavorare la utilizzerei per andare a piedi al lavoro».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Certamente, sarebbe una grande cosa per questo quartiere e per tutta la valle».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi piacerebbe un grande spazio per far giocare i bambini in tranquillità, non dovendosi preoccupare delle auto e dei pericoli. Poi un bar, un punto ristoro, qualcosa dove potersi incontrare con gli amici per un caffè im-

mersi nel verde mentre i bambini giocano».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Vorrei vedere Certosa rinascere, penso che possa farcela, la speranza c'è e c'è anche la voglia di contribuire a rendere questo posto migliore».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo a Certosa da cinque anni».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, perché non lavoro all'interno del quartiere quindi devo spostarmi per raggiungere il luogo dove lavoro».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Utilizzo i mezzi pubblici, preferisco aspettare l'autobus che salta le corse piuttosto che aspettare in coda in macchina ore infinite perché c'è traffico».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Come le dicevo no, i mezzi pubblici andrebbero gestiti in maniera diversa, sono di più le corse degli autobus che saltano rispetto a quelle effettive».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«È cambiata perché prima mi capitava spesso di andare al lavoro a piedi ora sono costretta ad usare i mezzi pubblici, come la metro per una fermata. E anche per quanto riguarda la metropolitana i treni a disposizione sono insufficienti a sopperire ad eventuali guasti».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, come dicevo prima, sono una camminatrice, mi piace camminare».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, ma preferirei la ciclovia».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Sicuramente un'area giochi per i bambini, perché qui non ce ne sono, poi mi piacerebbe un'area picnic. Mi piacerebbe anche anche un'arena per le manifestazioni».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Mah, io sono fiduciosa. Quello che penso realmente è che non si può che migliorare».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Abito a Certosa da molti anni ormai».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, per andare a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io utilizzo i mezzi pubblici per spostarmi».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Assolutamente no, la metro funziona abbastanza bene, ma coprendo poche zone non risolve del tutto i problemi».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Impiego più tempo per raggiungere il centro della città e le riviere, ma ora la situazione è migliorata. Il problema

vero è stato nell'immediato dopo crollo».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, assolutamente, ogni tanto uso la bici anche ora, senza ciclabile, quindi sarebbe una cosa utile».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, più mezzi pubblici ci sono meglio è per chi deve spostarsi. Sarebbe bello rendere le persone meno schiave dell'automobile».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Vorrei un parco urbano che abbia uno spazio per i bambini, ma anche per i ragazzi. Non ci si deve dimenticare dei ragazzi, anche per loro non c'è niente in questo quartiere, sarebbe bello avere una pista atletica, dei campi sportivi, ovviamente attrezzati di spogliatoi, servizi igienici e docce».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io mi ritengo in parte fiducioso riguardo al

futuro di questa zona, dico in parte perché penso che ci voglia impegno e pazienza da parte di tutti, sia cittadini, sia enti pubblici».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo qui e ci lavoro».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«All'interno sicuramente, esco soltanto il fine settimana praticamente».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«L'automobile, quasi sempre, raramente la metro».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Se funzionassero giuro che li utilizzerei, è impossibile farlo, la metro è quasi sempre piena di gente e gli autobus hanno problemi tutti loro, sono gestiti veramente male».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Per quanto riguarda il tragitto poco, avendo

tutto nel quartiere è facile per me spostarmi, per quanto riguarda il fattore economico è tutto un altro discorso, ma non voglio parlarne...».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, sarebbe piacevole andare a lavorare in bicicletta ogni tanto».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

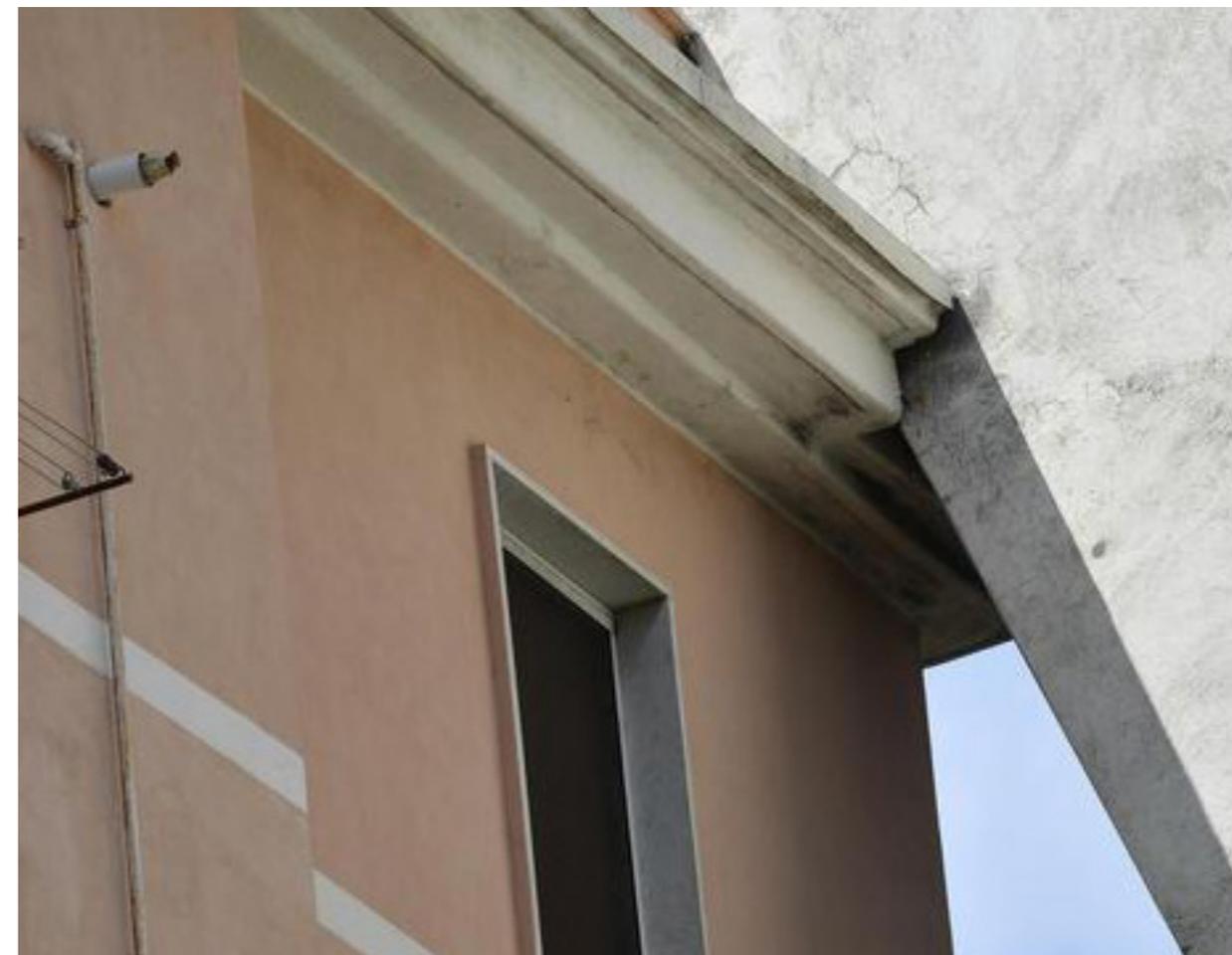
«Come ho detto prima, se ci fosse un metodo alternativo per spostarsi che non sia l'automobile lo utilizzerei sicuramente».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Vorrei degli spazi d'aggregazione, dove anziani e bambini possano condividere il tempo... Mi piacerebbe che ci fossero dei grandi tavoli, dove poter organizzare attività didattiche».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non sono ottimista, ma voglio esserlo. Staremo a vedere quello che succederà».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Abito qui da quando mi sono iscritta all'università, sono una studentessa».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, mi sposto tutti i giorni per frequentare le lezioni, studiare, andare in biblioteca ecc...».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Diciamo che non ho molta scelta, utilizzo i mezzi pubblici».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, la metro spesso è piena e non riesco a salire, quindi devo aspettare la corsa successiva che non è dopo due minuti, ma dopo 5,6,7... Dipende».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Per quanto riguarda gli spostamenti è tutto più rallentato, ora si sta tornando alla normalità... Il mio problema non è stato di mobilità ma di salute, ho iniziato ad avere attacchi di panico, ansie... Avevo anche pensato di andare via da Genova, lasciare l'università, ora piano piano mi sto riprendendo anche io».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì assolutamente, alcune mie amiche che studiano a Milano o in altre città prendono spesso la bici, e hanno invogliato anche me a fare lo stesso, sarebbe comodo».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, se mi permettesse di arrivare all'università o di uscire la sera e fare più tardi senza ricorrere al taxi per tornare a casa, certamente».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi piacerebbe un percorso ginnico, per fare sport all'aperto il fine settimana. Poi una zona picnic con dei grandi tavoli in cui poi possiamo studiare magari, anche un bar o un posto in cui ritrovarsi la sera».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non essendo di qui non mi sono mai fatta questa domanda, pensando che il mio futuro non sarebbe dipeso da quello della zona. Penso comunque, che si stiano impegnando per risolvere i numerosissimi problemi che ci sono e che l'impegno si vede. Come sarà sinceramente non saprei dirlo».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo qui».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, tutti i giorni, mi sposto per andare al lavoro».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Dipende, mi spiego meglio, quando sono di guardia uso lo scooter, che mi consente di spostarmi velocemente, quando invece non sono di guardia utilizzo i mezzi pubblici».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Alcuni giorni è più semplice spostarsi altri meno, comunque andrebbero incrementati sia dal punto di vista di corse giornaliere sia del percorso che devono coprire».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Dal punto di vista lavorativo per me non è cambiato molto, a parte nell'immediato dopo crollo, quando tutte le strade erano chiuse e dovevo fare un giro immenso per andare a lavorare e tornare a casa. Dal punto di vista personale è cambiato molto, mi sposto meno con la famiglia, e quando succede avviene sempre con mezzi privati e largo anticipo».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, se rendesse la zona in cui vivo ben collegata a quella in cui lavoro assolutamente sì».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, vale lo stesso discorso della pista ciclabile, se fosse comodo assolutamente sì».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Vorrei una zona dove fare work out, sarebbe bello fare attività fisica fuori da un ambiente chiuso come la palestra, credo che sarebbe anche invitante per le persone che normalmente non fanno attività fisica l'idea di poterla fare stando all'interno di un parco li inviterebbe secondo me, mi piacerebbe anche magari uno spogliatoio o comunque degli armadietti dove poter lasciare gli effetti personali in sicurezza mentre si fa sport».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non molto fiduciosa sinceramente, un giorno si sente in giro che la zona sarà indicata come papabile stabilimento per container, un altro giorno si sente che ci sarà una riqualificazione dell'area e si farà un parco pubblico. Io per ora non credo né all'una né all'altra cosa, voglio proprio aspettare e vedere che succederà».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io lavoro a Campi».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, non vivendo qui ovviamente vengo tutti i giorni per lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io utilizzo mezzi privati, prima l'automobile, ora lo scooter per evitare il più possibile il traffico».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, in realtà no. Da casa mia a qui non c'è una via alternativa a quella privata per arrivare che non comprenda anche una bella camminata, se dovessi spostarmi per piacere lo farei, ma essendo per lavoro non posso permettermi di fare tardi».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Per un periodo mi facevo un pezzo a piedi da casa alla metro, prendevo la metro da De Ferrari a Brin e poi facevo un pezzo di strada a piedi o con la navetta aziendale. Sicuramente il crollo ha causato un impatto molto forte sul traffico, soprattutto dovuto alle chiusure stradali, condizionando così anche gli scooter».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì certo, mi piacerebbe venire al lavoro in bicicletta».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, in alternativa alla bici per venire al lavoro perché no».

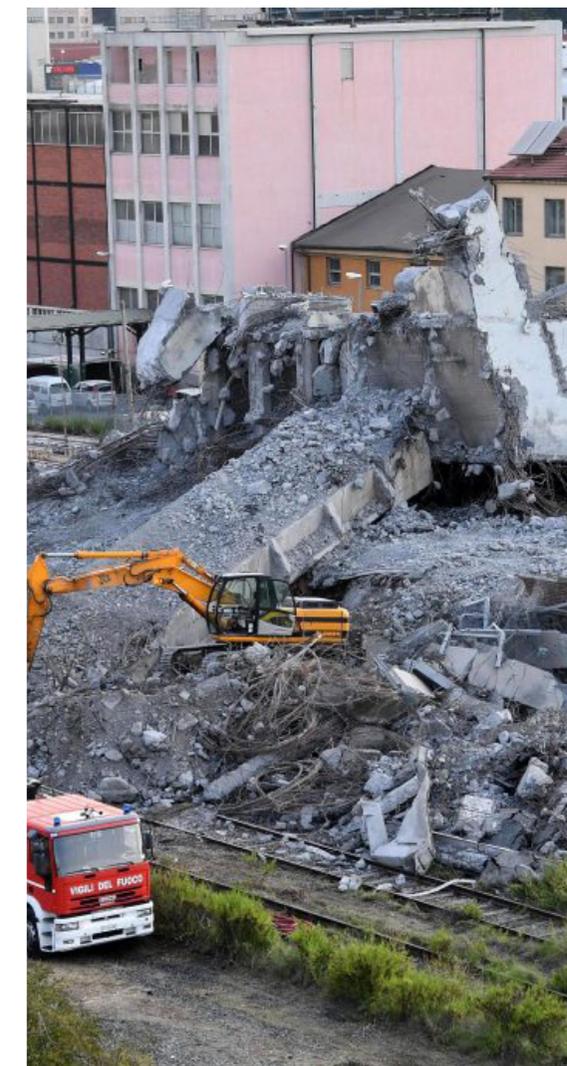
Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Personalmente mi piacerebbe avere una pista per correre, delle strutture come tubolari in fer-

ro per l'esercizio fisico, per scaricare la tensione dopo il lavoro prima di tornare a casa, e poi sarebbe bello un'area picnic, o qualcosa di simile, con dei tavoli per trascorrere la pausa pranzo all'aria aperta e non dentro all'ufficio. In generali aree ombreggiate, con tensostrutture o come simili per garantire ombra e magari passare il tempo».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Personalmente sono molto ottimista. Penso che a Genova ci sia un grande senso pratico e iniziativa, questa voglia di fare riqualificherà la zona».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo qui da quando sono nata, quasi settant'anni fa».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, essendo sincera mi sposto più all'interno che per andare in altre zone della città, però vado spesso da mia figlia che abita in centro».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io prendo la metropolitana, per il tragitto che devo compiere è molto comoda».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Fortunatamente la metro funziona, e bene secondo me. Gli autobus, invece, molto meno bene, quindi evito di prenderli».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«La vita è stata molto complicata per noi abitanti, abbiamo visto il quartiere spopolarsi poco a poco. Le case hanno perso moltissimo valore immobiliare e prese in affitto da persone poco affidabili».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, ma no di certo per andare in bicicletta. Farei delle passeggiate».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Questo sicuramente, se ci fosse un'alternativa alla metro che funziona sarebbe veramente bello».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Io vorrei avere una zona gioco per portare i miei nipotini a giocare e delle panchine all'ombra dove riposare mentre loro giocano. Mi piacerebbe anche avere uno spazio con dei tavolini dove poter giocare a carte con le mie amiche».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Alla mia età non mi resta che essere positiva, peggio di così non può andare. Posso affermare di aver visto il declino di questo quartiere e ora vorrei vedere la sua rinascita».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io vivo a Certosa».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, mi sposto per andare a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io utilizzo mezzi privati, con i mezzi pubblici è un'impresa arrivare in orario».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, nella maniera più assoluta. Ci sono seri problemi in questo senso in questa zona che vanno ben oltre il crollo del ponte, anzi da quel giorno hanno cercato di garantire i collegamenti anche tramite delle navette gratuite, ma non funziona niente».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«Per i quattro mesi immediatamente successivi al crollo anziché 8 minuti per raggiungere il lavoro, me ne occorsero 50. Successivamente, grazie alle aperture delle varie strade, meglio».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, perché no. Non è nella cultura genovese andare in bicicletta, viste le continue salite e discese della città però sarebbe divertente».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, assolutamente sì. Sarebbe utile un mezzo pubblico che garantisca un servizio notturno, così noi ragazzi possiamo uscire in altre zone della città la sera e non siamo costretti a prendere i mezzi privati per tornare a casa».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

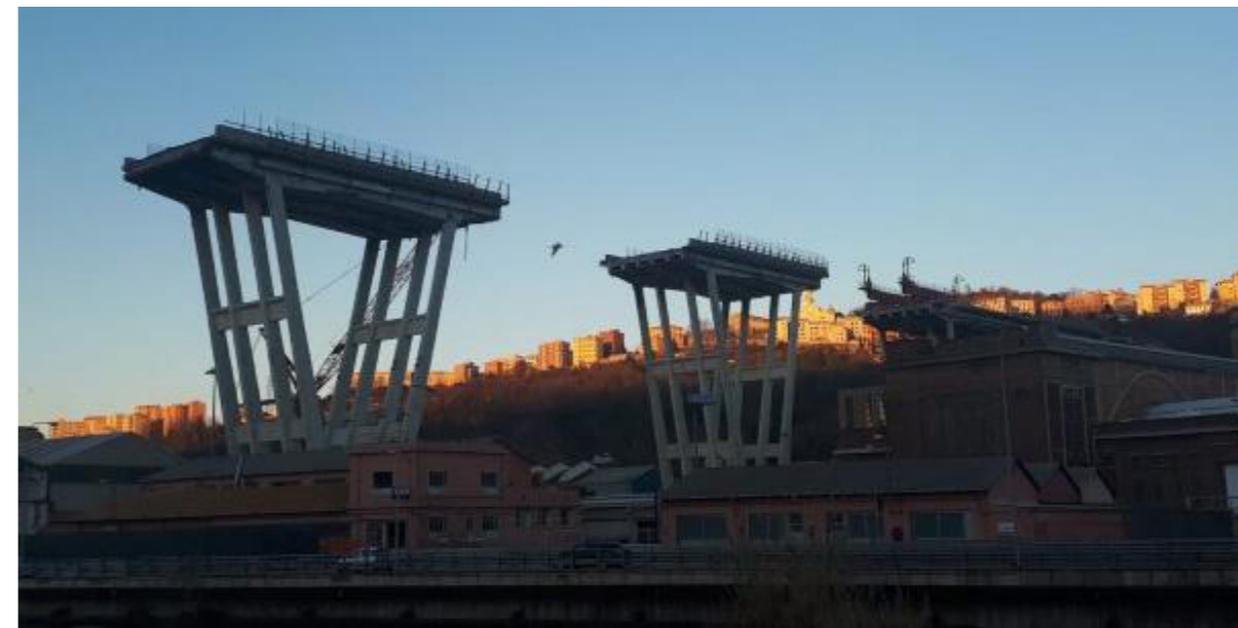
«Io vorrei una zona relax, con delle amache

o cose del genere. Poi mi piacerebbe anche che ci fossero dei locali, un bar almeno dove trascorrere del tempo con gli amici e magari anche un'area dove far giocare i cani, dove fosse possibile tenerli liberi».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Io sono abbastanza ottimista, questo è il mio

quartiere, ho sempre vissuto qui. Ero qui anche quando è venuto giù quel maledetto ponte. Non è stato facile e sicuramente non lo sarà però io credo che il quartiere possa rialzare la testa e dimostrare che vale molto di più di quello che è ora».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Abito a Certosa con mia moglie da circa dieci anni».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, non lavorando nello stesso quartiere mi sposto per andare a lavorare».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«La bicicletta, sono molto a favore di questo mezzo di spostamento privato. Mi permette di essere indipendente dagli orari dei mezzi pubblici e allo stesso tempo mi garantisce di evitare il traffico».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Le dico la verità non so risponderle, so che le persone spesso si lamentano, ma non utilizzandoli non so dirle».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che

deve intraprendere per tornare a casa)?

«Per la mia esperienza personale, usando la bici non molto. Esclusi i primi mesi, in cui ho dovuto usufruire quasi sempre della metropolitana. Sicuramente è peggiorata la qualità degli spostamenti, ora bisogna per forza percorrere un pezzo di via 30 giugno che è stretta e molto trafficata».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«La risposta è ovviamente sì, anzi, le dirò di più, penso che sia una cosa che andrebbe assolutamente fatta. I ciclisti come me a Genova non sono moltissimi, e non è una questione di orografia del territorio, quanto piuttosto l'idea della comunità che sia pericoloso, che non si possa fare... Per questo andrebbe realizzato un percorso ciclabile sicuro che permetta a tutti di muoversi in bicicletta».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Io personalmente no, perché come ho

detto prima, mi muovo solo in bicicletta, però sicuramente sarebbe una cosa positiva per collegare i vari comuni della valle tra loro in primis e poi con il resto della città».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Mi piacerebbe ritrovare in un parco pubblico degli spazi gioco per bambini, non semplici scivoli e altalene, m'immagino proprio degli spazi come quelli che si vedono nelle grandi città europee con sabbie ecc... Mentre per quanto riguarda gli adulti e le persone anziane credo bastino dei tavolini per giocare a carte o a scacchi, dei tavoli da ping pong per i ragazzi, in modo tale che tutta la famiglia possa trascorrere del tempo insieme in posto a contatto con la natura».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Tutto dipende dalla capacità d'immaginazione degli abitanti, che attualmente paiono rassegnati a tutta questa bruttura. Io personalmente mi rifiuto di rassegnarmi e sono fiducioso che avverrà una riqualifica di questa zona».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Io non vivo qui, né tantomeno ci lavoro, però frequento spesso queste zone».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, almeno due volte a settimana vengo qui a Certosa».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Io utilizzo mezzi privati, la mia auto per la precisione».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, proprio per questo prendo l'automobile. A volte mi è capitato di aspettare l'autobus sotto al sole per tempi lunghissimi, ho deciso di non poterlo più fare, quindi mi affido all'indipendenza dell'auto».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che

deve intraprendere per tornare a casa)?

«Ad oggi devo uscire di casa un quarto d'ora prima per recarmi al lavoro, mentre i primi mesi dopo il crollo sono stati un incubo a causa delle lunghe code per poter accedere in autostrada, unica via allora percorribile».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, la utilizzerei per fare delle passeggiate sicuramente, sarebbe piacevole passeggiare all'interno di un parco».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Semiconsentisse di spostarmi senza dover aspettare sotto al sole come accade con gli autobus sì».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

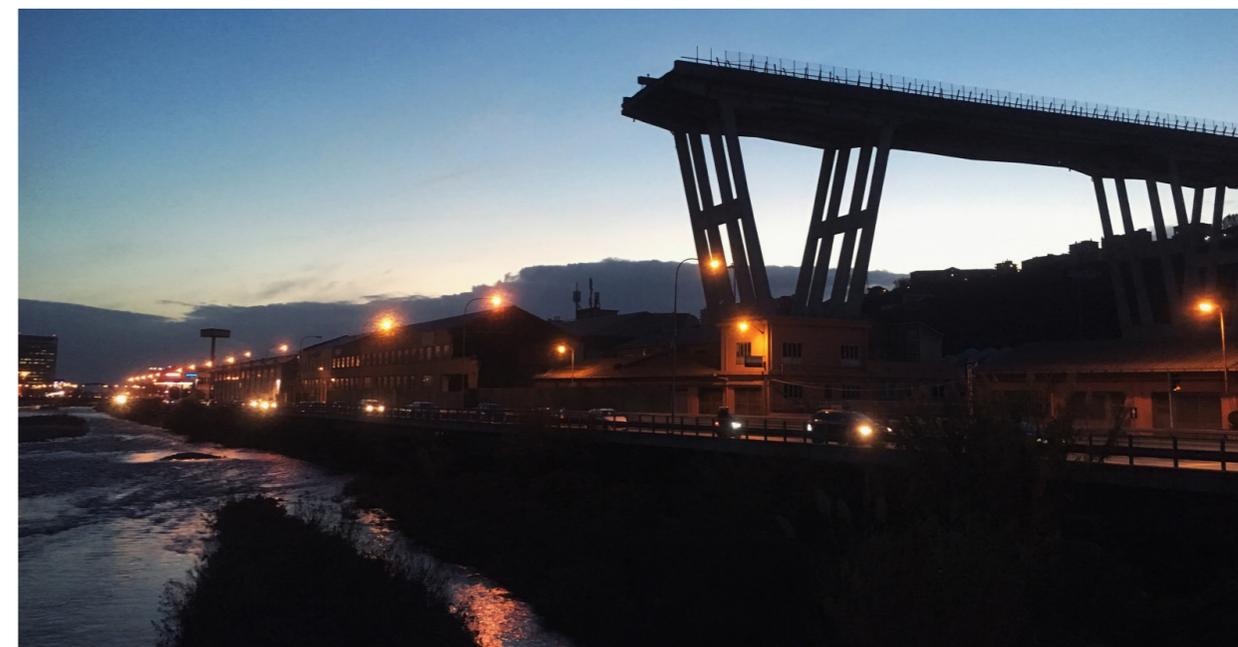
«A me piacerebbe che ci fosse un'area cani

abbastanza grande da permettere accessi separati, in modo da isolare i cani aggressivi e lasciare gli altri a giocare tranquillamente mentre i padroni si possono godere il verde, magari leggendo un libro all'ombra».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Mi auguro che le parole non restino tali e

che si possano realizzare dei bei progetti per tutti. Essendo un quartiere nel centro del mirino mediatico attualmente, sono fiduciosa».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Vivo a Certosa con i miei genitori».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì per andare all'università».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Di solito prendo la metro, ma a volte mi accompagna mia madre se combaciano gli orari in cui io devo andare all'università e lei a lavorare».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«No, ma non ho alternativa, quindi me li faccio andare bene per forza, preferisco comunque la metro, almeno anche se piena di gente, passa».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifico per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«La vita ha subito molti cambiamenti, anche

a causa della mobilità che ci è stata completamente negata. Le faccio un esempio, Sampierdarena è qua accanto ma per arrivarci bisogna fare il giro, di conseguenza ci si mette il doppio, se non il triplo, del tempo».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Mh, no... Per andare in bicicletta no, forse andrei a camminare per fare un po' di sport».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Sì, assolutamente sì, bisogna incrementare il servizio di mezzi pubblici qui».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Sicuramente dei giochi per bambini, ho un fratello piccolo e lo portiamo a giocare in una piazzetta, sarebbe bello se fosse in un parco. Poi vorrei un bar o qualcosa dove passa-

re del tempo con gli amici, anche la sera...».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Attualmente sembra che il sindaco si stia dando da fare. Io spero che tutto quello di cui parlano relativo alla riqualificazione venga fatto, ma sinceramente non mi definisco ottimista a riguardo».



Che tipo di legame ha con questo luogo?

«Sono di Rivarolo e ci abito, prima vivevo lì con i miei genitori, ora con mia moglie».

Le capita dunque di spostarsi verso e all'interno di questo quartiere?

«Sì, non lavoro qui, quindi sono costretto a spostarmi giornalmente».

Per i suoi spostamenti quale tipo di mezzi utilizza?

«Utilizzo i mezzi pubblici, per via del traffico non posso fare altrimenti».

Le corse dei mezzi pubblici sono sufficienti e le garantiscono di arrivare ovunque abbia bisogno?

«Per la mia esperienza personale le rispondo di sì, io prendo il treno per andare a lavorare e funziona bene. So però che gli autobus sono un disastro, spero si trovi una soluzione anche per chi deve prendere quel tipo di mezzo per andare a lavorare o, comunque, per spostarsi».

In seguito all'accaduto del 14 agosto com'è cambiata la sua vita (nello specifi-

co per quanto riguarda gli spostamenti che deve intraprendere per tornare a casa)?

«I primi mesi sono stati una vera sofferenza, oggi va decisamente meglio».

Se ci fosse una strada ciclopedonale, che passi in parte all'interno di un parco pubblico, la percorrerebbe per muoversi in sicurezza?

«Sì, probabilmente non per andare al lavoro perché comunque è abbastanza lontano per un ciclista non professionista, però mi piacerebbe muovermi in bici durante i fine-settimana».

Se vi fosse un tram veloce di collegamento con il centro della città e con il resto della Valpolcevera, ne usufruirebbe?

«Assolutamente sì, se avessi un mezzo pubblico sostitutivo al treno che non abbia problemi di traffico, come un tram che viaggia su binari indipendenti sarebbe molto comodo».

Se ci fosse uno spazio verde pubblico all'interno dell'ex parco ferroviario del Campasso, di quali servizi avrebbe bisogno?

«Spazi verdi in generale, da questo punto di vista la zona ha molte carenze, poi vorrei spazi di aggregazione, soprattutto giovanile; sarebbe bello vedere i ragazzi divertirsi all'aria aperta e non stare sempre al computer o con il telefono per passare il tempo».

Come s'immagina il futuro di questa porzione di

città in seguito al crollo del viadotto Morandi?

«Non troppo... Temo che i tempi per vedere conclusi i lavori, e non mi riferisco esclusivamente al progetto del nuovo ponte di Renzo Piano, ma anche alle eventuali riqualificazioni delle aree siano troppo lunghi, e che il quartiere finisca per essere dimenticato un'altra volta».



Note

- FIG. COPERTINA ALLEGATI: https://www.tgcom24.mediaset.it/cronaca/liguria/genova-iniziata-la-demolizione-della-prima-casa-sotto-il-ponte-morandi_3212439-201902a.shtml
- FIG. INTERVISTA #1: <http://liguria.bizjournal.it/2019/07/genova-zona-arancione-via-ai-contributi-economici-per-commercianti-e-artigiani/>
- FIG. INTERVISTA #2: Fotografia da gruppo Facebook "Quelli di Certosa" del 28 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #3: <http://www.genovatoday.it/cronaca/ponte-firma-decreto-ricostruzione.html>
- FIG. INTERVISTA #4: Fotografia da gruppo Facebook "Certosiamo" del 22 settembre 2018
- FIG. INTERVISTA #5: Fotografia da gruppo Facebook "Certosiamo" del 10 dicembre 2018
- FIG. INTERVISTA #6: Fotografia scattata da Luca Zennero per Ansa.it del 16 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #7: Fotografia da gruppo Facebook "Oltre il ponte c'è" del 8 ottobre 2018
- FIG. INTERVISTA #8: Fotografia appartenente alla mostra del Coastal design lab Progetto: Rigenerare la Valpolcevera
- FIG. INTERVISTA #9: Fotografia da gruppo Facebook "Quelli di Certosa" del 27 settembre 2018
- FIG. INTERVISTA #10: <https://www.touringclub.it/news/un-ponte-puo-unire-anche-quando-crolla/immagine/5/tra-i-carruggi-genovesi>
- FIG. INTERVISTA #12: Fotografia appartenente a TPI 22 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #13: Fotografia da gruppo Facebook "Oltre il ponte c'è" del 8 ottobre 2018
- FIG. INTERVISTA #14: Fotografia scattata da Luca Zennero per Ansa.it del 16 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #15: Fotografia scattata da Luca Zennero per Ansa.it del 16 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #16: Fotografia scattata da Luca Zennero per Ansa.it del 16 agosto 2018
- FIG. INTERVISTA #17: <https://www.gettyimages.co.nz/detail/news-photo/rescuer-on-a-crane-inspects-the-rubble-and-wreckages-by-the-news-photo/1016725474>
- FIG. INTERVISTA #18: <http://cerev.info/addzthis-crollo-genoa.htm>
- FIG. INTERVISTA #19: http://followtheart.info/kareff-Tue_5_18.html
- FIG. INTERVISTA #20: Fotografia da gruppo Facebook "Certosiamo" del 27 settembre 2018
- FIG. INTERVISTA #21: <https://www.primocanale.it/notizie/ponte-bucci-la-terza-trave-gi-il-4-marzo-la-pila-8-demolita-il-9-marzo--205374.html>
- FIG. INTERVISTA #22: <http://www.agora-magazine.com/2018/11/01/ponte-morandi/>
- FIG. INTERVISTA #23: <http://www.agora-magazine.com/2018/11/01/ponte-morandi/>
- FIG. INTERVISTA #24: <https://www.genova24.it/2018/09/ponte-morandi-uil-basta-polemiche-inconcepibile-assenza-del-decreto-per-la-ricostruzione-204420/>
- FIG. INTERVISTA #25: Fotografia da gruppo Facebook "Oltre il ponte c'è" del 8 ottobre 2018

