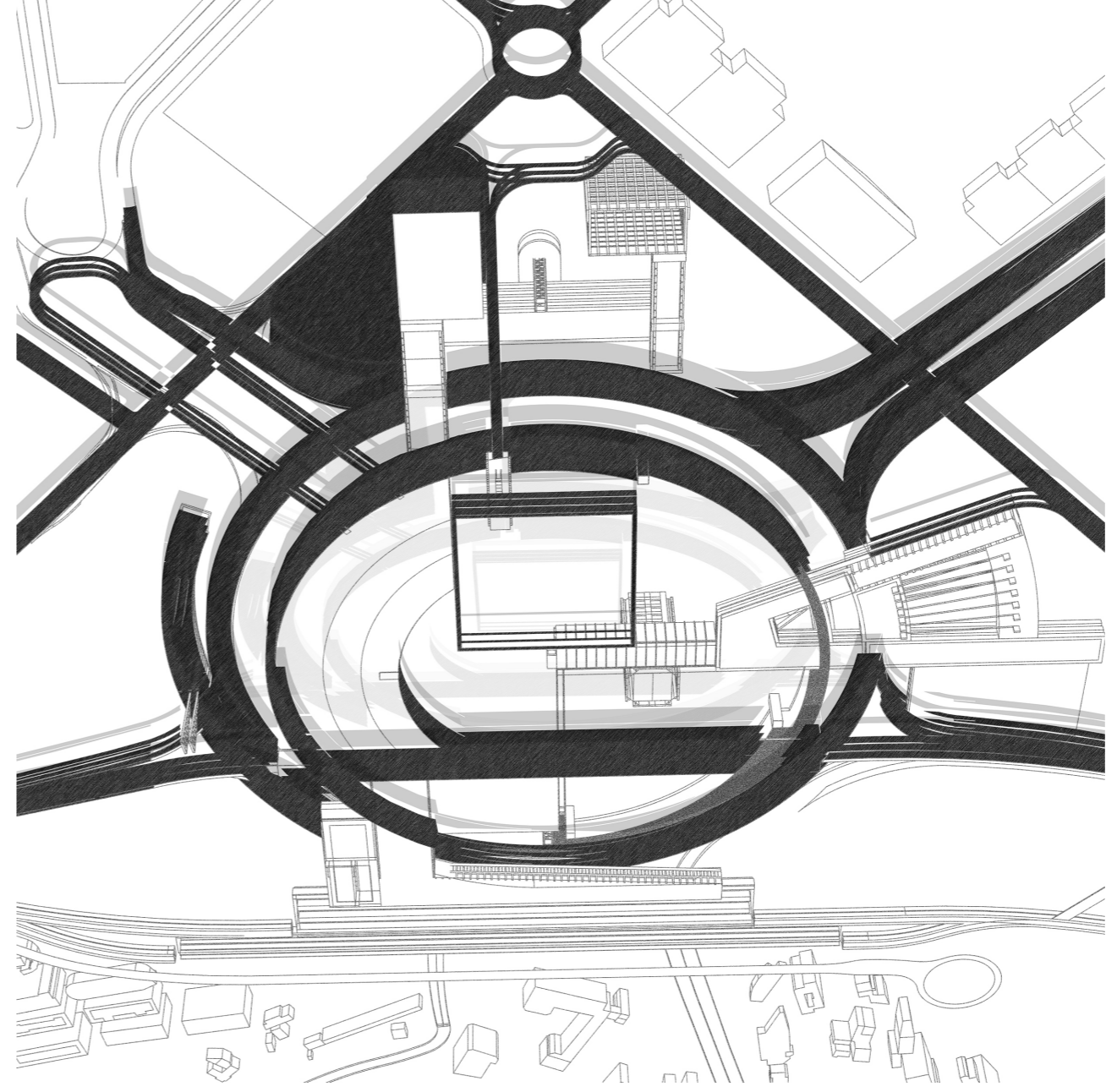


PROGETTI PER GENOVA



**PROGETTI PER GENOVA**  
**Cardine di nuove relazioni**  
**e riassetto produttivo**



# POLITECNICO MILANO 1863

Tesi di Laurea Magistrale in  
Progettazione Urbanistica

relatore:

Prof. Federico Acuto

corelatori:

Prof.ssa Alessandra Terenzi

Prof.ssa Giulia Tacchini

Laureandi:

Alessandro Giamboni 874626

Noemi Rolando 875395

# INDICE

Premessa.....	5
Capitolo 1. Palinsesti: dialogo tra infrastrutture e paesaggio.....	9
1.1 La storia del luogo.....	9
1.2 Appunti sulla struttura urbana.....	16
1.3 Il ruolo delle infrastrutture.....	25
1.4 I problemi dell'attualità.....	26
Capitolo 2. La scala del progetto: un nodo per relazioni allargate.....	33
2.1 Nuovi scenari infrastrutturali.....	33
2.2 L'aeroporto e la nuova stazione ferroviaria AV.....	42
2.3 L'eredità del passato.....	49
2.4 La rivitalizzazione del nucleo urbano.....	54
Capitolo 3. Costruire nuovi paesaggi infrastrutturali.....	59
3.1 Modellare una nuova centralità.....	66
3.2 Una "machine productive" .....	72
3.3 Il ruolo del paesaggio collinare.....	80

3.4 Un giardino sul Polcevera.....	84
Bibliografia e sitografia.....	86
Allegati.....	94



## Premessa

“Arrivando a Genova vedrai una città imperiosa, coronata da aspre montagne, superba per uomini e per mura, signora del mare.”

Francesco Petrarca, 1358.

Genova è città di contrasti, a volte di estremi. È città di sorprese. Ad esempio è città d'arte eppure è anche città industriale. È il più grande porto italiano ma ha spiagge affollate in corso Italia, grattacieli di vetro e torri medioevali, centri direzionali e borghi rimasti intatti. È città “verticale” per l'altezza dei suoi palazzi e la ristrettezza dei suoi vicoli, i “caruggi”, e delle sue

“creuze”, le stradine che risalgono le alture. È città di contrasti nella luce, oppure incerta nell’ombra perenne dei suoi vicoli più intimi. È città da sempre crocevia di culture e di popoli. Genova è anche una città schiva e riservata. Ama farsi conoscere poco a poco per poi regalare a tutti il fascino della scoperta e quasi sempre l’emozione della meraviglia.

Questi presupposti permettono di comprendere la complessità del tema progettuale affrontato in questi due anni di lavoro.

Le difficoltà del contesto, le ricchezze del luogo e le criticità infrastrutturali sono state soltanto le principali, delle numerose sfide dovute affrontare durante tutto il percorso. Nella concezione di area metropolitana estesa, il territorio comprende infatti interamente la Città metropolitana di Genova e la Provincia di Savona, il cordone urbano costituito dai comuni costieri della Riviera dei Fiori in Provincia di Imperia e della Riviera Spezzina in Provincia della Spezia, e i territori dell’Ovadese e del Novese, al di fuori dei confini regionali, per un totale di 4.836,84 km<sup>2</sup> e 1.539.669 abitanti.

La fascia costiera è frequentemente urbanizzata; scarsi elementi antropologici si riscontrano solo in prossimità del Parco naturale regionale di Portofino e di alcune porzioni di litorale.

Sebbene l’area metropolitana non sia un concetto istituzionalizzato, a differenza della città metropolitana, essa nel caso genovese risulta formata dalla continuità di alcuni territori, connessi tra loro per ragioni geografiche, urbanistiche, socio-culturali, economiche, linguistiche, e storiche. Il territorio si estende anche oltre i confini amministrativi regionali e abbraccia praticamente tutta la regione, eccetto i comuni non costieri delle province di Imperia e di La Spezia.

Durante il periodo fascista i confini delle città vennero ridisegnati e ampliati, inglobando diversi comuni raggiungendo una notevole estensione con la creazione della cosiddetta Grande Genova.

Le delegazioni che fanno parte del comune di Genova, suddiviso in nove municipi da circa 65 000 abitanti ciascuno, conservano la struttura di piccole città, con propri centri e periferie, culture e tradizioni.

Genova in questi anni sta accogliendo la sfida di consolidare quella che da un punto di vista economico, sociale e culturale, è una realtà da tempo problematica. Evolversi affrontando le opportunità e sfide proprie del 21° secolo, come globalizzazione, migrazioni, mutamenti economici e sociali, può avvenire solamente «mettendo in gioco contemporaneamente il peso irreversibile della storia, l’invadenza e l’inerzia della



città passata e presente e una visione della città futura ambiziosa ma non irrealizzabile, flessibile ma ancorata a valori di convivenza urbana facilmente comunicabili, riconoscibile nella sua unicità ma in grado di evolvere continuamente» (Genova Oggi, Genova Domani, Genova Urban Lab 2011). L'obiettivo del lavoro è stato dunque quello di tentare di riscoprire e valorizzare i caratteri originali del contesto genovese, promuovendo l'idea di una città metropolitana, multipolare integrata, che sia sostenuta da una mobilità interna adeguata, facendo sfumare la distinzione tra centro e periferia, consolidando le funzioni pregiate di ogni municipio e raggiungere una diffusa qualità urbana.

A sinistra la lanterna





# 1. Palinsesti: dialogo tra infrastruttura e paesaggio

## 1.1 La storia del luogo

La debolezza di Genova è congenita; la città e i suoi sobborghi non possono vivere senza fare ricorso al mondo esterno. Agli uni devono chiedere pesce, grano, sale, vino; agli altri cibi sotto sale, legna da ardere, carbone, zucchero.

D'altra parte, a Genova, tutto è acrobazia,. Fabbrica, ma per gli altri; naviga, ma per gli altri; investe, ma presso altri. Una geografia costrittiva li condanna ad andare alla ventura. (...)

Genova ha cambiato rotta più volte, sempre accettando la necessaria metamorfosi. Ha organizzato, per riservarselo, un universo esterno, e l'ha abbandonato quando è diventato

inabitabile o inutilizzabile; ne ha immaginato e costruito un altro –alla fine del secolo XV, per esempio, ha lasciato l’oriente per l’occidente il mare nero per l’atlantico; nel secolo XIX ha contribuito a proprio vantaggio all’unità d’Italia: è il destino di Genova, corpo fragile, sismografo ultrasensibile che registra ogni vibrazione del vasto mondo. Mostro di intelligenza, e talvolta di durezza, Genova è condannata a impadronirsi del mondo, o a non esistere. (...)

La politica dei mercanti genovesi si presentava come variabile e discontinua, ma elastica e capace di adattarsi come ogni politica capitalistica che si rispetti. Nel secolo XV si insedia sul cammino dell’oro tra l’Africa del Nord e la Sicilia; nel secolo XVI fa propria attraversare la Spagna una parte dell’argento delle miniere americane; nel secolo XVII torna ad aumentare lo sfruttamento commerciale per mezzo di esportazioni di manufatti. In tutte le epoche inoltre pratica la banca e la finanza secondo le circostanze del momento. Ma la riconversione o piuttosto le riconversioni successive del capitalismo locale non hanno ricondotto Genova al centro dell’economia mondo. Sulla scena internazionale il suo secolo si è concluso prima del 1627.

Fernand Braudel, 1982

Al III secolo d.C. Genova si presenta già come un centro medio, caratterizzato da un “purtus”, limitato al solo ricovero naturale delle imbarcazioni presente sotto la collina di castello, utilizzato per lo sbarco delle truppe romane dirette verso la Gallia e per i commerci verso la Grecia e la Sicilia. In epoca paleocristiana, e fino al 1000 circa, la città risulta disposta a tracciati ellissoidali intorno al castello ed a pianificazione ortogonale nell’area nord.

L’assetto urbano medievale è caratterizzato verso mare dalla “Ripa maris”(1133-34), un manufatto sviluppato su due componenti edilizie a maglia molto stretta, sovrapposte in corrispondenza della cimosa costiera, porticate al pian terreno. Il risultato è una vera e propria infrastruttura commerciale e marittima di 900 metri di lunghezza.

Questi elementi, influiscono notevolmente sulla struttura urbana alto-medievale: le mura fissano i punti attraverso cui passano i nuovi tracciati viabilistici che andranno ad accrescere la vita del manufatto storico nelle parti nord e sud, mentre la Ripa diviene elemento urbano portante, mutando progressivamente l’intero sistema di percorsi interni in direzione dell’attuale piazza caricamento.

Durante tutto il secolo XII, e gran parte del XIII, tutte le strutture portuali erano ancora costruite in legno (salvo il molo e i due fari), a partire dal secolo XIV, anche a causa



dell'aumento di dimensione delle navi galere, iniziano i lavori per la costruzione di calate in muratura, dotate di scalinate di accesso e ormeggi. Il molo, dichiarato Opera Pia, subisce un' estensione nel 1248. La quasi totale edificazione dell'area cintata, richiede la costruzione di nuove mura nel XIV secolo. Nei due secoli intercorsi tra la costruzione della nuova cinta muraria e il suo ammodernamento, la città, non sente l'esigenza di espandersi nel territorio suburbano. Le aree comprese tra le mura nuove e le mura vecchie erano in massima parte non edificate e costituivano le risorse verdi della città. Espressione del radicamento della



In alto la sopraelevata di marmo, progetto dell'Ingegnere Gardella del 1880  
In basso la sopraelevata nel porto antico

popolazione nel nucleo medievale è la realizzazione di strada Nuova, in cui la scelta del sito considera unicamente la sua contiguità con il tessuto edilizio consolidato. Strada Nuova e Strada Balbi rappresentano la risposta in termini urbani al cambiamento della società genovese rinascimentale.

Le Mura Nuove, decretate nel 1626 sotto l'incalzare dei Savoia e completate nel 1636, per una lunghezza complessiva di 12.650 metri, corrono dal capo di faro della Lanterna al capo orientale di Carignano, lungo i crinali delle principali alture che circondano la città, un triangolo di cui il monte Peralto rappresenta il vertice nord. Il prolungamento del molo presso la lanterna, fino ad una lunghezza di 375 metri circa, permette nel 1640 di proteggere il porto da una forte tempesta e successivamente di realizzare nuovi ancoraggi, il molo Nuovo e la realizzazione dei magazzini di porto franco.

Alla metà del secolo XVII, fatta eccezione per le ville, i monasteri e gli impianti manifatturieri suburbani, la città rimane compresa all'interno delle mura trecentesche. Dopo la peste del 1656-57 si rileva una nuova crescita demografica che si traduce nelle richieste al Comune di attuare soprelevazioni sugli edifici esistenti e nell'alterazione del rapporto tra spazi costruiti e non, soprattutto nelle zone



popolari.

Nel 1853 giunge a Genova la ferrovia: scendendo dalla val Polcevera, attraverso la via dei Giovi, transitando da Sampiedarena e facendo capo alla piazza Principe, determina immediati benefici per la nascente industria metalmeccanica di ponente.

L'insediamento extraurbano, prima della rivoluzione industriale, in particolare il ponente e la val Polcevera, è caratterizzato da impianti manifatturieri di antica tradizione, attivi soprattutto nell'industria tessile, nella cantieristica e nella produzione della carta. L'aspetto produttivo è da sempre legato all'orografia dei luoghi e alle



In alto a sinistra una rappresentazione di Genova dl 1493  
In alto Genova nel 1810

risorse, in cui i dislivelli e la disponibilità di arenile determinano la scelta degli spazi di insediamento delle fabbriche e di conseguenza per la formazione di piccoli nuclei e borghi legati alle attività produttive. Il piano regolatore del 1890 sancisce un incremento dell'edificazione tra la ferrovia e il nucleo storico. A causa del crescente sviluppo, in pochi anni si assiste alla congestione delle aree abitative che, sommata alla situazione di promiscuità tra residenza e industria, apre alla necessità di una nuova fase espansiva con il Piano Regolatore del 1920 in cui, sull'esempio genovese si pianifica un'espansione collinare, regolata da radiali facenti capo ad una circonvallazione. Nel 1926 la decisione del governo fascista di annessione dei contermini a Genova, spezza la tradizione di autonomia dei Comuni limitrofi aprendo ad un'accenramento di tutte le decisioni riguardanti le periferie nella "città vecchia". Nel 1933 dopo diverse proposte cominciano dunque i lavori per la realizzazione dell'ampliamento del bacino XVIII Ottobre e il cosiddetto "porto dell'impero" con i moli portanti i nomi Etiopia, Eritrea, Somalia, Libia e successivamente alla guerra il ponte Canepa e Ronco. Nel centro storico, dopo gli interventi di demolizione e risanamento dei piani del '37 e del '59, vede attuazione nel 1972 l'insediamento delle facoltà



universitarie nelle zone di san Donato e san Silvestro sancisce l'inizio di una politica di recupero della città antica.

Nel 1962 si costruisce l'aeroporto: sbancando la collina degli Erzelli si procede alla costruzione di una grande piattaforma sporgente dalla linea di costa, ospitante la pista e l'aerostazione.

A partire dagli anni '60, con la svolta degli impianti ciclo integrale, l'industria rinforza la sua presenza sulla costa, soprattutto in ambito siderurgico e petrolchimico.

Inoltre l'avvento del container porta con sé un ulteriore rinnovamento delle navi e delle infrastrutture. Lo sviluppo del gigantismo navale, da un lato implica la necessità di un numero maggiore di metri lineari di banchina, allo stesso tempo richiede dei grandi piazzali di deposito a ridosso del porto, una revisione dell'organizzazione dell'intera macchina portuale e le infrastrutture necessarie per un'intermodalità efficiente. Il problema persistente della viabilità passante, accentuatosi con il potenziamento dell'autostrada Milano Genova, viene affrontato nel 1965 con la realizzazione della "strada sopraelevata" che costeggia l'arco portuale per una lunghezza di 5km. Gli interventi correlati all'Expo del 1992, riqualificazione e manutenzione urbana, rifacimento di numerose facciate su vie e poli architettonici principali, rinnovamento

dello spazio pubblico sono stati realizzati contestualmente a modifiche che dell'assetto viario, conferendo un nuovo ruolo alle polarità urbane.

Nuovi interventi vengono successivamente eseguiti in occasione del Vertice G8 del 2001, portando all'ulteriore revisione della situazione del Centro storico e del waterfront cittadino.

Dagli anni Novanta ai primi anni Duemila quindi il binomio Waterfront-Centro storico ha caratterizzato tutte le più consistenti scelte di politica urbana proseguendo l'inversione di tendenza iniziata negli anni settanta che puntava ad una riconsiderazione delle possibilità offerte dal nucleo storico genovese, in parallelo alle decisioni infrastrutturali su grande scala collegate alla macchina portuale.

A sinistra una veduta aerea dal porto antico



## 1.2 Appunti sulla struttura urbana

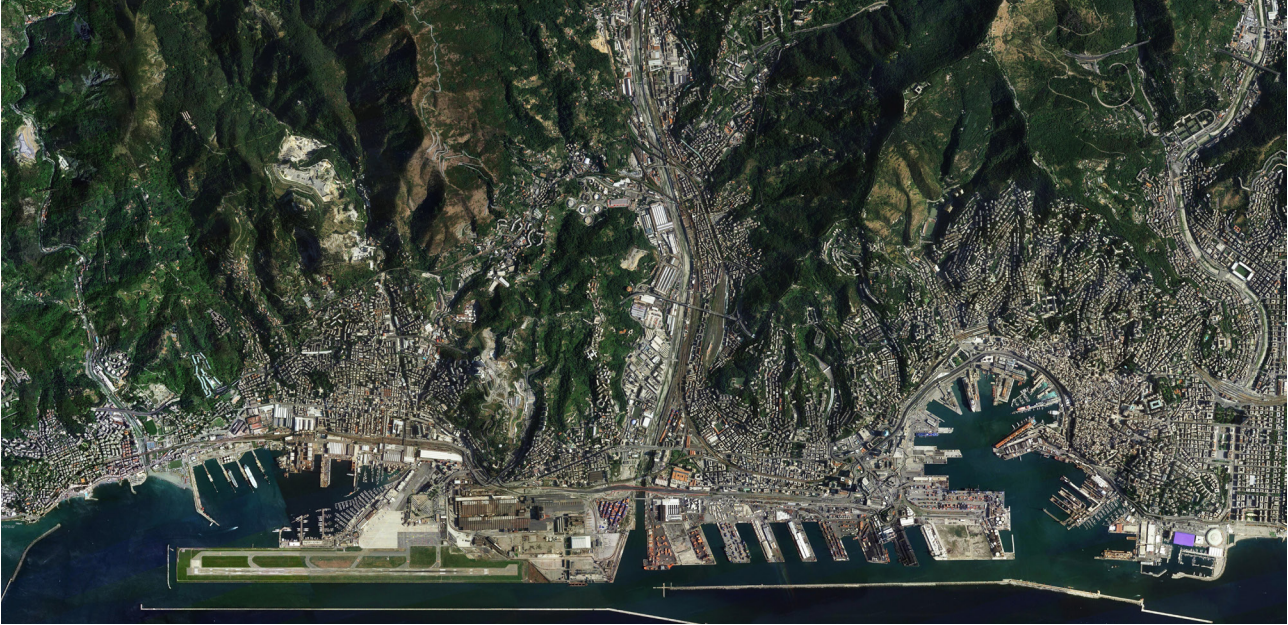
Narrata da poeti, scrittori e musicisti, Genova è una città che ha incantato e rapito nei secoli i suoi visitatori, affascinati dalla sua posizione pittoresca, dagli splendidi palazzi e dalle molteplici chiese. Certamente l'immagine che la città offre di sé oggi è molto diversa da quella ottocentesca, e se allora Flaubert la percepiva come una città marmorea, oggi si stupirebbe nel vederla ricoperta di enormi palazzi di cemento, che la rivestono in maniera asfissiante da Ponente a Levante.

“Vista dall'aereo deve sembrare un serpente che abbia inghiottito un coniglio senza poterlo digerire”; con queste parole il poeta genovese Eugenio Montale descriveva la sua città vista dal cielo. Così oggi chi vi arriva con la macchina percorrendo la sopraelevata, grande arteria che taglia la città attraversandola, o chi attracca al porto con una nave da crociera, non ha un'ottima impressione a colpo d'occhio, per via dell'agglomerato di enormi costruzioni, che deturpano in parte la vista. Questo suo aspetto in apparenza degradante ha tenuto la città lontana dal turismo di massa, e ad oggi Genova è una città poco nota e frequentata dagli italiani, che faticano ad apprezzarne la sua bellezza latente e la associano quasi esclusivamente

al grande acquario.

Genova è un bellissimo ossimoro: è una perla sporca, che brilla di una lucentezza opaca. È una città dai molteplici volti, piena di contrasti, dove la bellezza è nascosta, celata fra i vicoli del centro e negli antichi palazzi nobiliari.

Ma partiamo dall'inizio. Per comprendere Genova bisogna cominciare dal porto e dal suo rapporto con il mare. La città è chiusa fra il mare e le montagne, stretta in un fazzoletto di terra, e si espande longitudinalmente, da Nervi a Voltri, per oltre trenta chilometri. Proprio per questa sua conformazione geografica, Genova ha sempre cercato respiro al largo, verso l'orizzonte, e nel mare ha trovato la sua ricchezza, divenendo una repubblica marinara fra le più potenti a partire dal Medioevo. Le flotte genovesi solcarono i mari del Mediterraneo, commerciando materiali e materie prime con popoli lontani, dalle Fiandre a Costantinopoli. Il porto, il più grande d'Italia e anche il primo per linee di navigazione, è ancora oggi il cuore della città. Ogni giorno arrivano enormi navi che trasportano merci; qui tutto è in movimento, i grandi bracci meccanici si alzano nel cielo per scaricare le merci, ed il paesaggio cambia di continuo. Solo la grande Lanterna resta immobile, immutabile. Come un altissimo minareto si staglia contro il cielo e le montagne in



lontananza, illuminando da secoli la città e tutto il golfo.

Il territorio metropolitano genovese è inserito in un'area geografica morfologicamente complessa e difficile rispetto alle aree limitrofe, quali il sud della Francia, l'area padana e quella toscana. Tale complessità ha determinato, storicamente, una condizione di evidente svantaggio per l'organizzazione del sistema insediativo e per lo sviluppo delle attività economiche.

I limitati ambiti pianeggianti posti sulla costa e nelle valli, attraversati da corsi d'acqua a carattere torrentizio e soggetti ai fenomeni di esondazione,

In alto l'ortofoto di Genova

sono stati occupati dagli insediamenti urbani e dal sistema delle infrastrutture di comunicazione, mentre larga parte dei versanti costieri e delle valli interne, sono stati oggetto dell'opera di antropizzazione che ne ha strutturato la conformazione nei tipici "terrazzamenti", determinando una condizione di equilibrio idrogeologico altamente fragile.

Allo stesso tempo il sistema portuale di Genova, per potersi sviluppare in assenza di idonei spazi naturali, ha dato origine ad un processo di artificializzazione della costa, avvenuto a partire dall'inizio del '900, che ha comportato il consumo di rilevanti risorse ambientali e paesaggistiche e la modificazione del preesistente.

La dicotomia costa – entroterra che è stata una costante nella rappresentazione sintetica del territorio, come difficoltà storica nelle relazioni, fortemente condizionate dalla morfologia e dalle capacità di superarne i principali ostacoli fisici, e nelle conseguenti dinamiche evolutive e potenzialità di sviluppo, risulta negli ultimi decenni, almeno in parte, ridotta.

Ciò è dovuto alle modifiche avvenute nella società che riguardano l'aumentata sensibilità ambientale, le nuove forme di turismo e di impiego del tempo libero, lo sviluppo tecnologico specie per quanto attiene alle infrastrutture virtuali, il costo

della vita, il desiderio di sicurezza.

La strada verso una maggiore integrazione è tuttavia ancora molto lunga e richiede interventi strutturali e risorse, soprattutto economiche, a supporto dei territori più deboli, ma anche una maggiore equità in termini di condivisione ed utilizzo delle risorse stesse.

Nel territorio della Città metropolitana di Genova, pari a kmq 1.833,79, risiedono 854.099 abitanti (01/01/2016), con una densità abitativa pari a 465,76 abitanti per kmq.

Il suolo "consumato" per insediamenti e infrastrutture è pari al 6,3 % del totale.

A destra quattro paesaggi urbani differenti



Le principali trasformazioni del territorio alla scala metropolitana sono avvenute per soddisfare le esigenze abitative sia di edilizia primaria (edilizia sociale nel capoluogo) sia secondaria (turistica nelle aree costiere), nonché allo sviluppo di attività produttive industriali – artigianali e commerciali nel capoluogo e nei centri maggiori costieri e di vallata. Più recentemente le trasformazioni urbane sono avvenute su aree già urbanizzate, con minore consumo di suolo, attraverso operazioni di riqualificazione o riuso di aree dismesse.

Il sistema ambientale è costituito da un mosaico di elementi naturali ed antropizzati, che nella loro diversità e molteplicità contribuiscono a realizzare un sistema di valori ecologici, paesaggistici, ambientali, culturali rispetto ai quali individuare azioni di tutela, incremento, valorizzazione, al fine di conservare, condividere e tramandare alle generazioni successive. Il sistema si compone di territorio naturale boscato: interessa il 54% del territorio, spazi aperti: diffusi nelle aree montane, parchi naturali, parchi territoriali a corona del capoluogo, ville, parchi e giardini pubblici e privati, aree agrarie, terrazzamenti, corsi d'acqua e laghi, ambiti fluviali, aree golenali, terrazzi fluviali, spazi urbani.

Il territorio del comune di Genova non è



omogeneo per assetto oroidrografico e per distribuzione dell'insediamento, ma è connotato dalla compresenza di forme molto diverse. E' caratterizzato da un sistema di valli e vallette profonde, dal rilievo corrugato, inciso e acclive, che dalla quota zero della fascia costiera in poche decine di chilometri raggiunge quote oltre i 1000 s.l.m. Le piane alluvionali ed i fondovalle dei torrenti Polcevera e Bisagno rappresentano, assieme al terrazzo costiero di levante, le uniche, e molto limitate, aree pianeggianti. I versanti collinari hanno spesso pendenze ragguardevoli ed, a ponente, sono sovrastati dal crinale appenninico esposto alla rigidità dei venti e delle temperature delle alte quote.

Le aree urbane inizialmente si sono sviluppate con elevate densità edilizie ed abitative nelle aree piane più favorevoli all'insediamento. Dopo gli anni 50 sono state urbanizzate anche le prime pendici collinari, dove si sono formati quartieri di edilizia privata e sono stati realizzati quartieri di edilizia pubblica, oggi caratterizzati da criticità idrogeologiche e da bassi livelli di qualità urbana. Nelle parti più alte del versante permane l'insediamento rurale diffuso ed a bassa densità, mentre le aree di crinale sono disabitate.

Nel territorio del Comune di Genova sono

stati individuati quattro contesti ambientali, caratterizzati da specifici assetti territoriali, strutture ambientali e identità paesaggistiche: il contesto marittimo-costiero, il contesto urbano, il contesto rurale, il contesto naturale.

Nel contesto urbano l'edificazione si sviluppa in modo continuo, compatto ed intensivo su ampie porzioni di territorio, è caratterizzata da tessuti edilizi molto diversificati e dalla presenza di edifici destinati a funzioni diverse, tra i quali significativi quelli destinati ad attività produttive ed industriali ed a servizi per la popolazione. Esso è collegato alle grandi infrastrutture di comunicazione che lo

A sinistra una vista aerea di Genova



connettono alla scala globale ed è dotato di una fitta rete di accessibilità locale. Gli spazi aperti e gli spazi vuoti sono del tutto trascurabili rispetto agli spazi costruiti. Le trasformazioni rilevanti riguardano prevalentemente trasformazioni e riconversioni di aree produttive dismesse. Il rapporto tra fattori naturali e fattori antropici è caratterizzato da valori massimi di urbanizzazione e di artificializzazione di acque, suoli e vegetazione. Nel contesto rurale l'edificazione si sviluppa in modo discontinuo, con le basse densità delle abitazioni unifamiliari e con tessuti edilizi omogenei, che

occupano porzioni limitate di territorio con prevalenti funzioni residenziali. Le diverse unità insediative sono separate da ampi spazi aperti, nei quali si rileva la presenza di pratiche agricole ancora in atto, ma anche di colture abbandonate, ed il diffondersi di processi più o meno veloci di rinaturalizzazione e di dissesto idrogeologico. L'accessibilità è limitata e gli spazi privati e collettivi prevalgono su quelli pubblici. E' in atto un processo spontaneo e diffuso di ritorno abitativo che comporta il recupero dell'edilizia rurale abbandonata oppure la diffusione di nuove abitazioni prevalentemente unifamiliari. Il rapporto tra fattori naturali e fattori antropici è

caratterizzato da valori relativamente paritetici, il cui equilibrio è, tuttavia, in continua evoluzione.

Nel contesto naturale l'edificazione è pressoché assente, l'accessibilità è limitata a sentieri e strade rotabili ad uso forestale. Talvolta possono essere attraversati da gradi infrastrutture di trasporto, funzionali alla scala interregionale e/o nazionale. Prevale la vegetazione naturale delle praterie e dei boschi e le attività agro-forestali sono praticamente assenti. Il rapporto tra fattori naturali e fattori antropici è tutto a favore dei fattori e delle dinamiche naturali di suoli, acque e vegetazione.

Il contesto marittimo-costiero è caratterizzato da una molteplicità di profili costieri naturali e non, dalle foci dei torrenti e dalle infrastrutture antropiche prospicienti il mare.

Superba per la storia che racconta.

Superba per le architetture antiche che ne ingentiliscono le vie.

Superba per quelle moderne che testimoniano la sua voglia di esplorare.

Superba per i giardini che la colorano.

Superba per i capolavori d'arte che offre ai suoi ospiti.

Superba per la natura che la ospita.

Così è Genova, una porta tra la terra e il mare, punto di incontro e di

conoscenza. Crocevia di culture e popoli fin dall'antichità, Genova è da sempre il respiro profondo di una terra che dal mare assorbe l'aria per vivere, oggi come ieri. La sua storia la racconta con generosità, mostrandone la ricchezza e la bellezza in ogni angolo del suo nucleo antico. Stretti e caratteristici "carruggi" si insinuano tra alti edifici, lungo il tracciato della pianta medievale, solo apparentemente disomogenea ma in realtà ben definita dalle strade principali, che si snodano sia verso il litorale sia verso l'interno. Splendidi palazzi, sfarzose chiese, facciate decorate da stucchi e affreschi, preziose collezioni d'arte, richiamano alla mente il "secolo dei

A sinistra una vista aerea di Genova



Genovesi", periodo d'oro per lo sviluppo culturale della città.

Dietro ad ogni angolo c'è un piccolo o grande tesoro che aspetta di essere scoperto.

Un susseguirsi di paesaggi diversi che dalla costa rocciosa rapidamente si trasformano in dolci colline, per poi alzarsi verso l'alto nella fascia appenninica e alpina. Una natura selvaggia che solo l'ostinazione e l'amore della sua gente ha saputo domare, trovando il giusto equilibrio tra il rispetto dell'ambiente e i bisogni dell'uomo.

Ampi terrazzamenti ricoperti da ulivi e vigneti interrompono la fitta vegetazione dell'entroterra, con le distese di castagno che si estendono fino al bordo di verdi valli e prati fioriti. Ripida e rocciosa, addolcita da deliziose baie e insenature, lambita da un mare che ne assorbe l'incanto, con pittoreschi borghi ad animare il paesaggio, talmente bello da sembrare irreale. Una terra di contrasti, eppure così armoniosamente legati fra loro.

Una meraviglia che pochi luoghi al mondo possono vantare e la costa di Genova è uno di questi.

In alto una vista notturna della città  
In basso la lanterna



### 1.3 Il ruolo delle infrastrutture

Genova gode di una posizione geografica unica, importante crocevia tra i sistemi di trasporto marittimi, ferroviari e stradali che, grazie alle nuove opere di collegamento previste, le permetteranno di giocare un ruolo di primo ordine nel quadro europeo e nel Mediterraneo.

Il sistema della mobilità si basa su una rete infrastrutturale che si sviluppa linearmente lungo l'asse costiero e lungo le principali vallate perpendicolari alla costa (autostrade, ferrovia, strade di collegamento). Le criticità del sistema derivano dalla disparità di condizioni per le diverse aree territoriali, con alcune concentrazioni e conseguente congestione del sistema che produce effetti negativi sulla mobilità e sull'ambiente. La mobilità pubblica presenta particolari criticità per quanto attiene alle aree vallive e montane. Il territorio genovese è ricco di "Grandi opere", accezione che rimanda subito a scenari preoccupanti, soprattutto se ci si riferisce ad una regione fragile dal punto di vista ambientale come la Liguria, stretta fra il mare e le sue colline. Solo se guardassimo queste come grandi opportunità, la scena potrebbe cambiare. Queste infrastrutture, che sono la spina dorsale di un territorio, creano ricchezza e occupazione, diventando l'elemento

principale su cui fare leva per lo sviluppo. Fondamentale è progettare nel rispetto del territorio e di chi lo popola, valorizzando le risorse che questo offre.

La Liguria, infatti, riunisce in sé tutte le modalità di trasporto possibili. Questa commistione di mobilità è un elementochiave, che può essere di forte criticità. Se non gestito nel modo corretto può diventare la carta strategica da giocare sul tavolo dello sviluppo.

Il porto di Genova per accogliere il consistente aumento delle merci deve poter disporre di aree abbastanza estese e sviluppare progetti infrastrutturali per collegarsi agevolmente ai territori del basso Piemonte, raggiungendo dalla valle Scrivia, Arquata, Novi Ligure, Pozzolo, Rivalta, Alessandria, Mortara sino a lambire Novara, zone accessibili e dotate di aree da destinare allo stoccaggio ed alla movimentazione delle merci, dove spostare importanti funzioni logistiche. A questo scopo, tendono gli investimenti per la riorganizzazione delle attività portuali nella zona di Sampierdarena e delle infrastrutture ferroviarie per poter costituire convogli in porto da inoltrare direttamente oltre gli Appennini, adattando parte della rete ferroviaria esistente via Succursale e linea Storica e contestualmente riorganizzando il sistema ferroviario interno al porto.

Genova e la Liguria hanno potenzialità che

potrebbero costituire la base della ripresa non solo della Regione ma dello stesso Paese.

Le maggiori potenzialità sono la bellezza del suo territorio e il suo sistema portuale. La globalizzazione indurrà tanti cambiamenti e due settori in particolare saranno in costante crescita: il turismo e lo scambio delle merci e dei servizi. In questa ottica, turismo e logistica possono diventare due grandi motori di sviluppo, su cui il nostro paese deve investire molto di più. E' opportuno riprendere il discorso sulle prime battaglie in Liguria per "salvare il volto della regione, cioè il suo paesaggio, come uno dei beni più importanti" (Cesare Fera, Lucca, 1957 ) sapendo che rianimare e ricostruire le regioni quali consapevoli opere d'arte collettive è uno dei compiti politici spetta alla generazione nuova. Genova dunque riunisce in sé tutte le modalità di trasporto possibili. Questa commistione di mobilità è un elemento chiave, che può essere di forte criticità. Se non gestito nel modo corretto può diventare la carta strategica da giocare sul tavolo dello sviluppo.

#### 1.4 I problemi dell'attualità

Genova, isolata rispetto ai principali centri urbani, ha concentrato gran parte della sua attività verso il mare legandosi indissolubilmente al suo porto. Questa vocazione marittima e commerciale ha determinato un legame funzionale tra la città e il suo porto e, di conseguenza, i principali cambi strutturali nelle rotte e nelle tecniche di navigazione, si ripercuotessero sulle strutture portuali e, di conseguenza, sulla città.

L'evoluzione del porto, da "purtus" romano a grande terminal internazionale, porta con sé quasi due millenni di trasformazioni urbane, economiche e sociali.

Con interventi a scala crescente, il portoemporio del periodo medievale diviene, nel '900, il grande scalo di rifornimento del triangolo industriale, fino a proiettarsi oggi, verso l'ambizione di divenire la "porta sud" di accesso all'Europa.

Così, la crescita demografica, lo sviluppo industriale e infrastrutturale, necessario per sostenere il processo di espansione dei tessuti urbani, emergono come questioni strettamente connesse alla dimensione portuale: talvolta in un rapporto di conflitto, talvolta generatori di criticità.

Genova ha perduto in un ventennio, tra



la fine degli anni 1970 e il 2000, più di un quarto dei propri abitanti. Negli ultimi anni il loro numero ha oscillato poco sopra quota 600.000 e il 26,64% di essi ha un'età non inferiore a 65 anni (dati ISTAT). Questi dati confermano che Genova si colloca tra le Shrinking Cities, una categoria molto varia e non una definizione negativa, se rinunciamo al facile assioma per cui decrescita significa automaticamente declino.

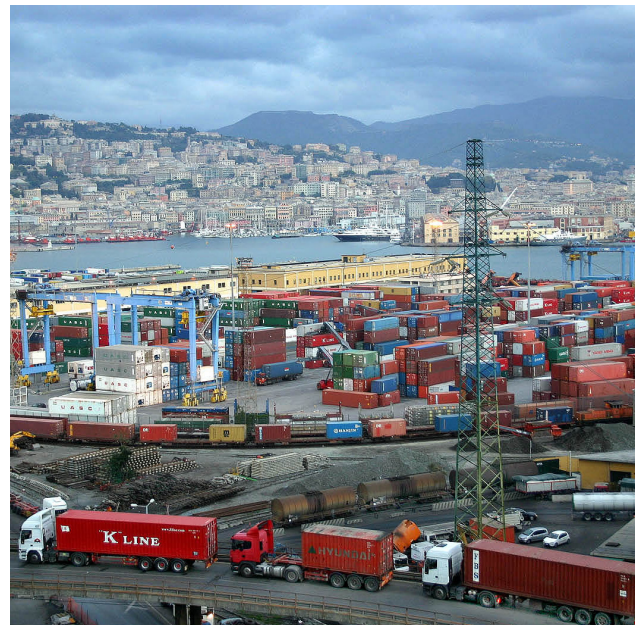
Servono altri indicatori e considerazioni relative alle specifiche condizioni locali per cercare di capire quale sia lo stato effettivo della città e quali le sue prospettive di sviluppo. Ne risulta un

In alto una vista dell'autostrada sulle abitazioni

quadro contraddittorio, che rende difficile esprimere valutazioni conclusive, ma proprio per questo appare interessante e aperto alla progettualità; Genova acquista il profilo di una “città a rischio”, sulla quale sono sospese molte minacce delle quali almeno alcune possono essere interpretate come potenzialità.

Il periodo della contrazione demografica e della chiusura delle grandi fabbriche coincise in parte con il terrorismo e contribuì a fomentarlo: anni angoscianti e violenti, in cui svaniva l’ottimismo del boom e la città si scopriva improvvisamente fragile. Poi gli ammortizzatori sociali resero morbido il trapasso verso il postindustriale, creando una gran massa di pensionati con casa in proprietà, acquistata negli anni del boom – e dello scempio edilizio.

Una città che nel corso di un secolo di crescita e industrializzazione aveva progressivamente dato fondo a tutte le risorse territoriali, andando oltre il consumo del suolo e distruggendo uno dei più celebrati paesaggi del Mediterraneo, si ritrovò pacificata ma sprofondata in una crisi d’identità; reagì dando il via ad una fase di notevoli trasformazioni, che è durata circa un quindicennio e che in qualche misura continua ancor oggi, pur tra molte difficoltà. È quindi il caso di considerare alcuni di quegli indicatori e di quei fatti che contribuiscono a rendere incerto il



quadro e indeterminate le scelte, a partire da aspetti che riguardano la condizione demografica e i settori produttivi.

Oggi il saldo migratorio è positivo nel complesso: il dato si può interpretare come risposta allo scadimento delle performance urbane: chi ha maggiori aspettative si trasferisce altrove e viene sostituito da chi, con minori pretese, si accontenta di quanto la città può offrire. Ne consegue un ulteriore deperimento, in quanto nella compagine sociale aumentano percentualmente i soggetti più deboli, più poveri e meno qualificati sotto il profilo professionale.

Cornigliano, soffocata per cinquant'anni dalle esalazioni dello stabilimento siderurgico dell'Italsider, vede ora formarsi lungo la strada che l'attraversa un vivace asse commerciale, costituito in gran parte dai nuovi esercizi gestiti da stranieri e aperti per l'intera settimana. Quello di una riconversione delle aree industriali poco vantaggiosa ai fini dello sviluppo della città è certamente tra i principali rischi. Vi sono inoltre preoccupanti segnali che la fase di contrazione dell'industria non si sia ancora conclusa; ne è esempio il recente calvario dei cantieri navali di Sestri - prima destinati alla chiusura, poi forse salvati in extremis, ma con incerte prospettive per mancanza di commesse. Per fortuna il nuovo che avanza non consiste solo nella crescita della



In alto a sinistra il terminal crociere  
In basso a sinistra il terminal container del porto antico  
In alto una foto dell'autostrada di Gabriele Basilico del 1996

grande distribuzione ai danni dell'industria: i traffici portuali continuano ad aumentare; i turisti sono ormai una presenza evidente e pressoché costante nel centro città. Come a dire che è stata giusta la scelta fatta negli anni più bui della crisi: puntare sul rilancio del porto, rendere la città più ospitale e gradevole per attrarre visitatori, facendo leva sulle ingenti risorse culturali. Tuttavia per certi versi i risultati raggiunti non bastano, per altri la città non sa coglierli appieno.

Il porto è inserito in un sistema mediterraneo ed europeo sempre più competitivo; è costretto a crescere per non perdere posizioni, ma non sa come farlo, in quanto già ora soffre di asfissia per mancanza di spazi di movimentazione e stoccaggio a terra delle merci, soprattutto di quelle in container.

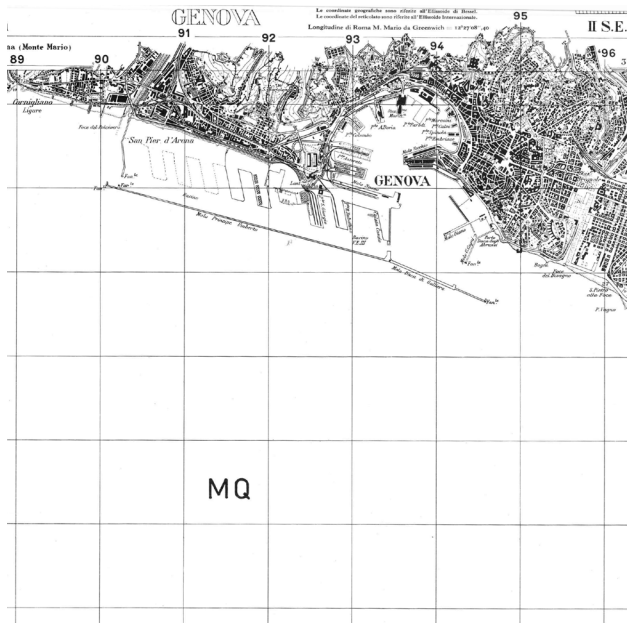
Caratteristica principale di questo porto è la sua marcata polifunzionalità, esso movimentata qualsiasi tipologia di merce ed inoltre presenta un cantiere navale a Sestri Ponente che vanta di essere uno dei più importanti d'Italia e di tutto il bacino del mediterraneo. Situato geograficamente nella parte più settentrionale del mar Ligure, Il porto di Genova, si sviluppa partendo da levante verso ponente.

Inoltre i problemi del porto riflettono e ingigantiscono quelli della città, alla quale occorrono nuove strategie di sviluppo,

accompagnate dagli opportuni strumenti di governo. Il rischio idrogeologico è così tornato alla ribalta, ma esso non è il solo che minaccia la città.

Un altro è rappresentato dall'impossibilità di dare esecuzione ai progetti per scarsità di risorse ma ancora più preoccupante è il continuo dibattersi della città nell'incapacità non solo di trovare nuove idee di rilancio, ma di decidere dove e come realizzare quelle infrastrutture e quei servizi senza i quali Genova sta scivolando verso uno scadimento delle prestazioni, rispetto alla media delle città europee con le quali naturalmente si pone a confronto per ruolo e dimensione. Di qui il profilo di una città a rischio di scivolare in basso nella gerarchia urbana e di essere sospinta ai margini delle grandi reti continentali e marittime.

In alto una vista notturna del porto antico  
In basso una vista aerea del porto antico



MQ



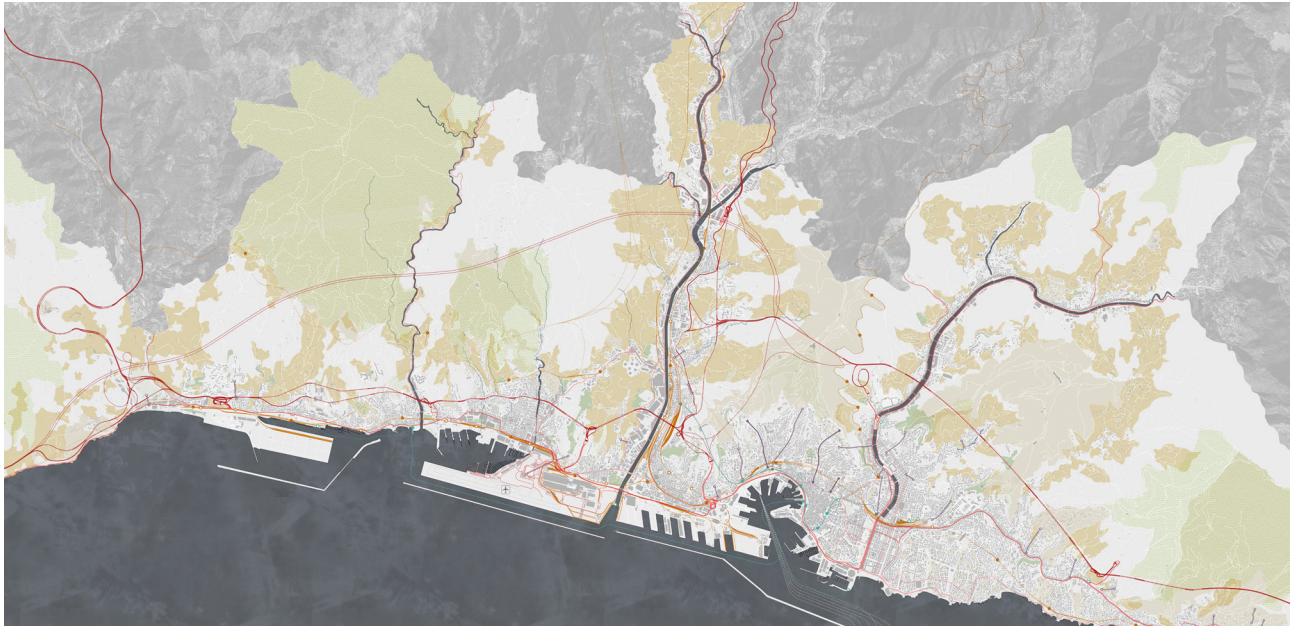


## **2 La scala del progetto: un nodo per relazioni allargate**

### 2.1 Nuovi scenari infrastrutturali

La pianificazione strategica del sistema infrastrutturale unitamente alla realizzazione delle grandi infrastrutture come il Terzo Valico, il Nodo ferroviario e la realizzazione della Gronda autostradale di ponente, insieme agli altri progetti infrastrutturali previsti, contribuiranno fortemente al miglioramento della funzionalità del sistema trasportistico genovese su ferro e su gomma. La messa a regime di queste opere potrà ampliare di circa 4,5 volte l'attuale bacino di riferimento del mercato del lavoro che gravita su Genova, estendendolo anche a Torino e Milano, oltre ai capoluoghi di provincia attraversati dalle linee ad Alta Velocità verso Nord.

A sinistra una vista aerea dell'area industriale di Cornigliano



### IL TERZO VALICO DEI GIOVI

Il Terzo Valico è una nuova linea ad alta capacità veloce che consente di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. L'opera si inserisce nel Corridoio Reno – Alpi, uno dei corridoi della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) che collega le regioni europee più densamente popolate e a maggior vocazione industriale.

In coerenza con la strategia di privilegiare modalità di trasporto ecosostenibili, l'opera consentirà di trasferire quote consistenti di traffico merci dalla strada alla rotaia,

con vantaggi per l'ambiente, la sicurezza e il sociale. In linea con i più avanzati standard di sicurezza, il tracciato, realizzato prevalentemente in sotterraneo, si sviluppa con due gallerie a semplice binario affiancate e unite tra loro da collegamenti trasversali in modo che ognuna possa servire da galleria di sicurezza per l'altra. Il Terzo Valico sarà collegato a Sud – mediante l'interconnessione di Voltri e Bivio Fegino – con la rete ferroviaria del nodo di Genova, per la quale sono in corso importanti lavori di adeguamento funzionale e di potenziamento, nonché con i bacini portuali di Voltri e del Porto storico. A Nord, dalla piana di Novi Ligure,

il tracciato si collega alle linee esistenti Genova – Torino e alla linea Tortona – Piacenza.

Gli interventi (reti ferroviarie e stradali) previsti nel Programma delle infrastrutture strategiche rispondono all'esigenza di superare i livelli di congestione attuali. I nostri porti e interporti infatti continuano a essere privi di sufficienti collegamenti con l'entroterra, anche a causa della specificità del territorio.

Il tracciato ferroviario potrà supportare il nuovo piano di sviluppo del Porto di Genova, che ha la vocazione di hub di accesso al Corridoio Genova – Rotterdam. Grazie al Terzo Valico, i traffici merci che dall'Estremo Oriente arrivano nel Mediterraneo potranno scegliere Genova come porto, anziché quelli dei Mari del Nord. Ciò consentirà di abbassare i tempi di viaggio delle merci dagli attuali 5/10 giorni ai 3/5 giorni futuri. La consistente riduzione del numero di mezzi pesanti che attraverseranno l'Appennino avrà inoltre come conseguenza una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, valutabili in milioni di tonnellate visto che il trasporto su ferrovia è di almeno 4/5 volte meno inquinante del trasporto stradale. L'opera è monitorata dall'Osservatorio Ambientale, che si interfaccia inoltre con gli Enti locali territorialmente interessati sullo stato di realizzazione dell'opera e



sull'attività dell'Osservatorio stesso.

In alto a sinistra una mappa infrastrutturale di Genova  
In alto i lavori per il Terzo Valico

## GRONDA AUTOSTRADALE DI PONENTE

Attualmente il sistema autostradale genovese è costituito dalle autostrade A7 Genova – Serravalle, A10 Genova – Ventimiglia, A12 Genova – Roma e A26 Genova – Gravellona.

La Gronda di Ponente è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che rappresenta il raddoppio dell'esistente A10 nel tratto di attraversamento del Comune di Genova e che fa parte del più ampio progetto di potenziamento del Nodo Stradale ed Autostradale di Genova.

Il progetto ha l'obiettivo di dividere il traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi connessi con il porto della città, alleggerendo il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova e trasferendo il traffico passante sulla nuova infrastruttura che si affiancherà all'esistente.

Ad oggi le autostrade dell'area genovese svolgono anche la funzione di tangenziale per il traffico urbano con volumi di traffico molto elevati; in alcuni punti della rete si registrano flussi superiori ai 60.000 transiti giornalieri, con un'alta percentuale di veicoli commerciali.

Alleggerendo l'unico asse stradale ligure oggi costituito dalla A10 la Gronda permetterà di migliorare le condizioni di circolazione nell'area genovese con

un risparmio stimato di 10 milioni di ore all'anno per gli utenti del sistema di viabilità autostradale e locale, garantendo un miglioramento anche in termini di sicurezza stradale e crescita economica. Il tratto della A10 compreso fra gli svincoli di Genova Voltri/Prà, Genova Pegli e Genova Aeroporto sarà oggetto di interventi di riqualifica e diventerà libera da pedaggio, svolgendo una funzione di collegamento per spostamenti prettamente urbani.

La Gronda di Genova, il cui costo stimato ammonta a 4,2 miliardi di euro, rientra in un importante piano di investimenti in corso di realizzazione, con un impegno finanziario complessivo di circa 25 miliardi di euro, finalizzato al potenziamento e ammodernamento della rete gestita e all'ampliamento di circa 1.066 km di rete con terze, quarte e quinte corsie. Completano l'intervento: il potenziamento delle autostrade A7 e A12 e dei relativi collegamenti, le interconnessioni della Gronda con l'A10 e/o l'A12 ad Est e con l'A10 e l'A26 ad Ovest, il Nodo di San Benigno che facilita le connessioni tra Genova Ovest ed il porto.

I maggiori benefici dell'intervento sono: risparmio di tempo per gli utenti del sistema di viabilità autostradale e locale dell'area genovese, suddivisione del traffico cittadino da quello di

attraversamento, alleggerimento dell'unico asse stradale ligure oggi costituito dalla A10, miglioramento della circolazione sulla rete esistente, aumentando della sicurezza stradale e sviluppo della crescita economica. L'infrastruttura sarà vista prevalentemente da chi la percorre, poiché l'81% circa del tracciato corre in galleria. Nei tratti all'aperto il progetto tiene conto del territorio nella sua integrità: i versanti degradanti verso la costa, il rapporto delle nuove opere con quelle presenti nell'intorno, la vegetazione autoctona la percezione di omogeneità e continuità del paesaggio. L'obiettivo principale dello studio paesaggistico della Gronda è stato quello di verificare il rispetto dei vincoli di tutela presenti sul territorio e delle zone di pregio ambientale presenti nell'area di studio. Anche le sistemazioni esterne alle aree di imbocco delle gallerie sono state progettate nel rispetto delle raccomandazioni della Soprintendenza Paesaggistica che ha guidato i progettisti a ricercare soluzioni di rimodellamento ed inserimento ambientale adatte a ricostruire la naturalità e la continuità dei fronti collinari nei quali si inserisce l'infrastruttura autostradale. Il progetto finale delle opere a verde, che prevede l'utilizzo di piante autoctone, integra e completa il progetto di inserimento paesaggistico di tutta l'opera.



In alto una vista della Gronda autostradale

## IL TUNNEL SUBPORTUALE

Il progetto del Tunnel sub portuale si inserisce nel sistema della viabilità urbana di Genova, attraversa il bacino del porto antico, ponendosi in alternativa all'esistente sopraelevata, con l'obiettivo di migliorare il sistema dei collegamenti con l'area portuale e realizzare una connessione diretta tra il ponente ed il levante della città.

Obiettivo del progetto è il miglioramento dell'efficienza del collegamento viario veloce di penetrazione ed attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla foce, attualmente assolto dalla sopraelevata; in particolare si eviterebbe l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti da Genova Ovest diretti verso l'area delle riparazioni navali. Inoltre con il parcheggio previsto in prossimità dell'uscita, presso Calata Gadda ed il vicino parcheggio della Marina si riuscirebbe ad ampliare la rete degli spazi di sosta capaci di assorbire ingenti flussi di traffico.

La prevista demolizione di parte della sopraelevata, una volta entrato in esercizio il Tunnel, contribuirebbe alla riqualificazione del waterfront cittadino. Per questo motivo il progetto potrebbe risultare alternativo al progetto di miglioramento dell'attuale sopraelevata. Il tunnel dovrebbe scorrere sotto il Porto antico per collegare la zona di San Benigno

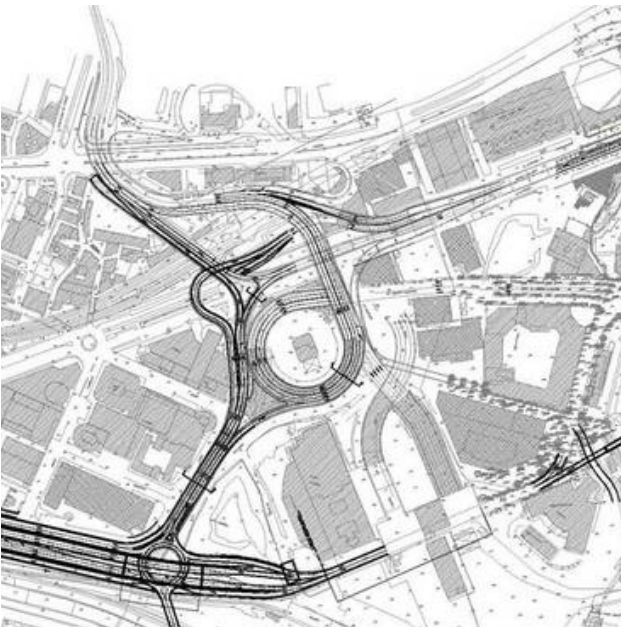
con quella della Foce, nei pressi della Fiera. L'opera - se realizzata e alla lunga - potrebbe persino sostituire la Sopraelevata che potrebbe anche essere almeno parzialmente smantellata liberando aree sul waterfront. Per realizzare il tunnel - la cui costruzione rivoluzionerebbe l'intera viabilità offrendo una nuova strada da percorrere ai mezzi che circolano in città - sarebbe necessario un investimento complessivo di circa 800 milioni di euro, che comprendono la demolizione della Sopraelevata nel tratto Stazione Marittima-Calata Gadda

Il Nodo di San Benigno è uno dei punti chiave della viabilità genovese, sia per la presenza del più importante casello autostradale della città, Genova Ovest, dove converge l'intera rete ligure e il traffico diretto al centro cittadino e alle banchine portuali, sia in quanto nodo nevralgico della zona centro-occidentale della città. Il Nodo di San Benigno collega il casello autostradale con il porto commerciale e turistico di Sampierdarena, con la sopraelevata e con la viabilità ordinaria cittadina. Scopo dell'intervento è selezionare i flussi merci da/per il porto di Genova da quelli caratterizzanti la viabilità ordinaria. Il progetto del Nodo di San Benigno infatti, integrato anche con quello che prevede l'ipotesi di realizzazione del Tunnel Subportuale, di cui costituirebbe



lo sbocco a Ponente, permetterà di potenziare l'accesso al porto con una connessione diretta.

La realizzazione di questo progetto porterà benefici quali il miglioramento dell'accessibilità autostradale cittadina, del porto e la riduzione degli impatti del traffico commerciale marittimo, che attualmente grava sull'area di tessuto urbano in questione. Il Nodo di San Benigno infatti risulta spesso congestionato, causa una forte commistione fra traffico merci e traffico passeggeri, e l'attraversamento del nodo da parte dei mezzi pesanti in uscita dal porto condiziona fortemente il traffico cittadino sia per picchi di attività che per blocchi delle attività portuali.



In alto una vista aerea del porto antico  
In basso un disegno tecnico del nodo di San Benigno



## IL NODO FERROVIARIO

Il Nodo di Genova, per la struttura della sua rete di trasporto, può essere considerato come porta di accesso ai traffici marittimi gravitanti sul Mediterraneo. Nel Nodo confluiscono infatti il traffico ferroviario a lunga percorrenza e il traffico locale tra Genova, le regioni del nord, la riviera ligure, il porto e le aree industriali. È dunque un sistema eterogeneo, attraversato da treni veloci a lunga percorrenza, treni regionali, treni a carattere metropolitano e treni merci che collegano i vari scali. Il piano di potenziamento infrastrutturale-tecnologico e di ammodernamento delle linee del Nodo di Genova è dunque un presupposto essenziale per accrescere la competitività e la qualità di vita dell'intero territorio. Il potenziamento del Nodo assicurerà, infatti, la massima integrazione fra le reti ferroviarie, la linea metropolitana e gli interscambi, rispondendo alla crescente domanda di mobilità delle persone e delle merci attraverso il miglioramento del traffico viaggiatori su tutte le direttrici, l'incremento del traffico merci da e per il sistema portuale genovese, il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano e regionale.

Il piano di intervento ha due obiettivi: 1. il potenziamento e la riorganizzazione dell'offerta sul trasporto regionale e

metropolitano lungo la fascia costiera e la Val Polcevera. La separazione dei flussi di traffico e l'attuazione di un programma di esercizio innovativo garantiranno un incremento del 25% del numero dei treni; 2. il potenziamento dell'offerta sul trasporto merci, con particolare riguardo all'intermodalità verso le aree centro padane e i valichi alpini. Il progetto di potenziamento della tratta si articola in tre interventi principali: 1. il completamento della bretella di Voltri e quindi del quadruplicamento della tratta Voltri-Genova Principe; 2. il sestuplicamento della tratta Genova Piazza Principe-Genova Brignole; 3. la realizzazione della nuova stazione di Genova Voltri e della nuova fermata di Palmaro, nonché l'adeguamento delle stazioni di Sampierdarena e Genova Brignole.

A destra una veduta aerea di Sestri Levante e della penisola aeroportuale



## 2.2 L'aeroporto e la nuova stazione FS AV

L'aeroporto Cristoforo Colombo, iniziato nel 1954 e inaugurato nel 1962, si sviluppa su una penisola artificiale realizzata con il riempimento di un tratto di mare: la sua realizzazione ha richiesto 8 anni di lavori e lo sbancamento della vicina collina di monte Croce dove sta sorgendo il villaggio tecnologico (industria hi-tech) degli Erzelli. L'aeroporto di Genova è situato nella zona di ponente, a 7 km dal centro città, nelle immediate vicinanze del porto petroli, l'importante terminal petrolifero che smista i traffici con il Nord Africa e il Mediterraneo. Lo scalo viene di frequente utilizzato come scalo di supporto per gli aeroporti del nord Italia quando questi sono chiusi per nebbia o neve. L'aeroporto genovese riveste un ruolo importante per il supporto fornito alle strutture e al personale del porto mercantile, insieme alle industrie manifatturiere e alle strutture fieristiche che accolgono eventi, oltre che essere un tassello intermodale per il settore delle crociere ed il turismo in genere (charter e low cost). Tuttavia il suo traffico, sia in termini di viaggiatori sia di voli, al momento è contenuto in relazione alla vicinanza di altri aeroporti: l'aeroporto di Milano-Malpensa, gli aeroporti di Torino-Caselle, di Nizza, di Pisa e di Bergamo-Orio al Serio, ben attrezzati con compagnie

major e low cost ed una vasta offerta di collegamenti diretti passeggeri e cargo. L'aeroporto ha comunque episodi di addensamento del traffico: una delle sue doti è certamente la sua posizione costiera pressoché esente da nebbia durante tutto l'arco dell'anno, anche se soffre molto d'autunno e d'inverno per il forte vento, per tale posizione deve supplire come scalo di emergenza per i voli diretti a scali meno favoriti per questo fattore come quelli precedentemente citati. Grazie alla ex SS1 Aurelia, lo scalo aeroportuale è direttamente inserito nel tessuto urbano genovese attraverso un servizio di linea dedicato che collega

A destra una veduta aerea della penisola aeroportuale



l'Aeroporto con il centro città. Non è presente, invece, alcun collegamento ferroviario. All'interno del perimetro aeroportuale la rampa di accesso al casello autostradale è collegata ad un raccordo anulare da cui si diparte, ad ovest, la viabilità per il porticciolo turistico e l'area cargo, ad est quella per le aree riservate ai petrolieri e, al centro quella per l'ampia zona parcheggio, prospiciente l'aerostazione passeggeri.

Nell'ambito dello sviluppo del "Cristoforo Colombo", la nuova aerostazione rappresenta il cuore del complesso aeroportuale ma anche il primo terminal di quel sistema composito che articolerà il ben più ampio polo intermodale.

L'intervento prevede la riqualificazione della aerostazione passeggeri esistente attraverso una diversa distribuzione degli spazi interni e la realizzazione di nuovo volume lungo il lato Est dell'aerostazione esistente, ed uno lungo quello Nord-Ovest.

L'aeroporto Cristoforo Colombo sarà anch'esso oggetto di un intervento di miglioramento.

Il progetto garantirà dunque un nuovo padiglione, più spazio per servizi e aree commerciali, impianti tecnologici innovativi e maggiore sostenibilità ambientale grazie alle nuove tecnologie per l'illuminazione e la climatizzazione. Esso seguirà i lavori di ammodernamento dell'attuale struttura,

avviati nel 2015. L'ampliamento prenderà il via entro fine 2020 e sin concluderà nel giro di 36 mesi. Il progetto prevede anche l'inserimento di una moderna cabinovia, che dall'aeroporto permette di raggiungere, in 5 minuti, la nuova stazione ferroviaria AV Genova Aeroporto, per poi da qui proseguire il proprio viaggio verso Genova o una delle città della riviera ligure. Questa soluzione di trasporto collettivo urbano, adottato già in numerose città del mondo, prende il nome di GATE, acronimo di "Genoa Airport, a Train to Europe", e garantisce il trattamento dei flussi di traffico indirizzati sia verso l'aeroporto sia verso la collina degli Erzelli, dove sorgerà il Parco

In alto una veduta aerea della penisola aeroportuale  
 In basso a sinistra un render della nuova aerostazione  
 In basso a destra un render del progetto GATE



Scientifico e Tecnologico, con importanti insediamenti produttivi, di ricerca e didattici.

Il progetto dell'aeroporto prevede anche la risistemazione più efficace degli hangar per il ricovero dei velivoli dell'Associazione Sportiva Dilettantistica Aero Club di Genova.

Un'ulteriore risistemazione la vedranno anche tutti quei servizi relativi all'aeroporto come società di spedizioni, hangar e capannoni, con annesso il rifacimenti della linea di costa nella zona diportistica. Quest'area risulta infatti particolarmente ricca di servizi legati alla marina e alla ristorazione, e dunque non necessita di

ulteriori grosse trasformazioni.

#### LA STAZIONE FERROVIARIA AV

Le stazioni ferroviarie di Genova Sestri Ponente e quella di Genova Cornigliano / Aeroporto sono situate sulla linea Genova-Ventimiglia.

La stazione di Sestri, inaugurata nel 1856 in concomitanza con l'apertura della tratta ferroviaria Sampierdarena-Voltri, è stata rimaneggiata più volte nel corso degli anni e nel 2012 ha assunto la nuova denominazione di Genova Sestri Ponente Aeroporto.

La stazione dispone di due binari corsa, di un binario di precedenza lungo 649 metri



e un fascio merci di sei binari e uno scalo merci, a circa un chilometro di distanza verso ponente, per il ricovero dei carri. Il suddetto fascio merci è utilizzato, quasi esclusivamente, per l'arrivo e la partenza di treni destinati al trasporto del materiale siderurgico del vicino stabilimento Ilva di Cornigliano, con il cui scalo è raccordata direttamente.

L'attuale stazione di Cornigliano è stata invece costruita nella seconda metà degli anni trenta, in posizione periferica rispetto al centro del quartiere, di fronte a quella che allora era una spiaggia ricca di stabilimenti balneari. Con la costruzione dell'impianto siderurgico nella zona a mare

A sinistra uno schema infrastrutturale di Genova  
In basso una vista dello svincolo tra Sestri Ponente e Cornigliano





antistante, ricavata tramite riempimenti, la stazione è stata impiegata dal grande flusso di viaggiatori pendolari.

Con la successiva crisi dell'industria siderurgica ha però perso le caratteristiche ferroviarie di stazione ed oggi è solamente una fermata servita dai treni metropolitani e regionali, ma, anche se ridimensionata, è ancora di fondamentale importanza per il trasporto pubblico del quartiere, oltre ad essere la più vicina all'Aeroporto di Genova-Sestri Ponente tra le tre stazioni di interscambio (Cornigliano, Sampiardarena e Piazza Principe) tra il servizio ferroviario e i mezzi pubblici su gomma diretti allo scalo. La stazione dispone di due binari mentre il fabbricato viaggiatori, un bell'esempio di architettura ferroviaria, composto da un edificio a due piani con un'ampia scalinata di accesso, è rimasto inutilizzato e privo di biglietteria da diversi anni e nonostante alcuni lavori di ristrutturazione esterna nel 2007, ha subito un notevole degrado.

Il nuovo progetto prevede quindi l'inserimento della stazione AV Genova Aeroporto. La collocazione dell'infrastruttura è strategica: si sviluppa infatti al centro dell'area che comprende i quartieri di Sestri Ponente e di Cornigliano, l'aeroporto, il Parco Tecnologico degli Erzelli e l'ortomercato.

Quest'ultima andrà a sostituire le stazioni di Sestri Ponente e Cornigliano, ormai

datate e malfunzionanti, ma principalmente porterà l'alta velocità nei pressi dell'aeroporto, rilanciando notevolmente il traffico aereo ed i collegamenti con il centro città. In questo modo l'anello non funge soltanto da infrastruttura viaria, ma da filo conduttore, collegamento necessario tra ferro e aria, tra stazioni ferroviarie ed aeroporto, creando un nuovo Hub intermodale in grado di rilanciare i trasporti e l'economia di tutta la città.

A destra una veduta aerea di Sestri Ponente



### 2.3 L'eredità del passato

Sestri Ponente fu comune autonomo fino al 1926, quando insieme ad altri diciotto comuni del genovesato fu inglobato nel comune di Genova, per costituire la cosiddetta Grande Genova; nella ripartizione amministrativa del comune fu dapprima una "delegazione" e poi una "circoscrizione". Nella nuova ripartizione in vigore dal 2005 fa parte del Municipio VI Medio Ponente, insieme al quartiere di Cornigliano. Compreso tra i quartieri di Cornigliano e Pegli, comprende le unità urbanistiche di Sestri propriamente intesa, San Giovanni Battista, Calcinara e Borzoli Ovest, che complessi-

vamente si estendono su un'area di 17 km<sup>2</sup> ed hanno una popolazione di circa 45.000 abitanti. La sua trasformazione da piccolo centro agricolo, marinaro e turistico a cittadina industriale coincide con lo sviluppo della cantieristica navale e della siderurgia tra la fine dell'Ottocento e la prima guerra mondiale, periodo in cui era ancora un comune autonomo.

A partire dal Seicento in tutto il genovesato vennero fatte costruire dalle famiglie della nobiltà genovese sontuose ville con maestosi giardini e in questa pratica Sestri Ponente è uno dei luoghi privilegiati; delle molte edificate qualcuna ancora oggi è sopravvissuta.

Nel 1810 Sestri ha un totale di 3134 residenti ed è ancora un piccolo borgo agricolo e marinaro ma, con la costruzione del primo cantiere navale, nel 1815, inizia la sua industrializzazione. Ai primi cantieri, seguiranno in breve tempo numerosi stabilimenti ed officine, oltre alla manifattura tabacchi, che la trasformeranno velocemente in una cittadella operaia. La crescita dell'industria meccanica avvenuta negli anni trenta spinse le principali aziende presenti a Sestri Ponente a realizzare in loco abitazioni per famiglie operaie. Oggi comunque è un quartiere ad alta densità abitativa ed industriale (ha circa 50.000 abitanti ma negli anni settanta arrivò a

quasi 80.000), occupa una zona in parte pianeggiante e in parte collinare estendendosi dal mare fino ai 419 metri del monte Gazzo.

La parte pianeggiante ha un sistema urbanistico molto ordinato, organizzato lungo una serie di vie parallele alla costa intersecate da vicoli alternate da strade più ampie. Il reticolato risultante è diviso in due parti, quasi simmetriche, da due vie centrali. Caotica è invece l'urbanistica collinare dovuta in parte alla morfologia del territorio e molto all'edificazione selvaggia e incontrollata del secondo dopoguerra. Cornigliano, sempre nella periferia ovest di Genova e adiacente a Sestri Ponente,



sorge sulla fascia costiera, a 7 chilometri dal centro. È bagnato a sud dal mar Ligure e ad est dal torrente Polcevera, che lo separa da Sampierdarena. I suoi confini occidentali con Sestri Ponente si possono rilevare nell'aeroporto Cristoforo Colombo e nello spartiacque della collina degli Erzelli. Infine a nord il quartiere comprende le alture di Coronata e Monte Guano, per terminare nei pressi della località Testa di Cavallo e lungo il versante che discende verso il colle di Borzoli. A protezione delle mareggiate, lungo tutto il litorale corniglianese, vi è una diga foranea posta a circa 200 metri dalla linea di costa. Il territorio è scosceso, fatta eccezione per la zona pianeggiante adiacente alla costa, ampliata verso mare tramite i riempimenti effettuati tra gli anni trenta e l'immediato dopoguerra. Cornigliano per la restante parte è quindi formata da colline e vallette. Quattro crinali principali digradano verso il mare pressoché perpendicolarmente alla costa da un'altitudine massima di circa 180 metri, raggiunta nei pressi di villa Aplanati-Morsello, punto più alto della delegazione. Da segnalare qui la presenza degli Erzelli, la collina che fu occupata in precedenza da attività di deposito e movimentazione container, è interessata oggi da un progetto volto a realizzare un polo tecnologico ed universitario, un nuovo insediamento residenziale connesso ad un

parco ed una viabilità di accesso collegata al casello autostradale di Cornigliano. Nel XIX secolo il quartiere prese addirittura la denominazione di Cornigliano Ligure, in quanto si trasforma in un piccolo borgo di pescatori con notevoli ambizioni turistiche balneari.

Lo scenario muta completamente a partire dall'ultimo decennio del secolo, in cui il fenomeno di urbanismo che si andava sviluppando a Genova travolge anche Cornigliano, potenzialmente un sito molto produttivo perché vicino al porto ed agli stabilimenti industriali di Sampierdarena, che proprio in quegli anni si estesero anche alla riva destra del torrente Polcevera.

A sinistra una veduta dal monte Gazzo

L'armatura di questa trasformazione è costituita dalla nascita dell'Ansaldo. Tra il 1881 e il 1901 la popolazione risulta quasi raddoppiata e sulla spinta di questi avvenimenti si inizia a parlare già a inizio secolo dell'annessione di Cornigliano alla Grande Genova, una città metropolitana mista di zone residenziali, industriali e terziarie. In questi anni quella che era un'amena località in riva al mare si è trasformata in uno dei primi quartieri industriali edificati in Italia. Sono sorti negli anni capannoni ed opifici destinati a durare diversi decenni e a diventare, insieme al porto, la più grande forza produttiva genovese. Nel 1938 viene progettato da Agostino Rocca e Oscar Sinigaglia un grande impianto siderurgico a ciclo integrale, che terminato nel 1942, non entrerà mai in funzione. Nel dopoguerra l'impianto viene nuovamente ricostruito e nel 1953 entra in funzione e Cornigliano divenne un sobborgo industriale destinato ad ospitare la nuova industria siderurgica pesante, proprio da Raggio impiantata per primo nella località. L'impianto entrò in funzione nel 1953 e registrò un ulteriore ampliamento alla fine degli anni cinquanta, che lo portò ancora più a ridosso delle case. Sotto l'impulso dell'industria, che fornirà per anni migliaia di posti di lavoro, la popolazione, già in aumento, registra un secondo boom demografico, al termine del

quale Cornigliano arriva a sfiorare i 30 000 abitanti. Grande apporto all'incremento della classe operaia residente è stato dato dall'immigrazione, in particolare dall'Italia meridionale, di persone in cerca di occupazione. Dal dopoguerra in poi Cornigliano, dopo aver perso lo sbocco al mare e la vivibilità di un'area climatica di affermate tradizioni turistiche, con la crisi siderurgica perde progressivamente anche il suo peso industriale, portando alla disoccupazione migliaia di operai. Nel 1961 l'impianto si fonderà in ILVA - Alti Forni e Acciaierie d'Italia fino al 1988 quando verrà privatizzata e cambierà nome in "Acciaierie di Cornigliano". Molte delle ville nobiliari di cui la delegazione era ricca furono demolite e la situazione sociale è andata degradandosi, con frequenti fenomeni di delinquenza. Nel 2005, con la chiusura dell'area a caldo, è stato riconvertito a "Polo del Freddo". Terminata l'era delle grandi industrie a partecipazione statale, e con il passaggio ad una fase post-industriale nella quale vengono privilegiati i servizi, Cornigliano, superati i difficili giorni della crisi operaia, sta tentando di riacquistare una propria fisionomia ed un nuovo equilibrio socio-urbanistico.



In alto una vista aerea dell'impianto siderurgico dell'Ilva  
A sinistra il confronto tra un edificio industriale dell'Ilva e la stazione di Cornigliano

## 2.4 La rivitalizzazione del nucleo urbano

In tutta Europa si assiste, al livello delle grandi e medie città, a una sorta di "rinascimento" urbano, che rappresenta, nel contempo, una vera e propria competizione "virtuosa". A cominciare da Barcellona, numerose città d'Europa hanno avviato processi di trasformazione che hanno l'obiettivo di rendere la città più conosciuta, più vivibile e meglio attrezzata, per sviluppare nuove attività economiche e turistiche. Il "caso" della città di Genova è di interesse in quanto nella realtà italiana che non brilla per dinamismo, è una delle poche città che hanno realizzato una rinascita basata sulla valorizzazione delle sue straordinarie risorse.

Genova è una delle principali città-porto del Mediterraneo. Anzi, il porto più a nord del Mediterraneo. Da questa posizione, possono scaturire notevoli vantaggi per la città, che può aspirare al ruolo di cerniera fra Europa, Africa e Asia Minore.

Genova ha un sistema complesso di infrastrutture autostradali e ferroviarie, che tuttavia non sono sufficienti a smaltire il traffico di un porto oggi assai dinamico.

È una città di palazzi: i palazzi dei Rolli fanno parte di elenchi che, a partire dal XVI secolo, la Repubblica compilava per obbligare i proprietari a ospitare i membri

dei cortei di re, principi e cardinali di passaggio nella città. Una particolarità quindi, che è stata oggetto della presentazione all'Unesco per ottenere la dichiarazione di "Patrimonio dell'Umanità".

Lo spazio pubblico è scarso: Genova non ha mai avuto una piazza pubblica rappresentativa dell'intera comunità, perché ogni famiglia dell'oligarchia genovese che reggeva la Repubblica aveva una sua area, con suoi immobili, e una sua piccola piazza.

In alto una vista aerea del centro storico



Si nota una realtà a due volti nella struttura urbana della città, divisa tra una forte attenzione verso alcune aree (centro storico e Porto Antico) e uno storico policentrismo. Gli attuali confini della città di Genova sono molto recenti: tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, con la creazione della grande Genova vengono uniti alla città una ventina di comuni limitrofi (da Voltri a Nervi sulla costa, più altri nelle valli alle spalle della città, la Valpolcevera e la Valbisagno). Il capoluogo ligure è perciò costituito da molti centri, alcuni dei quali di dimensioni notevoli e dotati di centri storici di antica origine, ancora oggi ben preservati. La città ha perciò sofferto

molto meno di tante altre metropoli l'effetto "periferia" delle zone lontane dal centro. Unici reali fenomeni di degrado urbano sono oggi i pochi quartieri nati negli anni Settanta; un certo degrado è invece presente in zone centrali della città, ne è esempio l'effetto "periferia" che si percepisce sotto alcuni tratti della sopraelevata, una strada che corre lungo tutto l'arco portuale, da Sampierdarena fino alla Fiera. Piano cerca di dare risposte anche a questa questione. Innanzi tutto, prevede l'eliminazione della sopraelevata, che dovrebbe essere sostituita da un tunnel subportuale, che consenta al traffico di attraversare la città con un minimo impatto





ambientale. Oltre all'effetto degradante già citato, la sopraelevata rappresenta infatti una barriera che nega la vista del mare alla città. Molto interesse è poi dedicato, come già visto, all'intero litorale cittadino. Per molti osservatori il 1992 rappresenta, per Genova, l'anno della svolta. Le celebrazioni per i cinquecento anni della scoperta dell'America fanno sì che a Genova venga attribuita una "Esposizione Internazionale". Come già accennato, per questa occasione la città, e in particolare il centro storico, inizia una importante fase di trasformazione, recuperando l'affaccio al mare che da troppi anni il porto aveva impedito. Per molti aspetti l'esposizione

risulta un insuccesso: il numero di visitatori è decisamente inferiore al previsto, , alcune strutture non sono ultimate in tempo utile, e l'insuccesso della mostra determina una coda di strascichi polemici e giudiziari che portano alla dimissione del Sindaco. Il risultato più interessante e più significativo rimane senz'altro il recupero dell'area del Porto Antico: dopo decenni, città e porto smettono di voltarsi reciprocamente le spalle; per la prima volta nella storia un'area è sottratta al porto e destinata all'insediamento urbano. Nonostante un primo momento di indecisione, la zona delle celebrazioni trova un suo riutilizzo: l'area è ceduta al Comune

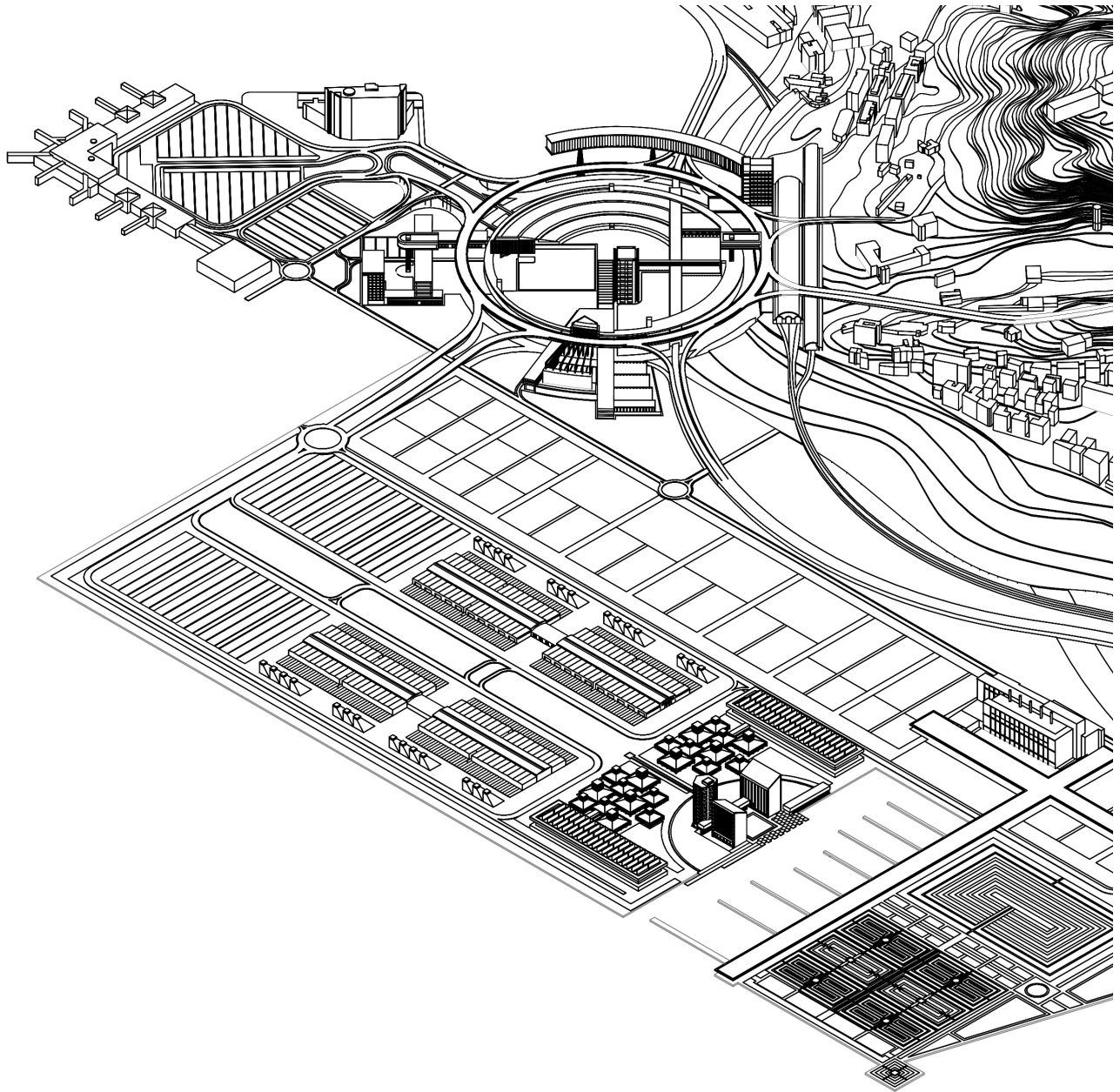
di Genova, il quale nel 1995 costituisce una società ad hoc, denominata Porto Antico Spa, con il compito di gestire le strutture del Porto Antico. Oggi in quell'area si trova l'Acquario genovese, terza meta turistica italiana per numero di visitatori; ma si trovano anche bar, ristoranti, hotel e centri congressi, la Città dei Bambini e la biblioteca dei ragazzi. Nell'area sono stati creati circa mille posti di lavoro, e si calcolano più di tre milioni di visitatori ogni anno.

Il concetto di Grande Genova, ovvero la Genova che si estende per oltre 35 km lungo la costa dalle scogliere di Nervi ai litorali pietrosi di Voltri, e all'interno nelle vallate del Polcevera e del Bisagno, risale al 1926, quando 19 comuni del Genovesato fino ad allora autonomi vennero aggregati al comune di Genova, aggiungendosi ai sei comuni della bassa val Bisagno inglobati nel 1874.

Rispetto alle aree urbane delle altre grandi città italiane quella genovese si distingue per il fatto di non avere veri e propri quartieri periferici, ma piuttosto una serie di cittadine con un forte senso di appartenenza, una consolidata struttura economica e sociale ed un proprio centro storico, che non sono percepite come "periferie". Si può perciò definire Genova una città policentrica, in cui il ruolo di periferia, inteso come area degradata,

oltre che ai pochi quartieri di edilizia popolare nati negli anni settanta nelle zone collinari, a partire dal secondo dopoguerra è paradossalmente attribuito all'antico centro storico, abbandonato dagli originari abitanti ed andato incontro ad una progressiva decadenza, pur in presenza di segnali di ripresa negli ultimi anni. L'agglomerato urbano costituito dai sobborghi industriali è diventato nel tempo un tutt'uno con il cuore della città, collegato da frequenti linee di autobus ma anche dalla linea ferroviaria litoranea ed in parte dalla metropolitana leggera che collega la stazione ferroviaria di Genova Brignole con il quartiere di Rivarolo.

In alto una vista della biosfera di Renzo Piano



## **3 Costruire nuovi paesaggi infrastrutturali**

### 3.1 Modellare una nuova centralità

L'area presa in esame di interesse progettuale comprende dunque diversi macro sistemi urbani caratterizzati da tessuti diversificati e vari elementi: la collina degli Erzelli con il relativo parco tecnologico, i due nuclei urbani autonomi di Sestri Ponente e di Cornigliano, le stazioni ferroviarie di Sestri Ponente e di Cornigliano, l'area industriale dell'Ilva, l'aeroporto Cristoforo Colombo e la zona di diporto.

I quartieri di Sestri Ponente e di Cornigliano sono caratterizzati da un tessuto urbano uniforme, autonomo, con palazzine d'epoca, aree a traffico limitato e attività commerciali. In prossimità della

A sinistra l'assonometria generale del progetto

L'area presa in esame di interesse progettuale comprende dunque diversi macro sistemi urbani caratterizzati da tessuti diversificati e vari elementi: la collina degli Erzelli con il relativo parco tecnologico, i due nuclei urbani autonomi di Sestri Ponente e di Cornigliano, le stazioni ferroviarie di Sestri Ponente e di Cornigliano, l'area industriale dell'Ilva, l'aeroporto Cristoforo Colombo e la zona di diporto.

I quartieri di Sestri Ponente e di Cornigliano sono caratterizzati da un tessuto urbano uniforme, autonomo, con palazzine d'epoca, aree a traffico limitato e attività commerciali. In prossimità della ferrovia sono presenti edifici di maggiore grandezza di uffici e attività commerciali. La linea ferroviaria, con relativi scali merci, e la strada urbana statale costituiscono una barriera rilevante che divide l'area in due parti: la permeabilità è dunque limitata e le connessioni con la parte diportistica esistente ed il mare, sono fortemente ristrette.

Note queste condizioni, le connessioni sia a livello pedonale che carrabile risultano deboli in direzione Nord – Sud, mentre si dimostrano più consistenti quelle in direzione Est - Ovest.

Gli Erzelli risultano accessibili dall'uscita autostradale A10 Genova – Aeroporto, proseguendo per circa 1,5 km su Via

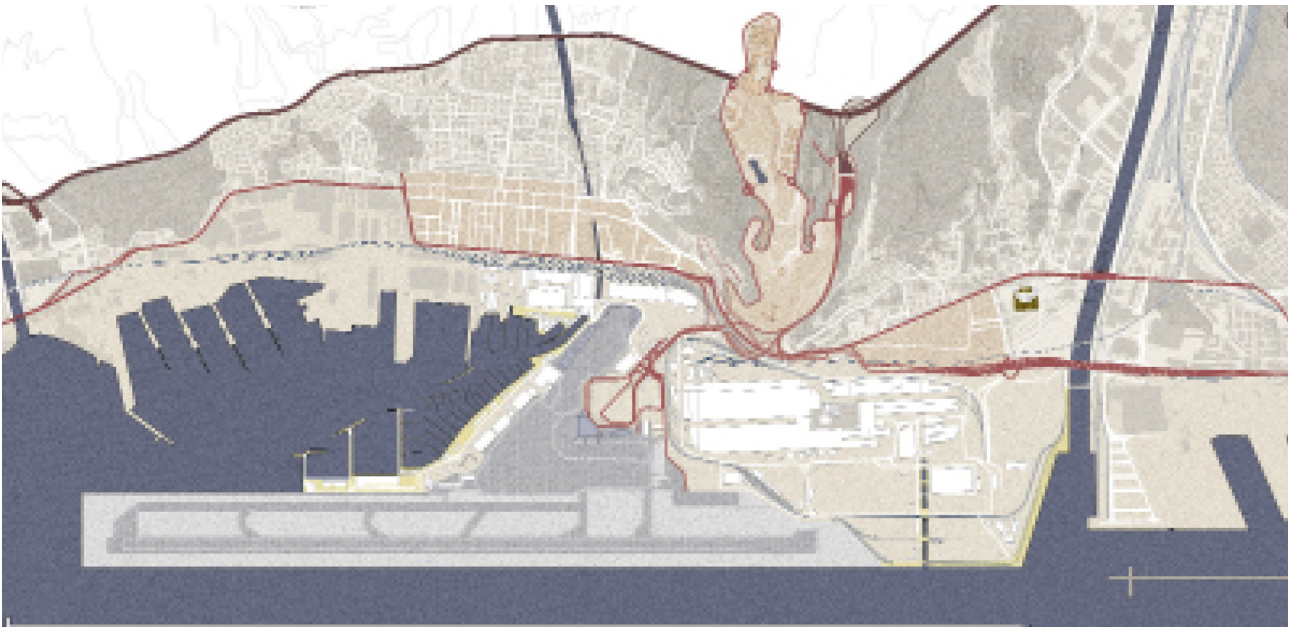
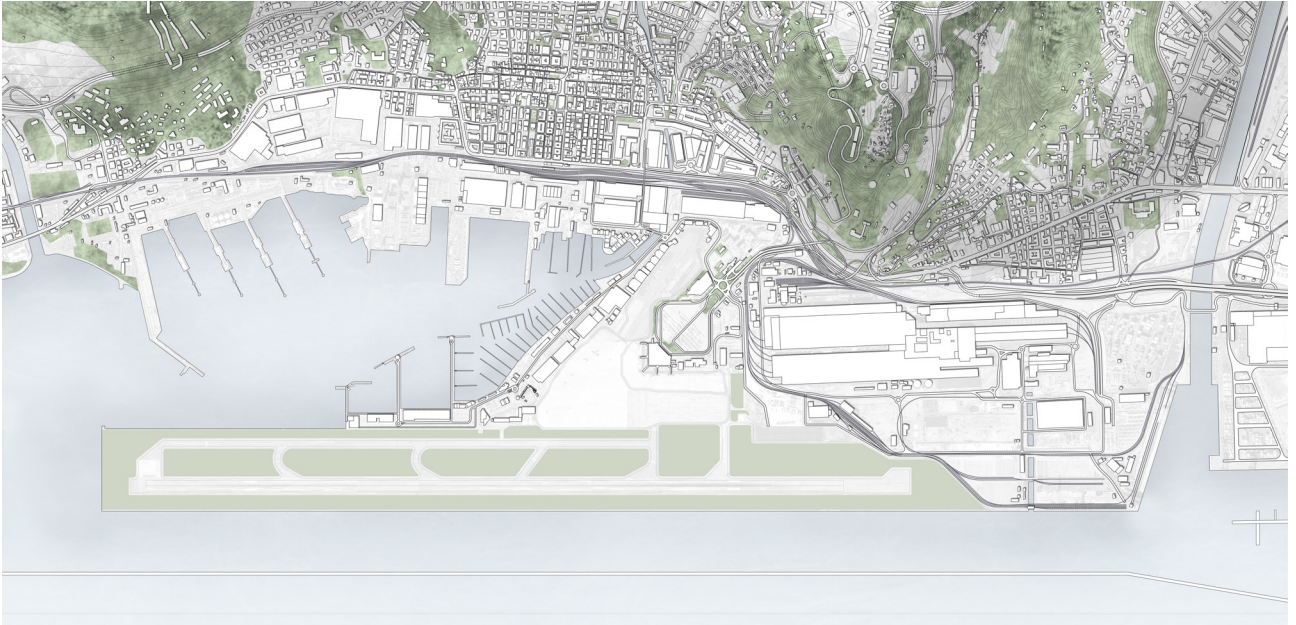
Alessandro Vallebona, fino alla sommità della collina.

L'aeroporto Cristoforo Colombo risulta difficilmente raggiungibile dalla città, a causa della complessità del nodo stradale che si dimostra spesso congestionato: è il punto di incontro tra i flussi Est – Ovest e Nord – Sud, in particolare tra l'uscita autostradale A10 Genova – Aeroporto a Nord e Via Pionieri e Aviatori d'Italia verso l'aeroporto a Sud, e quelli della Via Aurelia in direzione Est – Ovest.

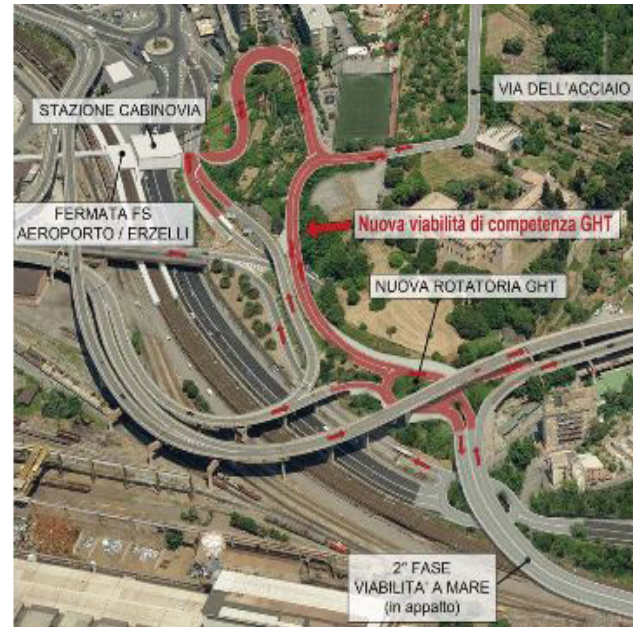
#### SVINCOLO AUTOSTRADALE A10

Un'altra criticità di quest'area, da trasformare in potenzialità, è sicuramente la

In alto a destra il masterplan dello stato di fatto  
In basso a destra uno schema funzionale dell'area progettuale



presenza dello svincolo autostradale della A10 Genova Aeroporto, porta di accesso della città per i flussi provenienti da Nord e che si collega alla città tramite Via Enrico Melen e la Via Aurelia. Il grande svincolo dovrebbe dunque ammortizzare, distribuire e raccordare i traffici tra le direttrici verticali Nord-Sud e quelle orizzontali Est-Ovest. A fronte però di un incremento notevole dei traffici veicolari, oggi lo svincolo appare inadeguato e spesso congestionato. Dal 2017 infatti è presente un progetto per i lavori relativi alla viabilità di collegamento tra il casello autostradale di Genova Aeroporto e la cosiddetta "strada urbana di scorrimento". L'intervento rappresenta la prosecuzione a ponente di questa strada urbana, anch'essa in fase di realizzazione. Questa, una volta ultimata, consentirà un collegamento diretto all'autostrada per il volume di traffico che attualmente grava sulla viabilità ordinaria di Cornigliano. All'indomani del tragico crollo del ponte Moranti sul Polcevera, il valore strategico dell'opera risalta particolarmente nel quadro della viabilità cittadina provvisoria. Per far fronte all'interruzione del viadotto, infatti, l'infrastruttura di progetto dovrà entrare in servizio anticipatamente come parte integrante della viabilità alternativa. L'intervento progettuale si propone quindi di semplificare ed unificare i differenti sistemi urbani dell'area. Esso si basa



principalmente sulle connessioni Nord - Sud, riducendo e limitando la barriera infrastrutturale rappresentata dalla ferrovia, con i relativi scali merci, e dalla strada urbana (Via Aurelia).

Il centro propulsivo del progetto è la rotonda che si presenta come un elemento ordinatore e generatore di tutto l'intervento. Essa permette una redistribuzione dei flussi veicolari ed una conseguente riduzione della congestione. Il vuoto centrale è costituito da una piazza che unifica gli apparati urbani, semplifica la mobilità pedonale ed accoglie diverse funzioni come uffici, servizi commerciali, spazi verdi.

L'inserimento di un ortomercato permette alla città di mantenere il centro produttivo nell'area occupata dall'ex Ilva, diventando motore per l'economia urbana e regionale. Inoltre la presenza di un parco consente la rinaturalizzazione dell'ex area industriale, offrendo spazi diversificati e servizi, mantenendo sempre relazioni con la città, ed in particolare con la Villa Durazzo Bombrini ed il quartiere di Cornigliano.

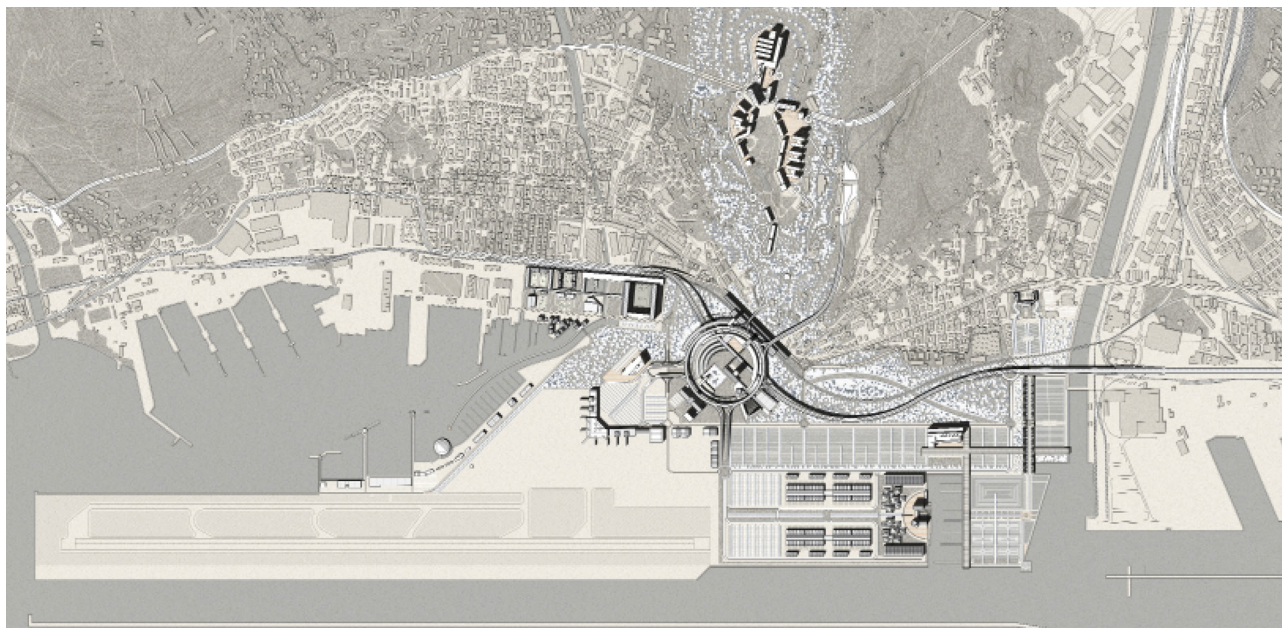
L'area sportiva collega invece il quartiere di Sestri Ponente con la zona diportistica ad Ovest dell'aeroporto, creando un forte polo attrattivo.

L'area dei cantieri navali di Sestri Ponente, infatti, a cavallo tra l'omonimo quartiere e la zona diportistica, è caratterizzata da



A sinistra uno schema dello svincolo Genova Aeroporto  
In alto una vista della Marina di Genova





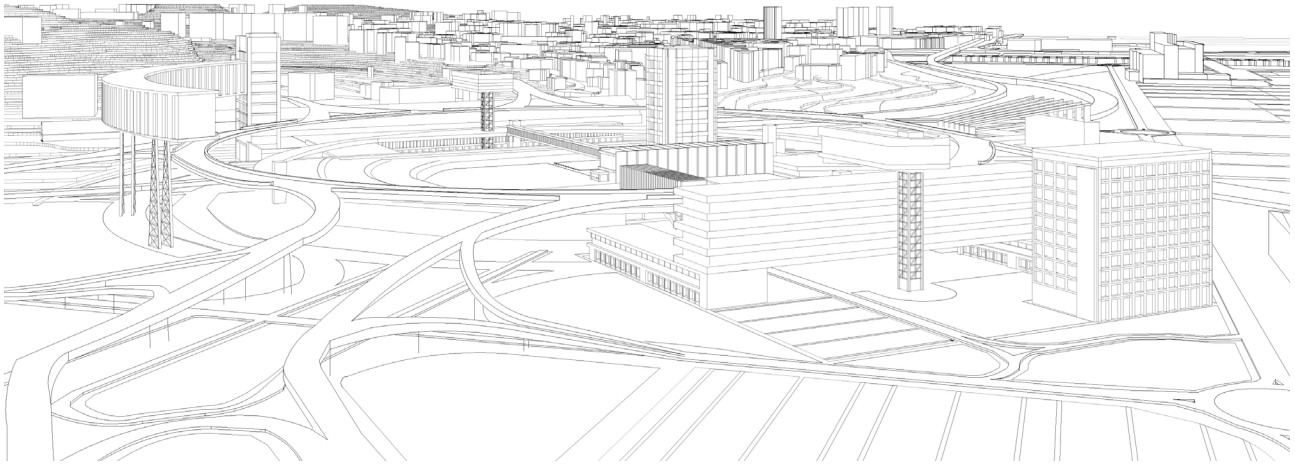
numerose industrie e capannoni in fase di dismissione.

L'intervento progettuale per questa zona si propone di liberare l'intera area di circa 140 000 mq, per fare spazio ad uno stadio comunale, con relativa cittadella sportiva, servizi pubblici e aree verdi.

Tale intervento permette la ricucitura tra l'area diportistica e la città, prima mancante a causa della fascia industriale che rendeva la zona difficilmente accessibile. I binari vengono infatti ottimizzati per poter recuperare spazio da destinare allo sport e alle zone ricreative. Nell'area di Sestri Ponente il tessuto urbano si ricompatta, creando un sistema unico con la rotonda e

la penisola aeroportuale.

L'intermodalità dell'area non è più un sistema puntuale e disconnesso, ma è assodato e gravita intorno alla rotonda. La presenza della nuova stazione AV, dell'ovovia e di strade adeguate permettono alla zona di risultare ben collegata con la città da una fitta rete di connessioni e tutti i suoi punti risultano accessibili.



A sinistra il masterplan di progetto  
In alto una vista del progetto

### 3.1 Modellare una nuova centralità

La rotonda assolve la funzione di moderazione e snellimento del traffico, apportando numerosi benefici rispetto alla precedente situazione viaria: maggior sicurezza e capacità di smaltire il traffico, che prima era spesso bloccato, tempi di attesa ridotti, minor inquinamento acustico e atmosferico, possibilità di inversione del senso di marcia, minori costi gestionali e di sorveglianza.

Ad ogni uscita della rotonda è associata una zona ben definita: una per l'autostrada A10 Genova Ventimiglia, all'ingresso di Genova Aeroporto, una per la risalita agli Erzelli, una per l'aeroporto Cristoforo Colombo, una per il nuovo ortomercato di progetto e due che si collegano alla Via Aurelia, rispettivamente in direzioni opposte.

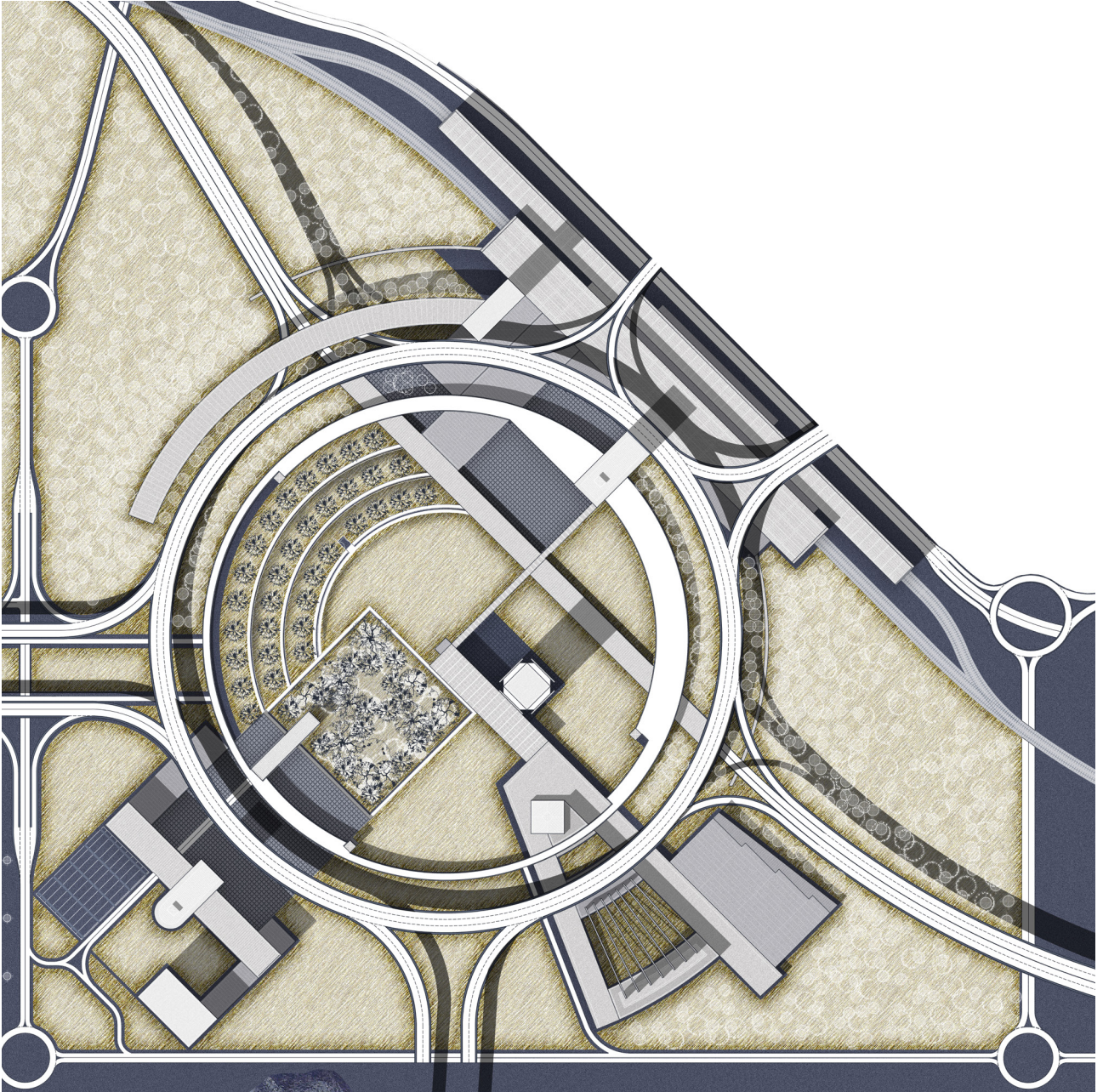
Essa è cosituata da 3 corsie da 4 m, per un spessore di 12 m, con un diametro totale di 360 m. Nonostante infatti l'infrastruttura occupi una vasta quantità di territorio, l'accessibilità e la fruibilità per i pedoni e/o ciclisti è molto buona, in quanto l'interno dell'anello non è stato lasciato al caso, ma consapevolmente progettato. Qui si sviluppa infatti un'area che ospita diversi servizi pubblici, tra i quali un centro commerciale, collegati da una rotonda secondaria e pedonale, su diversi livelli,

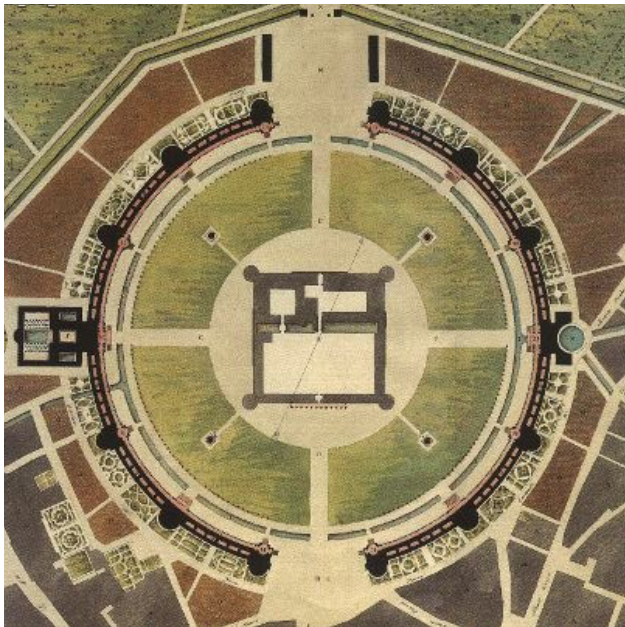
numerose aree verdi e piazze, allacciate direttamente al parco lineare e soprattutto alla nuova stazione ferroviaria AV Genova Aeroporto, collocata appena oltre l'anello, sotto la collina degli Erzelli.

La collocazione dell'infrastruttura è strategica: si sviluppa infatti al centro dell'area che comprende i quartieri di Sestri Ponente e di Cornigliano, l'aeroporto, il Parco Tecnologico degli Erzelli e l'ortomercato.

Quest'ultima andrà a sostituire le stazioni di Sestri Ponente e Cornigliano, ormai datate e malfunzionanti, ma principalmente porterà l'alta velocità nei pressi dell'aeroporto, rilanciando notevolmente il traffico aereo ed i collegamenti con il centro città. In questo modo l'anello non funge soltanto da infrastruttura viaria, ma da filo conduttore, collegamento necessario tra ferro e aria, tra stazioni ferroviarie ed aeroporto, creando un nuovo Hub intermodale in grado di rilanciare i trasporti e l'economia di tutta la città. Sono riportate qui di seguito alcune suggestioni.

A destra il masterplan della rotonda

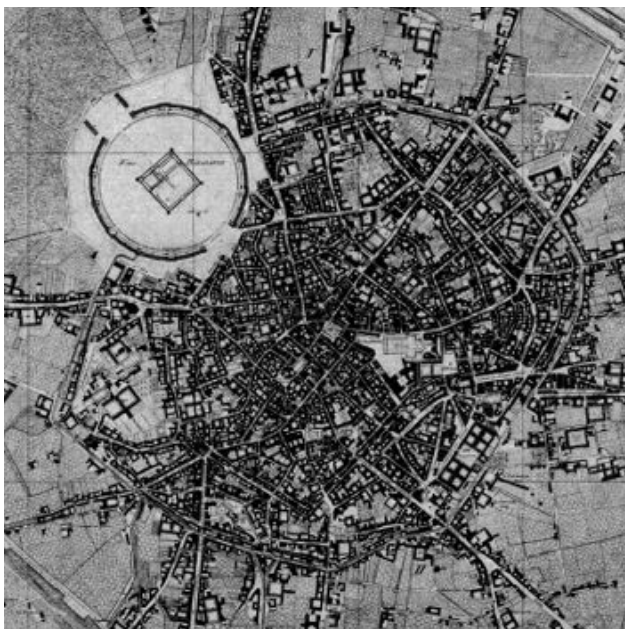




## IL FORO BONAPARTE DI GIOVANNI ANTONIO ANTOLINI - MILANO

Il gigantesco anello che imprime la forma allo spazio pubblico è costituito da un lungo portico, sopraelevato rispetto al livello della piazza. Questo percorso porticato è ritmato da 14 edifici pubblici, concepiti come veri monumenti alla nuova era e ai suoi ideali. Sono sei le principali funzioni previste per tali edifici: la borsa, il teatro, il museo, il pantheon, le terme e la dogana, mentre sono otto le sale ad uso delle Assemblee Nazionali o della pubblica Istruzione. L'anello ha un diametro di oltre 600 metri e contiene un canale circolare che si raccorda in due punti al sistema dei Navigli.

Dietro i portici, i monumenti sono congiunti da edifici in linea con piccole corti rettangolari che accolgono le residenze e le botteghe. Al centro dello spazio pubblico, il palazzo del governo.



In alto la pianta del Foro Antolini  
In basso l'inserimento del Foro nel contesto urbano



**PARC DE LA TRINITAT - BARCELONA**  
La rotonda ha un diametro di 400 metri circa e ha la particolarità di ospitare un parco di 7 ettari: questo costituisce infatti l'anello centrale di 5 grandi vie di comunicazione che collegano la città con la parte settentrionale.



In alto l'ortofoto della rotonda  
In basso una vista ravvicinata



## CIRCLE BYRNE INTERCHANGE - CHICAGO

La rotonda è un importante svincolo autostradale vicino al centro di Chicago, nell'Illinois. Fu costruito alla fine degli anni '50 e all'inizio degli anni '60 e collega a Dan Ryan Expressway a sud, Kennedy Expressway a nord, Eisenhower Expressway a ovest e Congress Parkway a l'Est. I cronisti del traffico locale fanno comunemente riferimento a questo interscambio come al "Cerchio" poiché dall'alto, le rampe curve sembrano formare anelli concentrici.

Questo interscambio è inoltre noto per i suoi ingorghi: nel 2004, infatti, è stato valutato come il terzo collo di bottiglia del traffico peggiore del paese, utilizzato da circa 300.000 veicoli al giorno. In uno studio del 2010 sulla congestione del traffico merci il Dipartimento dei trasporti ha classificato questa sezione come la peggiore congestione negli Stati Uniti. Il diametro è di circa 250 metri.



In alto l'ortofoto dell'incrocio  
In basso una vista ravvicinata



## CIRCLE INTERCHANGE - ALBANY, NEW YORK

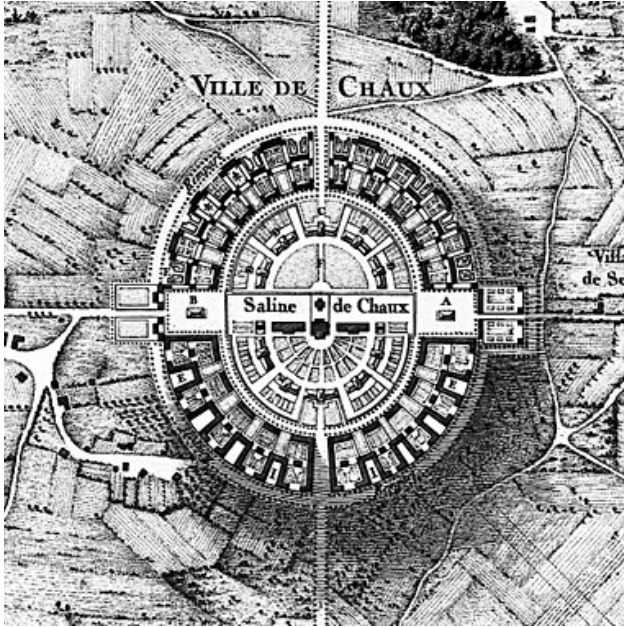
La rotonda è un importante svincolo autostradale nella città di Albany, nello stato di New York. L'interscambio, costituito da un gigantesco cerchio di rampe, ha un diametro di circa 220 metri.

Esso collega l'Empire State Plaza di Albany con il Dunn Memorial Bridge e si congiunge anche con l'Interstate 787 nord-sud che collega l'Interstate 90 e 87.



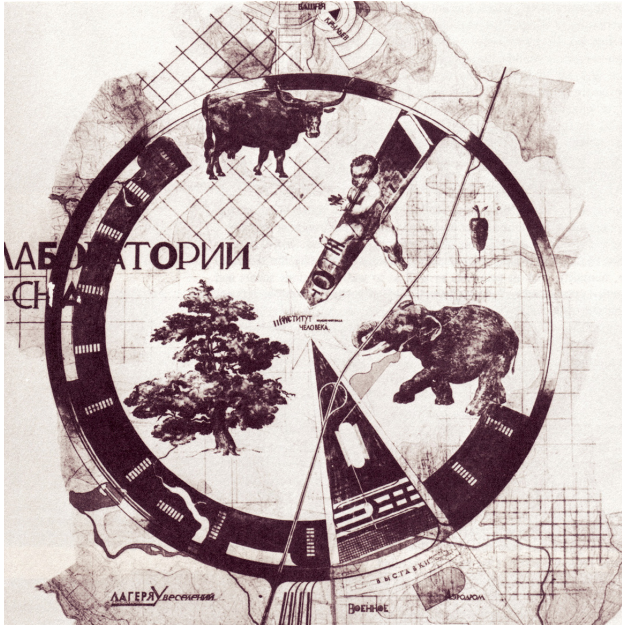
In alto l'ortofoto dell'incrocio  
In basso una vista ravvicinata





## VILLE DE CHAUX, CLAUDE-NICOLAS LEDOUX, 1775

La città ideale di Chaux è un importante progetto di città ideale e del socialismo utopistico del XVIII secolo. Soprannominato "l'architetto dell'Illuminismo", è uno dei principali precursori dell'utopismo. Questa città visionaria, la più importante del suo tempo, è il progetto principale e il sogno di una vita. È al centro di uno studio prolifico del socialismo utopistico universale. Ledoux lo immagina e lo perfeziona per più di 30 anni, dal 1773 alla fine della sua vita nel 1806.



## GREEN CITY, KOSTANTIN MELNIKOV, 1929-1930

Melnikov progettò la sua Green City, una città di riposo nell'area verde di Mosca, con l'obiettivo di razionalizzare il riposo attraverso la "razionalizzazione del sonno" nelle città socialiste e nella "vita quotidiana". Per questa città, ha concepito aree verdi con una foresta, giardini e frutteti, uno zoo, una città per bambini e un settore pubblico, con una stazione ferroviaria-sala da concerto, un "padiglione solare" e i "dormitori". Questi dormitori dovevano essere costruiti da un collettivo, riunendo gli sforzi di diversi specialisti, tra cui architetti, musicisti e medici. Per Melnikov, il sonno era una fonte curativa, più importante del cibo e dell'aria.

### 3.2 Una macchina produttiva

#### L'ORTOMERCATO

Poco distante dalla rotonda, sorge il nuovo ortomercato di Genova.

Nell'area occupata dal vecchio impianto siderurgico, chiuso e smantellato, si è deciso di intervenire inserendo una nuova "macchina" economica, un motore produttivo che possa restituire lavoro a quanti era stato tolto con la chiusura dell'Ilva, che possa attrarre turisti e rilanciare nel complesso tutta la zona. L'unico manufatto sopravvissuto, un bell'esempio di architettura industriale, è stato convertito a museo ed inglobato al progetto come memoria storica del luogo.

L'ortomercato è "protetto" dalla città da un parco, simbolo della rinaturalizzazione del terreno inquinato dall'industria pesante, ma ugualmente accessibile dalla piazza centrale della rotonda. Presenta parcheggi ed una viabilità dedicata, che dalla rotonda prosegue parallela alla Via Aurelia, fino ad immettersi nel cuore del quartiere di Cornigliano, nei pressi del torrente Polcevera.

La posizione geografica è strategica, in quanto collocato vicino all'aeroporto e contemporaneamente facilmente accessibile via terra e via mare.

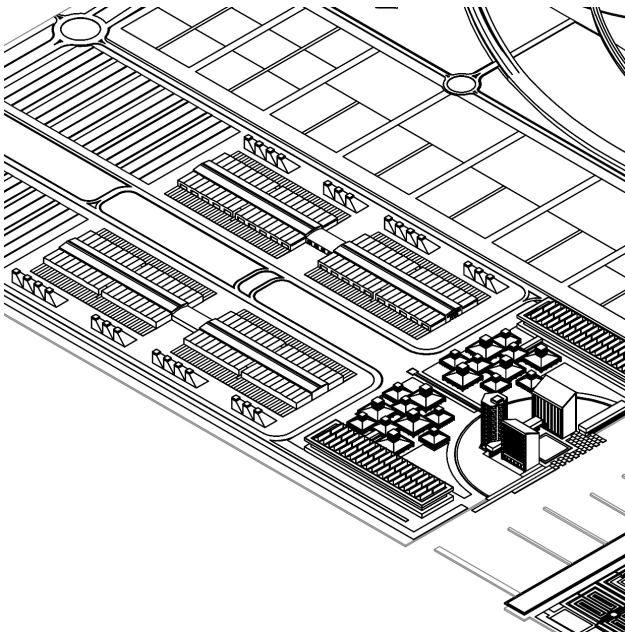
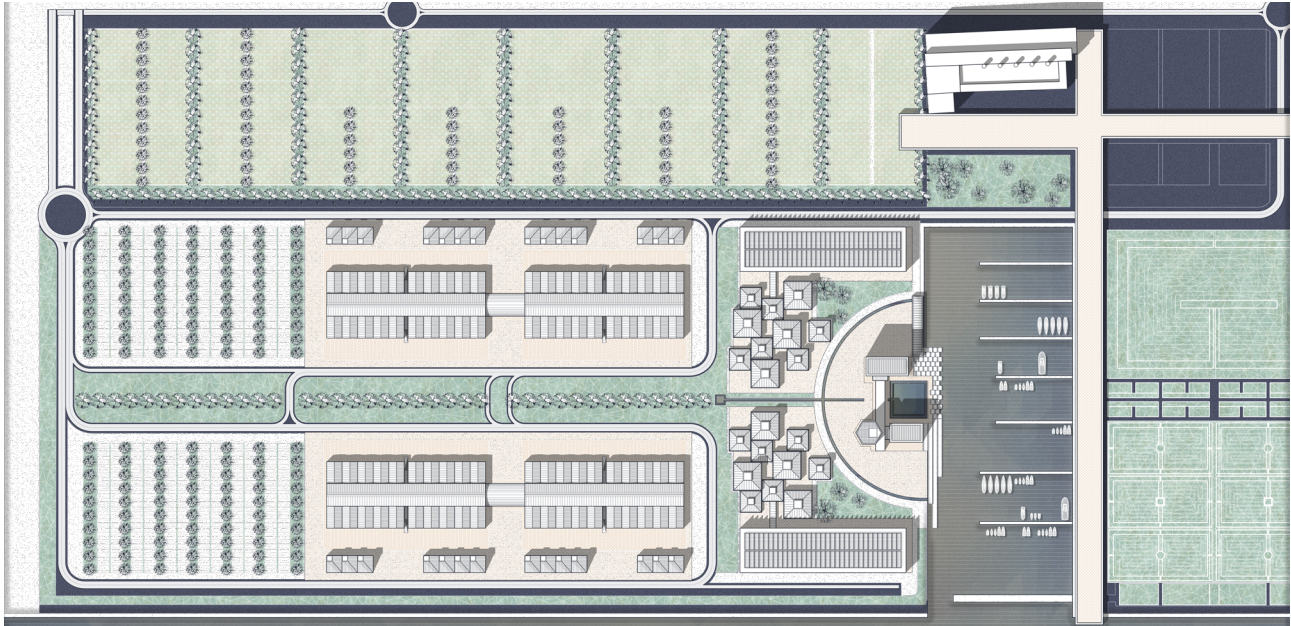
L'area dell'ortomercato è scomposta in due parti, una più rigida per i capannoni

per i grossisti e la logistica, mentre l'altra più movimentata per i padiglioni e servizi. Infatti l'ortomercato non è inteso solo come il classico luogo dove comprare frutta e verdura, ma ha una vocazione più attuale, di parco agroalimentare o cittadella del cibo, che include aree per la ristorazione, spazi espositivi, un centro congressi, un hotel, aree ricreative, piazze e spazi verdi. Questa suddivisione degli spazi permette di dirottare il traffico veicolare solo sulla parte strettamente legata alla vendita dei prodotti, e lasciando dunque più libera ed accessibile ai pedoni quella legata ai servizi.

Il primo complesso è formato da 4 grossi blocchi costituiti da una spina centrale di circa 170m, sulla quale si innestano 10 padiglioni per lato. Tali complessi sono collegati a due a due, da una galleria coperta di circa 40 m, andando a creare quindi due edifici imponenti da 380 m di lunghezza. La superficie coperta di ogni singolo complesso è di 12 000 mq, per un totale di 50 000 mq.

Accanto all'ortomercato sorgono diversi edifici minori, di pianta quadrata 18 m per 18 m, caratterizzati dalle coperture a padiglione con lucernario, che comprendono la logistica, le celle frigorifere, le aree per lo smaltimento dei rifiuti.

Il carico/scarico merci presenta aree



dedicate su tutti i fronti dei capannoni e la presenza limitrofa della logistica permette il corretto funzionamento di tutto il sistema, rispettando le norme sulla qualità e sulla freschezza dei prodotti. Sono riportate qui di seguito alcune suggestioni.

In alto l'ortofoto dell'incrocio  
In basso una vista ravvicinata



## ORTOMERCATO DI MILANO (1960-1965)

Il Mercato Ortofrutticolo all'Ingresso di Milano è il più grande d'Italia per quantità di prodotti commercializzati (circa 400.000 tonnellate/anno). In esso viene commercializzato il 10% della merce che transita complessivamente all'interno di tutti i mercati ortofrutticoli italiani.

La posizione geografica, al centro del Nord Italia e dei principali corridoi di transito internazionale, unitamente alla vasta gamma dei prodotti, disponibili tutto l'anno, e all'eccellenza della qualità dei prodotti commercializzati assicurano al Mercato milanese la leadership nella distribuzione di prodotti ortofrutticoli in Italia e negli altri Paesi Europei.

Occupa un'area di 500 000 metri quadrati, di cui 110 000 mq di celle frigorifere. E' visitato da 3 milioni di persone all'anno.



In alto l'ortofoto dell'ortomercato  
In basso una vista ravvicinata



### FIERA DI MILANO (2003-2005)

È situato in un'area al confine tra i comuni di Rho e Pero, prossimo all'autostrada A4 e all'A8, alla Tangenziale Ovest e alla ferrovia Torino-Milano. I padiglioni sono organizzati attorno ad una via principale, nota come Corso Italia, che inizia in corrispondenza dell'uscita della metropolitana sulla quale si affacciano, oltre alle aree espositive, anche caffè e punti di incontro e di ristoro. È considerato uno dei poli fieristici più moderni e importanti in Europa.

Il nuovo polo fieristico dispone di otto enormi padiglioni che mettono a disposizione circa 345 000 metri quadrati lordi espositivi coperti e 60 000 all'aperto. I padiglioni dispongono di servizi di tecnologia all'avanguardia. Gli edifici sono numerati dall'1 al 24: quelli con numero dispari si trovano sul lato sinistro, quelli con numero pari sul lato destro



In alto l'ortofoto dell'ortomercato  
In basso una vista ravvicinata

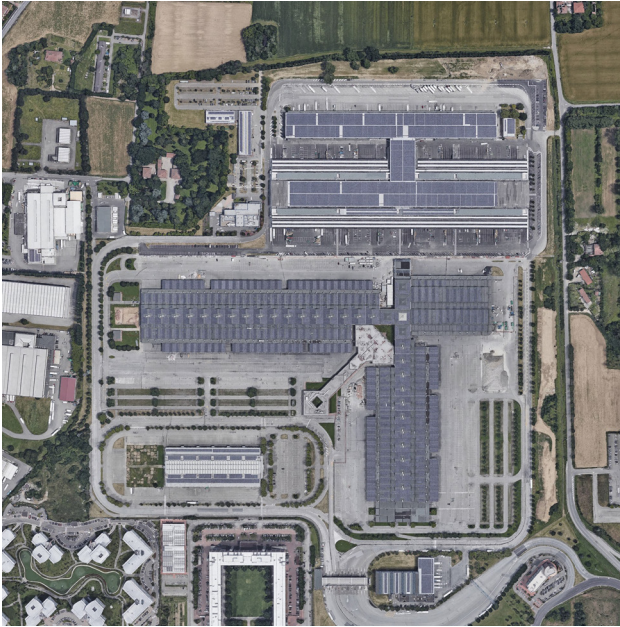


## CENTRO AGROALIMENTARE DI ROMA (1992-2002)

Il Centro Agroalimentare Roma (CAR) è una delle più importanti strutture europee per la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli e ittici. Il CAR rappresenta un grande polo logistico, organizzato, tecnologicamente avanzato e informatizzato, capace di dar consistenza ad un reale processo di integrazione tra produzione, commercio, distribuzione, export, imprese di logistica e di servizi. Occupa un'area di 1400 000 metri quadrati di cui 280 000 coperti e 450 000 di parcheggi. E' visitato da 1 milione di visitatori all'anno.



In alto l'ortofoto del centro agroalimentare  
In basso una vista ravvicinata



### FICO EATALI WORLD DI BOLOGNA (2013-2018)

È un parco tematico e centro commerciale dedicato al settore agroalimentare e alla gastronomia, uno dei più grandi al mondo nel suo genere, situata negli ex spazi del Centro agroalimentare di Bologna.

Il parco occupa una superficie di 10 ettari, di cui otto coperti in cui sono presenti negozi e ristoranti di 150 aziende e due ettari esterni dedicati a una fattoria didattica in cui si possono osservare le attività agricole di coltivazione e allevamento. Sono presenti 40 fabbriche, oltre 45 luoghi ristoro e aree dedicate allo sport, alla lettura e ai servizi, teatro, cinema e un centro congressi. Sono previsti 6 milioni di visitatori annui.



In alto l'ortofoto del parco tematico  
In basso una vista ravvicinata



### 3.3 Il ruolo del paesaggio collinare

Erzelli è una collina di Genova nel quartiere di Cornigliano, ubicata sulle alture tra Sestri Ponente e Borzoli. È inoltre il nome con cui ci si riferisce solitamente al Parco Scientifico Tecnologico "Great Campus", in costruzione nella medesima area.

Si ritiene che il toponimo derivi da un termine ligure che significa lecci, particolari alberi simili alle querce che si trovano sulla collina. In questa località non vi sono attualmente, come non vi furono in passato, significativi insediamenti abitativi. Oggi con il termine Erzelli si identifica la spianata di 44 ettari, ricavata dallo sbancamento della collina di Monte Croce, effettuato, a partire dagli anni trenta e continuato fino ai primi anni sessanta, per il riempimento a mare, prima, dell'area su cui sorse lo stabilimento siderurgico ILVA - Italsider e, poi, di quella dell'aeroporto di Genova.

L'area è direttamente raggiungibile con una strada che inizia dal casello Genova-Aeroporto della Genova-Savona recentemente riadattata al traffico urbano e alla percorrenza dei mezzi pubblici per rendere più agevole e meno ripido l'accesso alla spianata; fino al 2009 gran parte di essa è stata utilizzata per più di venti anni come deposito di container vuoti. L'area si trova vicino ad importanti





collegamenti infrastrutturali: la stazione ferroviaria di Genova Sestri Ponente ad ovest, l'aeroporto di Genova "Cristoforo Colombo" a sud-ovest, la stazione ferroviaria di Genova Cornigliano a sud, il casello autostradale "Genova Aeroporto" dell'autostrada A10 Genova-Savona ad est. Concepito a fine anni ottanta il parco scientifico tecnologico avrebbe dovuto contenere sia le sedi di numerose aziende d'alta tecnologia, sia i laboratori d'istituti di ricerca scientifica, nonché le aule e i laboratori Facoltà d'Ingegneria dell'Università di Genova. Il progetto del Parco Scientifico Tecnologico è stato proposto nel 2004

In alto a sinistra una veduta aerea della collina  
 In basso a sinistra l'uscita autostradale della A10 Genova Aeroporto  
 A sinistra il mastplan del Parco Tecnologico degli Erzelli

da Genova High Tech, una società per azioni appositamente costituita nel 2003 con l'adesione di molti imprenditori del settore high-tech. La proposta di Genova High Tech punta a creare un polo capace di riunire imprese economicamente portanti e laboratori di ricerca qualificati, facendo perno sulla presenza della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, che dovrebbe trasferirsi qui, e sulla realizzazione di residenze per ricercatori e studenti. L'impianto sarà integrato nella rete di trasporto pubblico locale in progetto. L'impianto di risalita permetterebbe al Parco Scientifico di essere raggiunto con il treno o direttamente dall'aeroporto, riducendo l'incidenza del nuovo insediamento sulla viabilità stradale esistente. Tale sistema di risalita potrebbe rappresentare un'opportunità di riqualificazione urbanistica del Ponente in quanto la connessione diretta del Parco Scientifico Tecnologico con il sistema aeroportuale, ferroviario, viabilistico e la nuova Marina potrebbe portare a valorizzare l'insediamento degli Erzelli con il tessuto urbano di Sestri Ponente. All'interno del progetto, il ruolo della collina e del Parco Tecnologico viene potenziato dunque grazie all'impianto di risalita e soprattutto grazie al parco lineare, vero elemento raccordante di tutto il

sistema e componente imprescindibile in un territorio come quello di Genova e di tutta la Liguria.

Il grande parco lineare sorge sull'area occupata dal vecchio impianto siderurgico dell'Ilva, in risposta alla necessità di ricavare spazi verdi e rinaturalizzati da restituire alla città. Esso appare generato dalla collina degli Erzelli, come se il territorio naturale scendesse dalle montagne, superasse la barriera urbana ed infrastrutturale, e si riversasse poi verso il mare. Partendo dunque dalla collina, esso occupa una porzione della rotonda, diffondendosi verso ponente lungo la marina ed il polo sportivo, e perdendosi poi all'interno del quartiere di Cornigliano, mentre verso levante scorrendo parallelo alle infrastrutture, abbracciando l'ortomercato, la darsena e la penisola, e collegandosi al parco della Villa Bombrini, dove poi penetra nel quartiere di Cornigliano. Il parco diventerebbe il più grande polmone verde della città, proprio sulle ceneri di quella che era una delle zone più inquinanti.

Come nel quartiere di Sestri Ponente, anche qui è forte la presenza di ville familiari, tipo di edilizia che continuò fino a raggiungere la sua massima espressione nel XVIII secolo, epoca in cui la via principale era un ininterrotto susseguirsi di ville, tra le quali Villa Durazzo Bombrini



(1750). La villa è la più prestigiosa del sistema delle ville di Cornigliano, tanto da diventare per breve tempo dimora principesca dei Savoia. È stata a lungo sede dell'Ilva, quindi nel 2008 viene acquistata dalla Società per Cornigliano come parte del processo di riqualificazione del quartiere. È sede di numerosi uffici e studi professionali e periodicamente vi si tengono inoltre concerti, feste e mostre. Conserva la torre, il notevole scalone a sbalzo, numerosi saloni affrescati, il giardino all'italiana sul fronte e parte del giardino sul retro, adibito a parco pubblico.

In alto un render del futuro Parco Tecnologico

### 3.4 Un giardino sul Polcevera

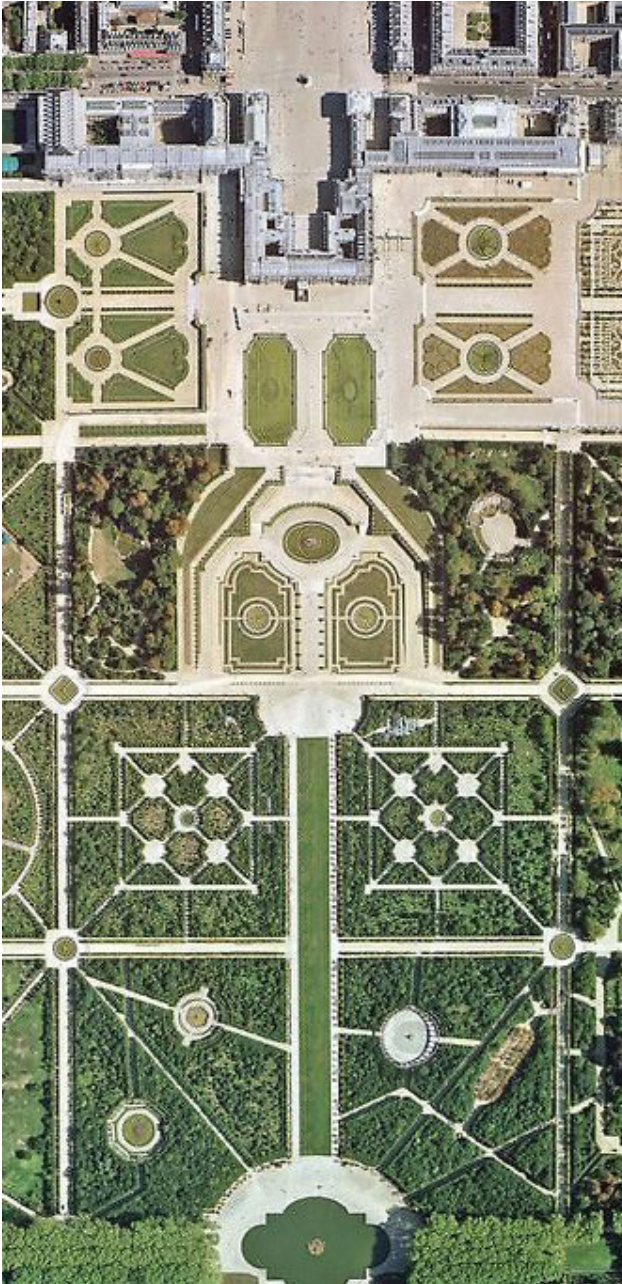
L'ortomercato si interfaccia direttamente con il mare, risolvendo il rapporto tra quest'ultimo e la città, da sempre complicato. Verso est, dove sorge la parte più urbana dell'ortomercato, si è deciso di aprire una darsena con un piccolo porticciolo turistico, luogo per rilassarsi e passeggiare in un ambiente tranquillo, tra verde e servizi. La darsena quindi, oltre che portare l'acqua all'interno del progetto, serve per separare l'ortomercato dalla penisola verde, ricavata nei pressi del torrente Polcevera, perfettamente in asse con Villa Durazzo Bombrini. Questo

collegamento, un viale alberato, vuole essere un ulteriore legame tra la città e il mare, tra progetto e acqua.

L'impianto della Villa è quello tipico delle dimore aristocratiche francesi, con un corpo di fabbrica centrale e 2 ali laterali attorno ad una vasta corte, struttura piuttosto inconsueta per il contesto genovese, ancora legato fortemente alle diffusissime architetture di tipo cinquecentesco. Oggi il suo parco risulta in parte degradato, ma l'intervento mira a restituirle il suo antico splendore, collegandola direttamente con il viale alberato e di conseguenza con tutto il sistema del verde.

Questa parte di progetto non prevede





dunque volumetrie costruite, ma si caratterizza da una suddivisione geometrica degli spazi composti da filari alberati, siepi, orti, sculture vegetali di varia forma ottenute con la potatura di cespugli sempreverdi, accostati ad elementi architettonici quali fontane e statue. La pavimentazione è diversificata: realizzata in terra battuta, ghiaia, legno o prato all'inglese.

La volontà è quella di richiamare il giardino rinascimentale all'italiana, motivo per il quale sono presenti i labirinti di siepi e i viali alberati. L'area risulta dunque particolarmente indicata per passeggiare e rilassarsi direttamente sul mare.

In basso a sinistra Villa Durazzo Bombrini  
A sinistra i giardini di Versailles

## **Bibliografia e Sitografia**

### Bibliografia:

- Aa.Vv (1992) 'Colombo '92: la città, il porto, l'esposizione. Il progetto di Renzo Piano per il recupero alla città del porto antico di Genova: modello per una nuova generazione di esposizioni. L'architettura, gli allestimenti.', Milano, Lybra Immagine.

-Aa.vv. (1995) Storia dell'Ansaldo.La costruzione di una grande impresa 1883-1902, Bari, Laterza.

- Aa.Vv., (1971) 1128-2000 Il porto di Genova - the port of Genoa - le port de Genes, Genova, Sagep editore -Consorzio autonomo del porto di Genova.

- Barsanti, A. (12 settembre 2017) 'Commissione parlamentare d'inchiesta a Genova, bilancio su degrado e sicurezza nelle periferie.', GenovaToday.

- Braudel, F. (1982) Dimensioni e importanza al secolo dei genovesi, in Civiltà materiale, Economia e capitalismo, III, i tempi del mondo, Collana Biblioteca di cultura storica,

Torino, Einaudi.

- Capocaccia, F. (1993) 'Il porto di Genova', in Kineo, pp. 32-95.
- Cerasi, M. , (2005) La città dalle molte culture. L'architettura nel mediterraneo orientale, Milano, Scheiwiller.
- Cerignale, F. (7 aprile 2017) 'Torre Piloti verso la realizzazione, Signorini: "Speriamo sia pronta nel 2019"', Genova24.
- Cevini, P.; Poleggi, E. (1981) Le città nella storia d'Italia. Genova, Bari, Editore Laterza.
- Coluccia, A. (7 agosto 2017) 'Gronda di Ponente, 5 cantieri in città. Il primo a Cornigliano, poi Voltri.', Il Secolo XIX.
- Coluccia, A. ; Rossi, E. (20 settembre 2017) 'Gronda, c'è il via libera decisivo: via ai colloqui per gli espropri.', Il Secolo XIX.
- Coluccia, A. (21 luglio 2017) 'Il Blueprint cambia, il sindaco: «Modifiche al piano per il fronte mare»', Il Secolo XIX.
- Costante, A. (19 settembre 2017) 'Bucci e Piano, accelerata sul nuovo waterfront. Dopo il pranzo al lavoro su progetti e disegni.', Il Secolo XIX.
- Eslami, A.N. (2010) Architetture del commercio e città del mediterraneo. Dinamiche e strutture dei luoghi dello scambio tra Bisanzio, l'islam e l'Europa, Milano, Mondadori.
- Genova Urban Lab, Quaderno n° 2: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/sites/default/files/archivio/allegati/Q2UrbanLab.pdf>
- Indice, M. (24 settembre 2017) 'Terzo Valico, torna l'incubo dell'amianto.', Il Secolo XIX.
- Macciò, M.; Migliorino, G. (1986) Il porto frainteso. Genova e la questione marittima,



Genova, Costa & Nolan edizioni.

- Mar, F. (30 gennaio 2016) 'Genova - Il Blueprint è anche l'occasione per riesumare un eterno incompiuto, quel tunnel sottomarino di Genova che dovrebbe consentire di raggiungere da Levante il nodo di San Benigno senza attraversare la città e liberando la Sopraelevata', The MediTelegraph.
- Michinelli, R. (19 aprile 2017) 'Genova non è pronta per il Blueprint di Renzo Piano', Il giornale dell'architettura.
- Minella, M. (14 aprile 2016) 'Tunnel sotto il porto, Genova ci riprova: nuovo progetto che può sostituire la Sopraelevata', Repubblica
- Minella, M. (1 dicembre 2016) 'Darsena della Fiera ultima battaglia dei moli fra nautica e Torre Piloti', Repubblica.it.
- Minella, M. (22 settembre 2017) 'Il Blueprint cambia nome, sarà il Waterfront di levante.', Repubblica.it.
- Minella, M. (5 agosto 2017) 'Marco Bucci, avanti tutta sul Blue Print.', Repubblica.it.
- Moreno, D. (1990) Dal documento al terreno. Storia e archeologia dei sistemi agro-silvo-pastorali, Bologna, Il Mulino.
- Morino, M. (10 agosto 2017) 'Terzo Valico, Genova aggancia l'Europa.', Il Sole 24 Ore.
- Mortari, E. (9 giugno 2016) 'Gronda di Ponente, l'appello degli imprenditori: "ulteriori rinvii dannosi per Genova"', Liguria business journal.
- Pericu, G. ; Leiss, A. (2007) 'Genova nuova : la città e il mutamento : con un dialogo tra Giuseppe Pericu e Renzo Piano.' , Roma, Donzelli.
- Piccardo, E. (19 aprile 2017) 'Il vicesindaco di Genova sul Blueprint: troppo rigido e

irrealizzabile.', Il giornale dell'architettura.

- Poleggi, E.; Stefani, L. (1985) Il porto vecchio di Genova , Catalogo della Mostra, Genova, Sagep Editrice

- Poleggi, E. CASA-BOTTEGA E CITTÀ PORTUALE DI ANTICO REGIME , in: Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Genova-Venezia, 10-14 marzo 2000, pp. 159-174

- Pucciarelli, M. (25 aprile 2017) 'Genova, si vota tra 45 giorni ma nessun big ha presentato il programmi', Repubblica.it.

- Quaini, M. (1986) Carte e cartografi in Liguria, Genova, Sagep Editrice.

- Quaini, M. (2006) L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale, Reggio Emilia, Diabasis Editrice.

- Redazione (29 ottobre 2016) 'Alessandria, protesta dei No Terzo Valico, la polizia carica i manifestanti.', Repubblica.it.

- Redazione Milano Online (26 ottobre 2016) 'Bufera sul "Terzo Valico dei Giovi": 14 arresti tra imprenditori e dirigenti.', Corriere della sera.

- Redazione (20 settembre 2017) 'Bucci: «No al petrolchimico sotto alla Lanterna. Gronda? La vorrei subito»', Il Secolo XIX.

- Redazione (19 settembre 2017) 'Bucci-Piano, sintonia sulla nuova Darsena: "Così daremo più spazio agli eventi in Fiera"', Primocanale.

- Redazione (12 settembre 2017) 'Bucci: «Renzo Piano sta lavorando alla nuova passeggiata a mare di Genova»', Il Secolo XIX.it.

- Rossi, E. (23 maggio 2017) 'Blueprint, i candidati: «Piano riveda il progetto». Solo Crivello

difende il Disegno Blu', Il Secolo XIX.

- Redazione ANSA (26 ottobre 2016) 'Corruzione in Grandi Opere e Terzo Valico, decine di arresti in tutta Italia. Anche il figlio di Monorchio.', ANSA cronaca.

- Redazione (4 luglio 2017) 'Gronda: Delrio va a Bruxelles per il via libera della costruzione', Primocanale.it.

- Redazione (21 settembre 2017) 'Gronda di ponente, l'annuncio di Delrio: "I primi cantieri all'inizio del 2018"', Genova24.

- Redazione (19 settembre 2017) 'Terzo Valico, aggiudicato secondo lotto dei lavori.', Repubblica.it.

- Redazione (2 ottobre 2017) 'Terzo Valico, c'è la data: «Ora sappiamo quando sarà pronto!», GenovaPost.

- Redazione (29 ottobre 2016) 'Terzo valico, il nuovo presidente Cociv assicura: "I cantieri andranno avanti"', Repubblica.it.

- Renzo Piano Building workshop, (2004) Genova: città & porto istruzioni per l'uso, Genova, Tormena Editore.

- Rosso, R. (13 giugno 2017) 'Genova: il Blueprint di Renzo Piano, il Superbacino e tutti i progetti finiti nel dimenticatoio', Il fatto quotidiano.

- Tosa, L. ( 5 aprile 2015) 'Il futuro della Sopraelevata, tra tunnel, idee e malapolitica', GenovaPost.

- Un-Habitat (2016) ' [HYPERLINK "https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future/"](https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future/) The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future ', European Union.

- Valli, W. (3 luglio 2016) 'Genova ai raggi X Le "doppie" periferie e i quartieri fortunati con soldi, figli e lavoro', Repubblica.

- Viani, B. (21 settembre 2017) 'Gronda, il caso degli espropri: gli alloggi pagati il prezzo di quando il mercato era al top.', Il Secolo XIX.

#### Sitografia:

- Atlante demografico della città, Genova Luglio 2008: link "[http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/Atlante/atlante\\_dem2007.pdf](http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/Atlante/atlante_dem2007.pdf)"

- Autorità portuale di Genova: link "<https://www.portsofgenoa.com/it/>"

- Blue Print: link "<http://www.blueprintcompetition.it/it>"

- CITTALIA, Le città metropolitane, Rapporto cittalia 2013: link "<http://www.casaportale.com/public/uploads/15282-pdf1.pdf>"

- Città metropolitana di Genova : link "<http://www.cittametropolitana.genova.it/>"

- Cociv : link "<http://www.terzovalico.it>"

- Commissione europea dei trasporti : link "[https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_it](https://europa.eu/european-union/topics/transport_it)"

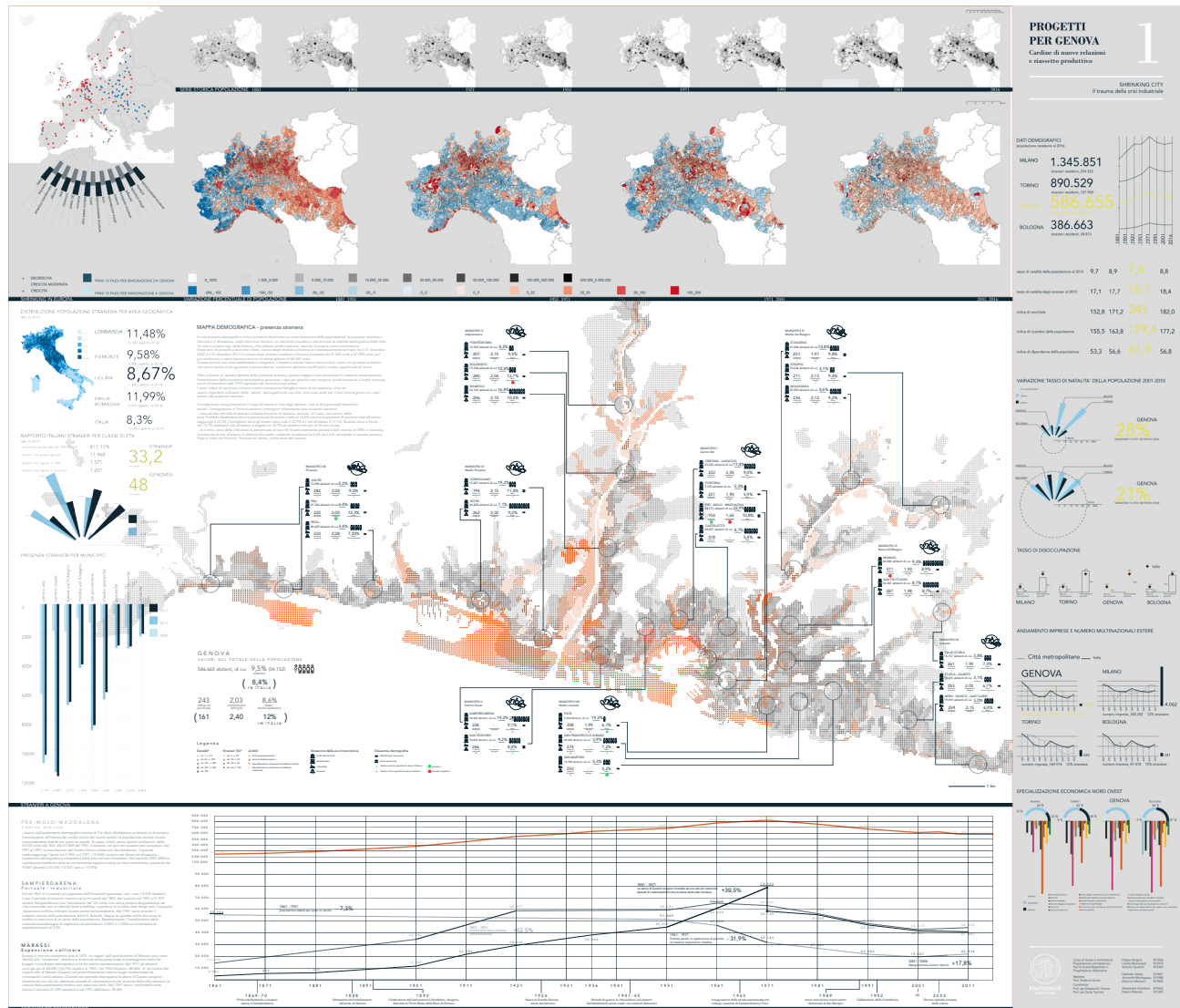
- Comune di Genova: link "<http://www.comune.genova.it/>"

- Comune di Genova, Annuario statistico, Edizione 2015: link "<http://statistica.comune.genova.it/piramide%202016.pdf>"

- Comune di Genova, Il censimento 2011: link "<http://statistica.comune.genova.it/pubblicazioni/download/censimenti/censimento%202011.pdf>"

- Confederazione Italiana Armatori: link "<http://www.confitarma.it/page.php?idpage=KFAAAAAA>"
- 'Creuza de Ma' Tesi: link "[https://issuu.com/cecilia.rendina/docs/creuza\\_de\\_ma](https://issuu.com/cecilia.rendina/docs/creuza_de_ma)"
- Eurostat: link "<http://ec.europa.eu/eurostat/data/browse-statistics-by-theme>"
- Geoportale: link "<http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/repertorio/repertorio.html?id=1630>" \t "\_blank"
- Guida di Genova: link "<http://www.guidadigenova.it/storia-genova/porto/>"
- ISTAT: link "<http://dati.istat.it/Index.aspx>"
- ISTAT, VIII censimento generale dell'industria e dei servizi 2001 Genova: link "<http://dwcis.istat.it/cis/index.htm>"
- ISTAT Rapporto statistico 2010: link "<http://www.istat.it/it/files/2011/11/analisi-storica-1861-2011.pdf>" <http://www.istat.it/it/files/2011/11/analisi-storica-1861-2011.pdf>
- ISTAT, Urbes, Il benessere equo e sostenibile nelle città: link "[http://www.istat.it/it/files/2015/04/UrBes\\_2015.pdf](http://www.istat.it/it/files/2015/04/UrBes_2015.pdf)"
- Portale ministero delle infrastrutture e dei trasporti: link "<http://www.mit.gov.it/mit/site.php>"
- Portale nazionale delle infrastrutture: link "<http://www.trail.unioncamere.it/>"
- Porto Antico: link "<http://www.portoantico.it/cosafare/nautica/>"
- Porto di Genova: link "[https://it.wikipedia.org/wiki/Porto\\_di\\_Genova](https://it.wikipedia.org/wiki/Porto_di_Genova)"
- Regione Liguria : link "<http://www.regione.liguria.it/>" <http://www.regione.liguria.it/>

- Renzo Piano Building workshop: link "<http://www.genovablueprint.it/>"
- Rete ferroviaria italiana: link "<http://www.rfi.it/>"
- START CITY, 'Città metropolitane, il rilancio parte da qui', Fascicolo 7, Fotografia ad alta risoluzione delle città metropolitane in Italia: link "[https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Start-City\\_Fascicolo-7.pdf](https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Start-City_Fascicolo-7.pdf)"
- The Port and the City: link "<https://theportandthecity.wordpress.com/tag/renzo-piano/>"
- Unioncamere Genova, Il rapporto Liguria 2015, Analisi socio-economica dell'economia ligure: link "<https://www.lig.camcom.it/easyUp/file/liguria2015.pdf>"
- Urban center Genova: link "<http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/111>"
- Urban Lab: link "<http://urbanlab.com/urban/index.html>"





## PROGETTI PER GENOVA

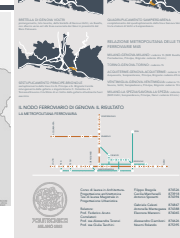
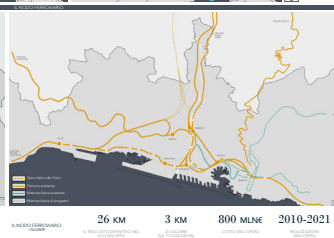
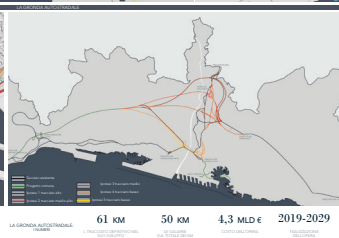
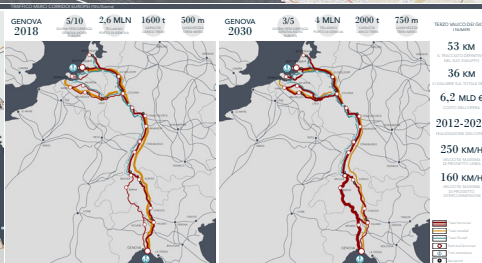
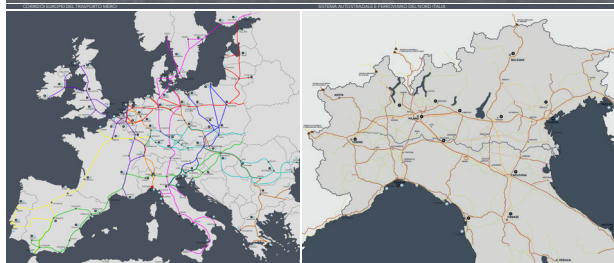
Cardine di nuove relazioni e riassetto produttivo

# 2

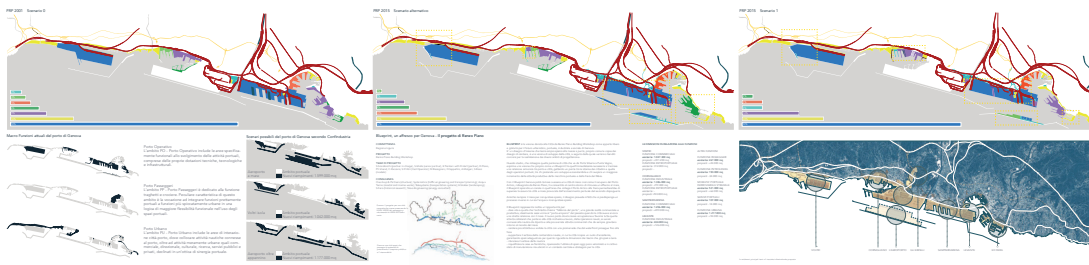
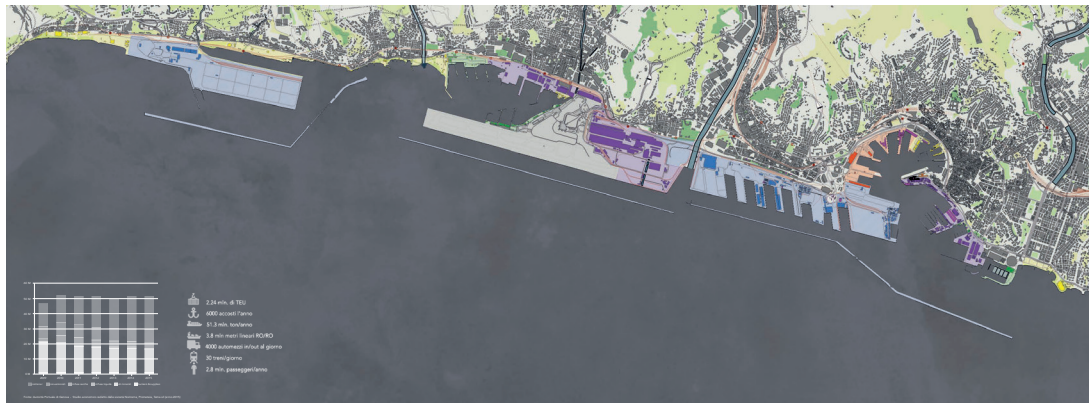
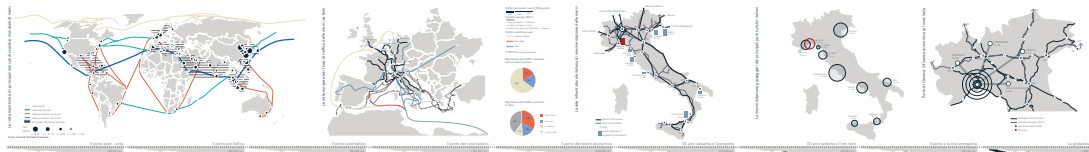
LA SFIDA DELLE RETI  
Le reti infrastrutturali come chiave del futuro di Genova

### SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Scala 1:50.000







### PROGETTI PER GENOVA

# 3

Cardine di nuove relazioni e riassetto produttivo

UNA NUOVA PORTUALICA  
Contributori e potenzialità del porto di Genova

Contributori al porto di Genova  
 Contributori alla città di Genova  
 Contributori al sistema urbano  
 Contributori al sistema produttivo  
 Contributori al sistema di trasporto  
 Contributori al sistema di servizi  
 Contributori al sistema di energia  
 Contributori al sistema di acqua  
 Contributori al sistema di rifiuti  
 Contributori al sistema di verde  
 Contributori al sistema di cultura  
 Contributori al sistema di sport  
 Contributori al sistema di turismo  
 Contributori al sistema di salute  
 Contributori al sistema di sicurezza

Contributori al sistema di trasporto  
 Contributori al sistema di servizi  
 Contributori al sistema di energia  
 Contributori al sistema di acqua  
 Contributori al sistema di rifiuti  
 Contributori al sistema di verde  
 Contributori al sistema di cultura  
 Contributori al sistema di sport  
 Contributori al sistema di turismo  
 Contributori al sistema di salute  
 Contributori al sistema di sicurezza

Contributori al sistema di trasporto  
 Contributori al sistema di servizi  
 Contributori al sistema di energia  
 Contributori al sistema di acqua  
 Contributori al sistema di rifiuti  
 Contributori al sistema di verde  
 Contributori al sistema di cultura  
 Contributori al sistema di sport  
 Contributori al sistema di turismo  
 Contributori al sistema di salute  
 Contributori al sistema di sicurezza

Contributori al sistema di trasporto  
 Contributori al sistema di servizi  
 Contributori al sistema di energia  
 Contributori al sistema di acqua  
 Contributori al sistema di rifiuti  
 Contributori al sistema di verde  
 Contributori al sistema di cultura  
 Contributori al sistema di sport  
 Contributori al sistema di turismo  
 Contributori al sistema di salute  
 Contributori al sistema di sicurezza



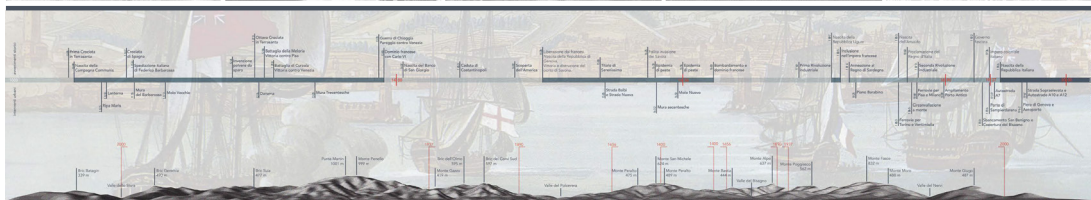
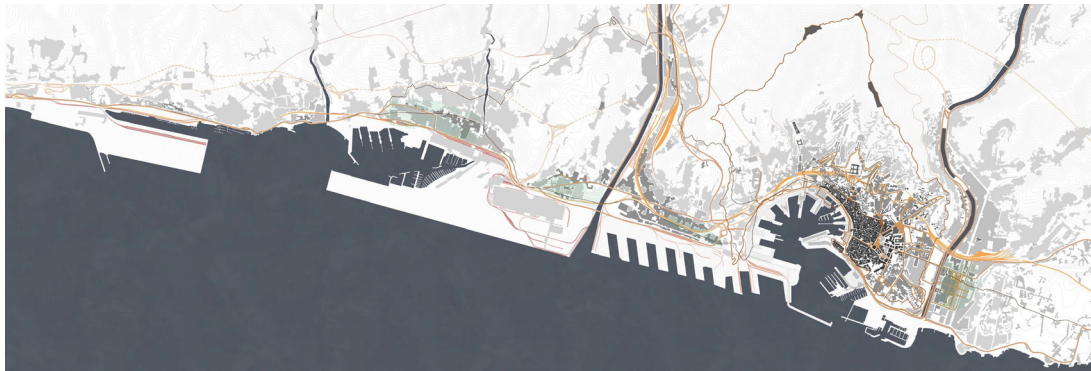
1800

1856

1890

1937

2000



## PROGETTI PER GENOVA

Cardine di nuove relazioni  
e riassetto produttivo

4

LETTERA GEOSTORICA  
Morfologia urbana e paesaggi dell'insediamento genovese

### ISOLE STORICHE

#### ISOLE STORICHE CANTIERI-CURIONE

anni 1800

anni 1850

anni 1900

anni 1950

anni 2000

anni 2010

anni 2020

anni 2030

anni 2040

anni 2050

anni 2060

anni 2070

anni 2080

anni 2090

anni 2100

anni 2110

anni 2120

anni 2130

anni 2140

anni 2150

anni 2160

anni 2170

anni 2180

anni 2190

anni 2200

anni 2210

anni 2220

anni 2230

anni 2240

anni 2250

anni 2260

anni 2270

anni 2280

anni 2290

anni 2300

anni 2310

anni 2320

anni 2330

anni 2340

anni 2350

anni 2360

anni 2370

anni 2380

anni 2390

anni 2400

anni 2410

anni 2420

anni 2430

anni 2440

anni 2450

anni 2460

anni 2470

anni 2480

anni 2490

anni 2500

anni 2510

anni 2520

anni 2530

anni 2540

anni 2550

anni 2560

anni 2570

anni 2580

anni 2590

anni 2600

anni 2610

anni 2620

anni 2630

anni 2640

anni 2650

anni 2660

anni 2670

anni 2680

anni 2690

anni 2700

### LUOGHI D'INTERESSE STORICO

1. Piazza San Marco

2. Piazza San Pietro

3. Piazza San Rocco

4. Piazza San Tomaso

5. Piazza San Vito

6. Piazza San Zaccaria

7. Piazza San Zeno

8. Piazza San Zorzo

9. Piazza San Zuanne

10. Piazza San Zuanne

11. Piazza San Zuanne

12. Piazza San Zuanne

13. Piazza San Zuanne

14. Piazza San Zuanne

15. Piazza San Zuanne

16. Piazza San Zuanne

17. Piazza San Zuanne

18. Piazza San Zuanne

19. Piazza San Zuanne

20. Piazza San Zuanne

21. Piazza San Zuanne

22. Piazza San Zuanne

23. Piazza San Zuanne

24. Piazza San Zuanne

25. Piazza San Zuanne

26. Piazza San Zuanne

27. Piazza San Zuanne

28. Piazza San Zuanne

29. Piazza San Zuanne

30. Piazza San Zuanne

31. Piazza San Zuanne

32. Piazza San Zuanne

33. Piazza San Zuanne

34. Piazza San Zuanne

35. Piazza San Zuanne

36. Piazza San Zuanne

37. Piazza San Zuanne

38. Piazza San Zuanne

39. Piazza San Zuanne

40. Piazza San Zuanne

41. Piazza San Zuanne

42. Piazza San Zuanne

43. Piazza San Zuanne

44. Piazza San Zuanne

45. Piazza San Zuanne

46. Piazza San Zuanne

47. Piazza San Zuanne

48. Piazza San Zuanne

49. Piazza San Zuanne

50. Piazza San Zuanne

51. Piazza San Zuanne

52. Piazza San Zuanne

53. Piazza San Zuanne

54. Piazza San Zuanne

55. Piazza San Zuanne

56. Piazza San Zuanne

57. Piazza San Zuanne

58. Piazza San Zuanne

### REPERITORI CARTOGRAFICI STORICI

1. Carta di Genova (1572)

2. Carta di Genova (1600)

3. Carta di Genova (1650)

4. Carta di Genova (1700)

5. Carta di Genova (1750)

6. Carta di Genova (1800)

7. Carta di Genova (1850)

8. Carta di Genova (1900)

9. Carta di Genova (1950)

10. Carta di Genova (2000)

11. Carta di Genova (2010)

12. Carta di Genova (2020)

13. Carta di Genova (2030)

14. Carta di Genova (2040)

15. Carta di Genova (2050)

16. Carta di Genova (2060)

17. Carta di Genova (2070)

18. Carta di Genova (2080)

19. Carta di Genova (2090)

20. Carta di Genova (2100)

21. Carta di Genova (2110)

22. Carta di Genova (2120)

23. Carta di Genova (2130)

24. Carta di Genova (2140)

25. Carta di Genova (2150)

26. Carta di Genova (2160)

27. Carta di Genova (2170)

28. Carta di Genova (2180)

29. Carta di Genova (2190)

30. Carta di Genova (2200)

31. Carta di Genova (2210)

32. Carta di Genova (2220)

33. Carta di Genova (2230)

34. Carta di Genova (2240)

35. Carta di Genova (2250)

36. Carta di Genova (2260)

37. Carta di Genova (2270)

38. Carta di Genova (2280)

39. Carta di Genova (2290)

40. Carta di Genova (2300)

41. Carta di Genova (2310)

42. Carta di Genova (2320)

43. Carta di Genova (2330)

44. Carta di Genova (2340)

45. Carta di Genova (2350)

46. Carta di Genova (2360)

47. Carta di Genova (2370)

48. Carta di Genova (2380)

49. Carta di Genova (2390)

50. Carta di Genova (2400)

### CRONOLOGIA STORICA

1. 1572: Carta di Genova

2. 1600: Carta di Genova

3. 1650: Carta di Genova

4. 1700: Carta di Genova

5. 1750: Carta di Genova

6. 1800: Carta di Genova

7. 1850: Carta di Genova

8. 1900: Carta di Genova

9. 1950: Carta di Genova

10. 2000: Carta di Genova

11. 2010: Carta di Genova

12. 2020: Carta di Genova

13. 2030: Carta di Genova

14. 2040: Carta di Genova

15. 2050: Carta di Genova

16. 2060: Carta di Genova

17. 2070: Carta di Genova

18. 2080: Carta di Genova

19. 2090: Carta di Genova

20. 2100: Carta di Genova

21. 2110: Carta di Genova

22. 2120: Carta di Genova

23. 2130: Carta di Genova

24. 2140: Carta di Genova

25. 2150: Carta di Genova

26. 2160: Carta di Genova

27. 2170: Carta di Genova

28. 2180: Carta di Genova

29. 2190: Carta di Genova

30. 2200: Carta di Genova

### ALTRAFA DEL TERRITORIO

1. Carta di Genova

2. Carta di Genova

3. Carta di Genova

4. Carta di Genova

5. Carta di Genova

6. Carta di Genova

7. Carta di Genova

8. Carta di Genova

9. Carta di Genova

10. Carta di Genova

11. Carta di Genova

12. Carta di Genova

13. Carta di Genova

14. Carta di Genova

15. Carta di Genova

16. Carta di Genova

17. Carta di Genova

18. Carta di Genova

19. Carta di Genova

20. Carta di Genova

21. Carta di Genova

22. Carta di Genova

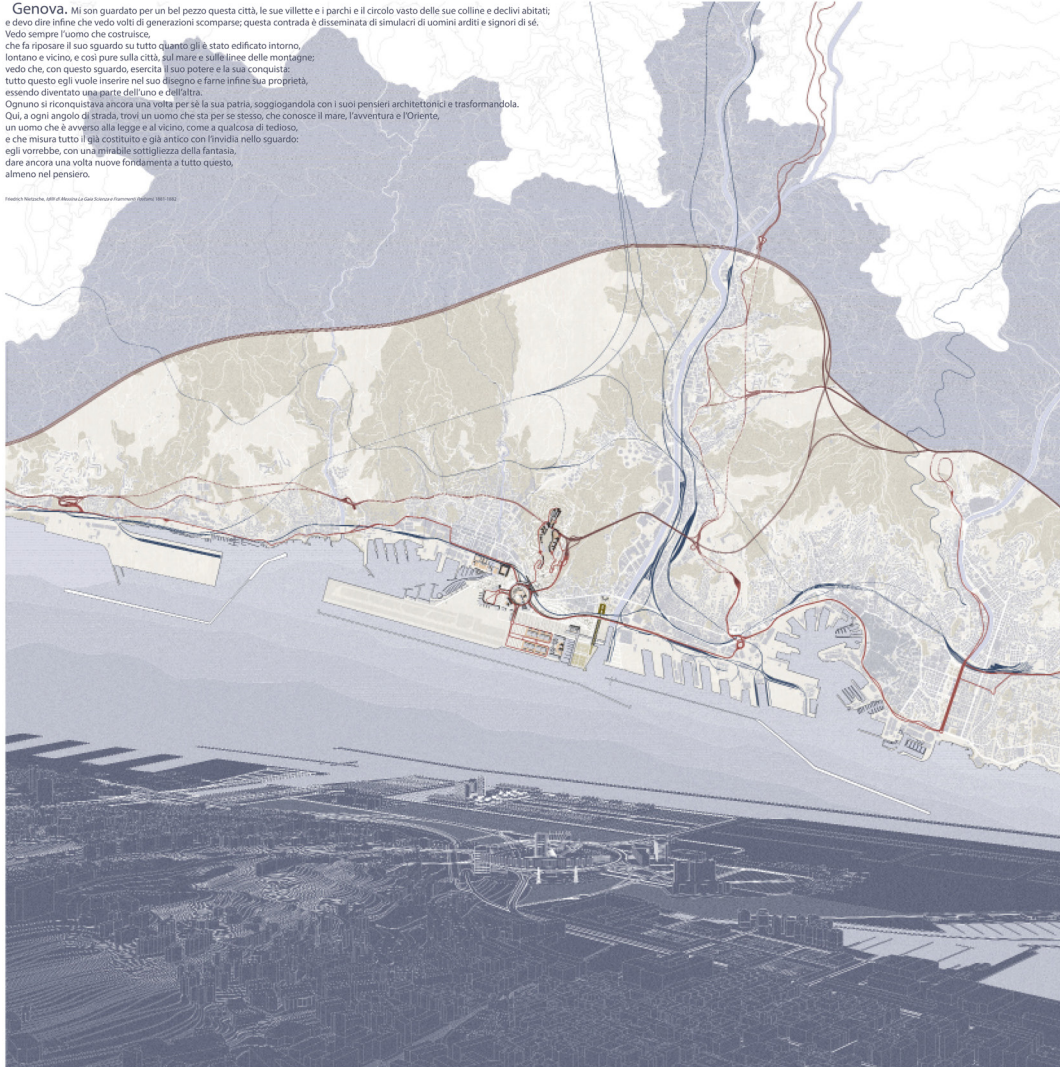
23. Carta di Genova

24. Carta di Genova

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE  
 Direzione Generale: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Art Direzionale: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Progettuale: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Grafica: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Tecnica: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Amministrativa: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Legale: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Finanziaria: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Marketing: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Comunicazione: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Relazioni Pubbliche: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Ricerca e Sviluppo: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Innovazione: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Sostenibilità: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Digital: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Data: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Analytics: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione CRM: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione ERP: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione HR: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione IT: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Sicurezza: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Compliance: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Governance: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Risk: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Audit: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Contabilità: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Fisco: Pirella Göttsche Lowe  
 Direzione Assicurazioni: Pirella Göttsche Lowe

Genova. Mi son guardato per un bel pezzo questa città, le sue villette e i parchi e il circolo vasto delle sue colline e declivi abitati; e devo dire infine che vedo volti di generazioni scomparse; questa contrada è disseminata di simulacri di uomini arditi e signori di sé. Vedo sempre l'uomo che costruì, che fa riposare il suo sguardo su tutto quanto gli è stato edificato intorno, lontano e vicino, e così pure sulla città, sul mare e sulle linee delle montagne; vedo che, con questo sguardo, esercita il suo potere e la sua conquista: tutto questo egli vuole inserire nel suo disegno e farne infine sua proprietà, essendo diventato una parte dell'uno e dell'altra. Ognuno si riconquistava ancora una volta per sé la sua patria, soggiogandola con i suoi pensieri architettonici e trasformandola. Qui, a ogni angolo di strada, trovi un uomo che sta per se stesso, che conosce il mare, l'avventura e l'Oriente, un uomo che è avverso alla legge e al vicino, come a qualcosa di tedioso, e che misura tutto il già costruito e già amico con l'invidia nello sguardo; egli vorrebbe, con una mirabile sottigliezza della fantasia, dare ancora una volta nuove fondamenta a tutto questo, almeno nel pensiero.

Francesco Petrarca, *Lettere di Messico* (La Casa Editrice di Francesco Petrarca, 1911, 1912)



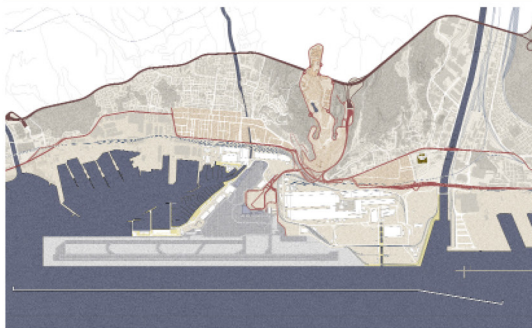
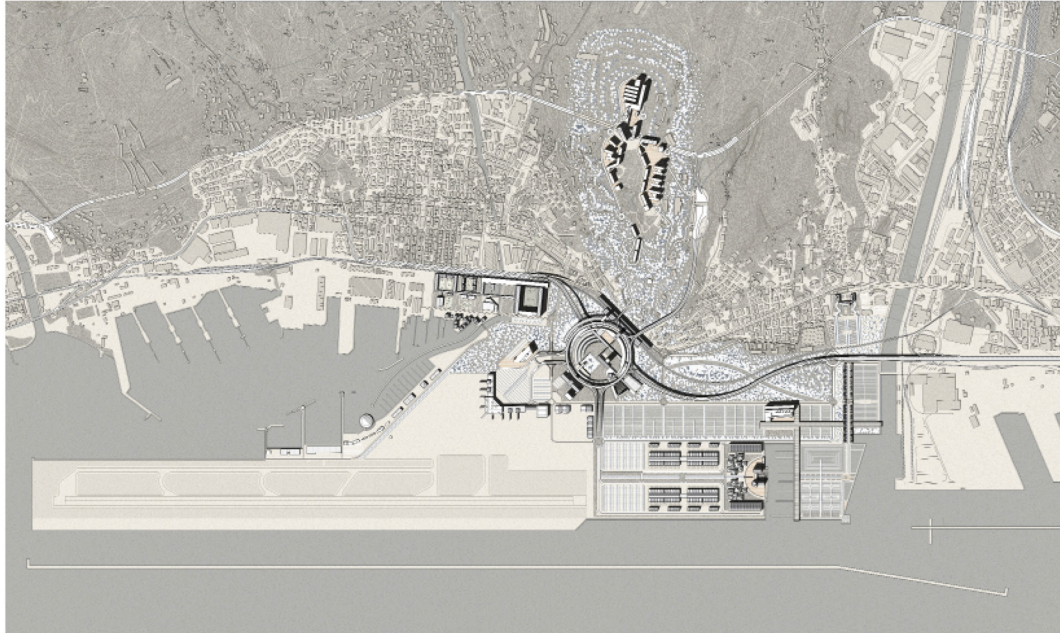
PROGETTI  
PER GENOVA

Cardine di nuove relazioni e  
riassetto produttivo

5

CARDINE DI NUOVE RELAZIONI E RIASSETTO PRODUTTIVO  
Infrastruttura

PROGETTO  
ARCHITETTURA  
INGEGNERIA  
PAESAGGIO  
CULTURA  
ECONOMIA  
SOCIETÀ  
CULTURA  
ECONOMIA  
SOCIETÀ



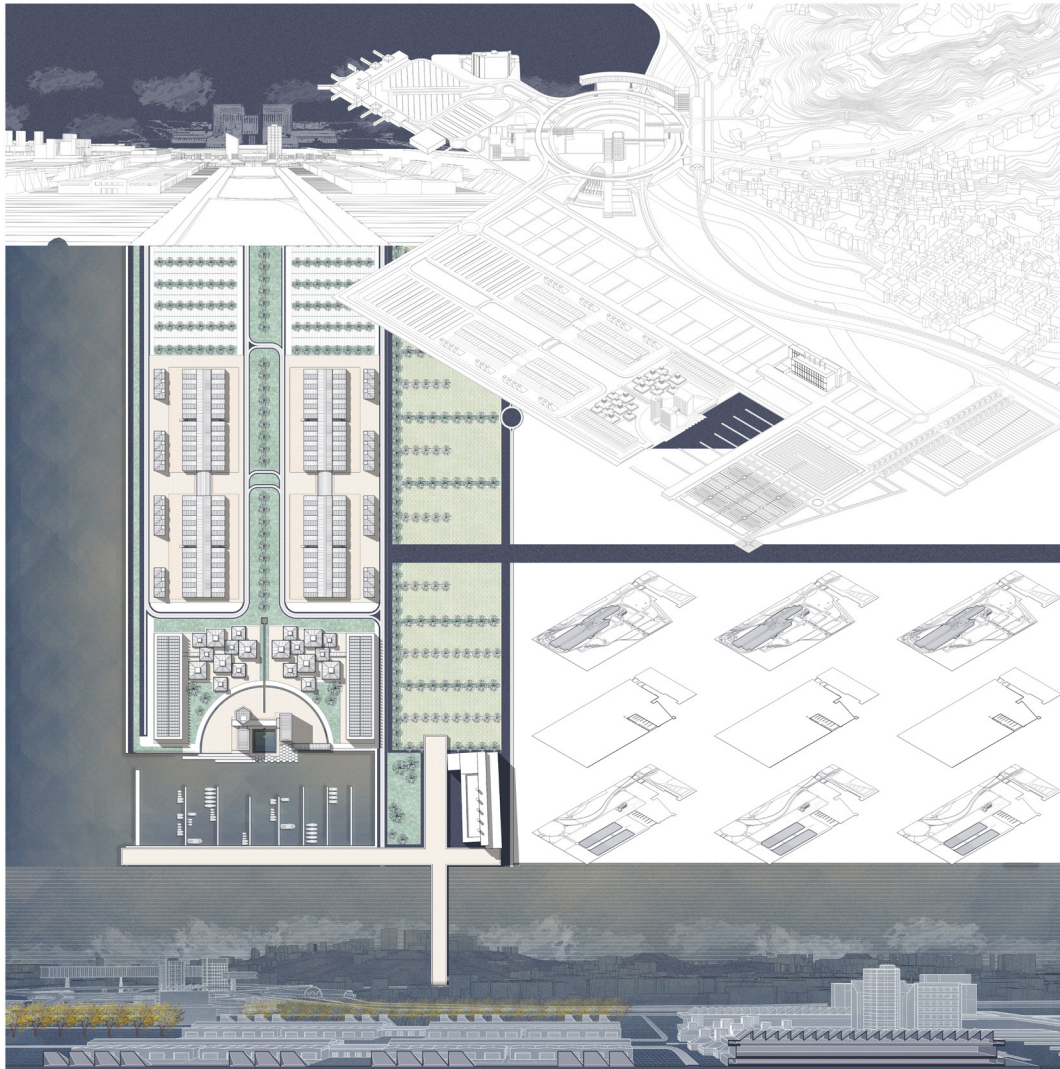
PROGETTI  
PER GENOVA

Cardine di nuove relazioni e  
riassetto produttivo

6

CASINE DI NUOVE RELAZIONI E RIASSETTO PRODUTTIVO  
Infrastruttura

PROGETTO  
ARCHITETTURA  
PAESAGGIO  
CULTURA  
CIVILE  
CULTURA  
CIVILE  
CULTURA  
CIVILE



PROGETTI  
PER GENOVA

Cardine di nuove relazioni e  
riassetto produttivo

7

CARDINE DI NUOVE RELAZIONI E RIASSETTO PRODUTTIVO  
Infrastruttura

PROGETTO  
ARCHITETTURA  
INGEGNERIA  
PAG. 100

