

Tipologie urbane

Luigi Lagomarsino

Le trasformazioni ed i cambiamenti della città in un arco temporale ampio attraversano le strategie dei piani e degli interventi, ma anche il susseguirsi di fenomeni culturali, economici e sociali complessi.

Occorre capire come «*città diverse si succedono e si sovrappongono sotto uno stesso nome di città*», per «*non perdere di vista quale è stato l'elemento di continuità che la città ha perpetuato lungo tutta la sua storia, quello che l'ha distinta dalle altre città e le ha dato un senso*»¹.

Genova, nel tempo, ha trasformato più volte se stessa e cambiato il proprio ruolo, anzi proprio la trasformazione ha assunto nel suo caso caratteri di particolare evidenza e costituisce un tema che ricorre nella stratificazione degli elementi insediativi.

Città portuale e commerciale da sempre, città industriale dalla fine dell'ottocento, città metropolitana dal 1926 con l'ampliamento dei propri confini per diventare "Grande Genova", oggi città del terziario avanzato, delle tecnologie, del turismo, della cultura.

Nel suo mutare Genova ha affrontato, spesso in anticipo, i grandi temi che attraversano la società configurandosi come luogo dove le politiche urbane, sociali ed economiche ricercano la costruzione di nuovi modelli di assetto e di crescita.

In particolare ciò è accaduto in alcune fasi significative delle sue trasformazioni, che si rapportano in forma composita, articolata ed emblematica rispetto ad analoghi fenomeni di scala nazionale ed europea.

Fra Ottocento e Novecento si assiste ad una di queste fasi di intensa trasformazione, di passaggio da una società ad un'altra. In questo periodo si afferma la classe borghese imprenditoriale che dirige cospicui investimenti fondiari in uno sviluppo insediativo per la prima volta esterno alla città antica ed esteso anche alle prime aree collinari.

Riferimento colto della nuova espansione residenziale è il raffinato impianto neoclassico di Carlo Barabino mai realizzato (1825) se non per alcune parti, che evoca i fasti degli antichi palazzi nobiliari di "Strada nuova" e viene tradotto nelle forme moderne di edifici plurifamiliari disposti lungo le geometrie ordinate dei tracciati stradali. Di fatto i processi speculativi del capitale privato inducono alterazioni di rapporti, proporzioni ed altezze verso modelli più intensivi, ma il risultato presenta comunque caratteri di grande qualità e costituisce un paradigma estetico che si riproporrà ancora a lungo, pur declinato in numerose varianti tematiche².

L'intera operazione si conclude con la realizzazione di trame viarie ed edilizie di raccordo e di completamento del tessuto urbano sia verso le parti collinari che verso il nucleo antico³.

Sempre al di fuori della zona storica, nel suo contorno, una serie di interventi a carattere monumentale configurano un "nuovo centro" dove si addenseranno luoghi di rappresentanza e da cui si dipartono eleganti rettifili contornati da importanti edifici.

La città si propone all'esterno con un rinnovato ruolo di polo marittimo e con un nascente assetto di città industriale. L'industrializzazione, che fa di Genova un ambito di fermenti sociali e culturali connessi alla grande impresa manifatturiera, metallurgica e portuale, segna anche un più profondo inserimento della città nell'intreccio politico ed economico nazionale.

L'espansione infrastrutturale e produttiva investe soprattutto i comuni del genovesato a ponente, avviando un processo di stretta commistione tra abitazioni, edifici industriali e assi via-

¹ Italo Calvino, "Gli dei della città" da *Nuova società*, n.67, 15 novembre 1975. Intervento in un'inchiesta pubblicata successivamente nel volume: "Com'è bella la città", Torino 1977.

² A partire dagli anni 1840 le zone di San Vincenzo e di Carignano, dopo il 1850 le zone di Via Assarotti, Via Caffaro, Via Palestro.

³ Piano regolatore edilizio e di ampliamento tra piazza S. Bartolomeo e Spianata Castelletto, 1867. Il Piano realizza il primo tronco di circonvallazione a monte (avente la funzione di raccordare le testate delle vie Goito, Palestro, Caffaro e S. Anna con via Assarotti e Castelletto) e individua le nuove aree fabbricabili lungo il tracciato stradale. Piano regolatore e di ampliamento nella regione di Carignano, 1867. Il progetto riguarda il prolungamento della circonvallazione a mare e la realizzazione di nuovi edifici residenziali. Piano regolatore edilizio e di ampliamento tra Spianata Castelletto e piazza Acquaverde, 1868. Il piano riguarda il secondo tronco della strada di circonvallazione a monte, tra la Spianata Castelletto e piazza Acquaverde, attraverso la valle di Carbonara, quella dell'Albergo dei Poveri, la collina di Santa Brigida, le vie di raccordo tra questa strada e la via Nuovissima. in "Genova Piani 1866-1980" in RAPu Rete Archivi dei Piani Urbanistici (www.polis.unige.it/rco/rapu/pagine/home.htm)

ri che obbedisce alla necessità di minimizzare gli spostamenti casa-lavoro della nascente classe operaia, in una fase di crescita accelerata.

La città si ingrandisce nel 1873 con l'annessione di sei comuni acquisendo grandi spazi perlopiù pianeggianti verso i quali espandersi e per i quali si avvia quindi una lunga fase progettuale, compare accanto alla riproposizione del tema della residenza alto-borghese⁴ la individuazione di grandi servizi in aree lontane dal centro.

Il porto, primo scalo nazionale e luogo di imbarco degli emigranti, si amplia e si rinnova a più riprese⁵ assumendo un ruolo da protagonista nella seconda rivoluzione industriale come sede di sbarco delle materie destinate alle imprese padane e vertice del triangolo produttivo che si sta consolidando nel Nord-Ovest.

Correnti culturali di primo piano si intrecciano a Genova tra egemonia borghese positivista e spinte sociali, non a caso qui nel 1892 nasce il partito socialista italiano e, sempre a fine secolo, si formano le prime organizzazioni associative operaie di tipo moderno. Nelle questioni sociali in particolare, si propone il tema della città come "laboratorio", anticipatrice di idee e progetti.

Il periodo della crescita urbana e delle profonde mutazioni a cavallo tra ottocento e novecento si conclude con una serie di contraccolpi economici e politici, la prima guerra mondiale cambia radicalmente lo scenario europeo. Un lungo processo di interventi pubblici volti a contenere i danni degli sconvolgimenti in atto tragherà la grande industria privata genovese verso lo statalismo. In epoca fascista l'Ansaldo passa definitivamente sotto il controllo dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) nato nel 1933. Poco prima, con l'assorbimento di diciannove comuni, era stata realizzata la "Grande Genova" (1926).

Una serie di scelte "centraliste" queste che si tradussero anche nelle politiche urbane, del 1932 è il "Piano regolatore di massima delle zone centrali della città"⁶ e del 1937 il "Piano regolatore e di diradamento della Genova medioevale" rimasto in forma di studio.

L'immagine della città si fa monumentalistica, littoria, ma anche terreno della ricerca razionalista. Agli edifici collettivi: sedi istituzionali, mercati rionali, scuole, impianti sportivi, in quanto espressione ufficiale, si attribuisce il compito di rappresentare gli indirizzi della "modernità" e del potere. Dal 1933 fino alla vigilia del conflitto mondiale, la diffusione delle nuove tendenze nella moderna Europa riguarda direttamente sia gli architetti locali che i professionisti impegnati negli uffici tecnici comunali.

Mentre la maggior parte dei progetti privati resta orientata ad un tardo eclettismo, i progetti pubblici, come espressione della cultura ufficiale del regime, segnano progressivamente la transizione verso un linguaggio moderno.

Verso la metà degli anni trenta, Genova è uno dei centri nazionali dell'architettura di avanguardia, alcune opere⁷ tra cui il mercato del pesce (1933-1934, Mario Braccialini), la sede del partito fascista a Sturla (1936-1938, Luigi Carlo Daneri), lo Stadio del Nuoto di Albaro (1935-1936, Paride Contri), ma anche i primi grattacieli di Piazza Dante (1935-1937, Giuseppe Rosso e 1940, Marcello Piacentini) si inseriscono a pieno titolo sulla scena internazionale contemporanea.

Tra opere architettoniche di grande qualità e interventi di respiro scenografico con esiti più incerti, come fu l'intervento su progetto di Piacentini alla Foce, si inaugura una stagione di intensa costruzione dello spazio pubblico nella nuova "city". Contemporaneamente si interviene sul potenziamento delle infrastrutture viarie, anch'esso aspetto rappresentativo della modernità e di grande impatto sulla dimensione collettiva, «...*D'altra parte il grande sviluppo*

⁴ Piano regolatore e di ampliamento delle Frazioni suburbane orientali, 1877. Progetto di ampliamento della Città nella parte piana dei Comuni annessi. (Marassi, S. Fruttuoso, S. Francesco d'Albaro e Foce). in "Genova Piani 1866-1980" Op. cit.

⁵ I lavori iniziano nel 1877 con la donazione del Duca di Galliera.

⁶ Fanno parte del Piano le seguenti varianti ed i seguenti piani attuativi: Piano regolatore di via Madre di Dio, 1957. Piano particolareggiato di piazza Dante-Carignano-Bernardine, zona A, 1934. Piano particolareggiato della zona orientale del Bisagno, zona B, 1934, UTC. Piano particolareggiato del centro per la zona del Cavalletto e del Prato, zona C. Piano regolatore di San Vincenzo, zona D, 1959. Piano particolareggiato di Villa Serra, zona E. Piano particolareggiato di piazza della Vittoria, zona G, 1936. Piano particolareggiato del Porto Franco, zona H. Piano particolareggiato relativo a corso Aurelio Saffi, zona I, 1938. Piano particolareggiato di Piccapietra, zona P, 1953. in "Genova Piani 1866-1980" Op. cit.

⁷ AA.VV, "Cento anni di architetture a Genova 1890-2004", De Ferrari Editore, Genova, 2004.

della città di Genova in breve tempo e in ogni campo, ha fatto sentire la necessità di predisporre il programma dell'attività municipale, diretta alla trasformazione e riorganizzazione del centro cittadino ed alla modificazione dell'attuale compagine edilizia del centro stesso per adattarlo alle nuove esigenze della vita moderna ed al tracciamento di una sistemazione viabile adeguata al suo rapido progressivo svolgimento»⁸.

L'esigenza che anima il Piano regolatore è anche quella di ricomporre in un disegno complessivo le progettazioni "per ambiti" delle epoche precedenti, gli eleganti quartieri residenziali caratterizzati da un ordinato disegno interno, risentono della mancata realizzazione di adeguati raccordi con la viabilità, inoltre permangono ancora discontinuità di progettazione nel centro urbano.

La successiva fase di cambiamento si avvia inizialmente quasi in continuità con questo percorso, anche se la seconda guerra mondiale segna un passaggio importante, si sussegue la serie dei piani⁹ in variante o in attuazione al Piano del 1932 mentre parallelamente al lungo processo di ricostruzione della città, si affianca quello per la elaborazione del primo piano regolatore generale avviata nel 1945 ed ultimata nel 1959. Si confrontano ancora con i diversi temi dello sviluppo urbano, gli architetti che avevano costituito l'ambito di sperimentazione del Movimento moderno. Alcuni dei piani particolareggiati attuativi del Piano regolatore fascista diventano solo ora operativi, altri, già avviati, trovano compimento in un percorso di definizione del centro urbano che arriva fino agli anni '70.

Si afferma il modello del centro direzionale attuato perlopiù a seguito di sventramenti anche di zone antiche come nei casi emblematici di Via Madre di Dio e di Piccapietra. Le realizzazioni si orientano verso una modernità a tratti estrema, che provoca reazioni controverse e nello stesso tempo risentono delle spinte speculative, si protraggono in articolati passaggi progettuali che modificano a più riprese l'impostazione iniziale.

Il risultato spesso produce densificazioni monofunzionali, inserimenti di materiali e forme che risultano negare il tessuto circostante, spazi pubblici "di risulta" poco frequentati. Anche quando si riscontra la qualità del progetto architettonico, questa in gran parte si perde nell'attuazione. Resta ancora una volta l'eccellenza degli esempi di architettura, mancano la definizione e l'uso dello spazio urbano ed insediativo, si realizza la definitiva separazione tra città storica e città degli affari.

Daneri stesso nell'affrontare un "tema pubblico" come quello del quartiere residenziale di Forte Quezzi¹⁰, il "Biscione" – a fronte dell'ampio consenso intellettuale registrato che lo configura come esperienza sperimentale di indiscusso rilievo – vede il proprio progetto del tutto disatteso dal punto di vista urbanistico. La mancata integrazione del quartiere al suo interno e con la città e l'assenza di servizi, previsti e non realizzati dall'amministrazione, pongono la questione della dicotomia tra progetti di grandi opere pubbliche e loro realizzazione.

Il quartiere che rompe con la tradizione costruttiva e costituisce un archetipo dell'architettura moderna, ripropone il tema della "città-laboratorio" che in questo periodo produce nel bene e nel male alcuni simboli che ne caratterizzano fortemente il paesaggio (quartiere fieristico¹¹, Strada Sopraelevata¹², Aeroporto Internazionale "Cristoforo Colombo"¹³) ma apre anche il di-

⁸ Concorso per il piano regolatore delle zone centrali della città. *Relazione della commissione giudicatrice, 1930.* in "Genova Piani 1866-1980" Op. cit.

⁹ Piano di ricostruzione, 1950. Ufficio tecnico comunale con la consulenza del Comitato urbanistico formato da Aldo Assereto, Eugenio Fuselli, Mario Labò, Giovanni Romano. Nel periodo compreso fra il 1950 e il 1958 vengono approvate 22 varianti.

Piano regolatore generale, 1959 Ufficio tecnico comunale con la consulenza del Comitato urbanistico formato da Aldo Assereto, Eugenio Fuselli, Mario Labò, Camillo Manzitti e Giovanni Romano (dal 15 dicembre 1945) e successivamente (dall'11 dicembre 1948) dei consulenti per il Prg: Franco Albini, Eugenio Fuselli, Mario Pucci. in "Genova Piani 1866-1980" Op. cit.

¹⁰ Il piano INA-Casa, ispirato direttamente al piano di Algeri di Le Corbusier (1930-33), viene elaborato nel 1956 da una équipe di 35 architetti coordinati da Luigi Carlo Daneri e prevede la realizzazione, a quote differenti e seguendo l'andamento del terreno, di cinque grandi blocchi edilizi per una capienza complessiva di 4.500 abitanti distribuiti in 865 appartamenti. La edificazione fu completata nel 1968.

¹¹ Edificato all'inizio degli anni '60 su una vasta superficie sottratta al mare in corrispondenza del quartiere della Foce, su progetto di Luigi Carlo Daneri.

¹² Su progetto dell'ing. Fabrizio De Miranda, venne inaugurata il 25 agosto del 1965.

¹³ Iniziato nel 1954 ed inaugurato nel 1962 si sviluppa su una penisola artificiale realizzata con riempimento del mare.

battuto ad una serie di questioni che si pongono nella costruzione di un diverso ordine sociale.

Sulla carta restano gran parte delle proposte di Daneri per il centro cittadino, da Piccapietra a Corte Lambruschini, dalla zona della Commenda di Pré alla nuova sede dell'Eridania presso l'Acquasola nelle quali si stabiliscono relazioni tra i grattacieli e la scala urbana.

Migrazioni interne, espansione demografica, distribuzione del reddito come conseguenza del "miracolo economico" italiano la cui fine è fissata dagli storiografi nel 1964, trasformano soprattutto le città industriali in qualche cosa di completamente diverso, si instaura una frattura nella continuità della città consolidata, una crescita accelerata ed ottimistica generalizza i bisogni di benessere e le aspettative, la risposta in termini di espansione è quasi completamente abitativa, rapida ed incontrollata. Tutte le aree "libere" vengono saturate, si costruisce ovunque seguendo un modello che intende contenere al massimo i costi di costruzione e al contempo fornire case al maggior numero possibile di famiglie.

Nel 1963¹⁴ il Piano regolatore, noto per aver proposto una previsione insediativa che sfiorava gli otto milioni di abitanti, è già superato e si pone la questione di arginare questa possibilità di costruire "ovunque" favorendo l'interesse degli operatori privati.

Anche la qualità delle opere pubbliche risente di un influsso prevalentemente "quantitativo", obbedisce alle leggi di mercato facendosi "prodotto", rappresenta sempre meno uno strumento di promozione da tutti riconosciuto, ma al contrario genera opinioni contrastanti e allontanamento dall'identificazione con i luoghi urbani e gli spazi collettivi.

Gli effetti di una tale assenza di controllo si spingeranno fino agli anni settanta, quando la committenza pubblica, programma la costruzione di quasi ventimila alloggi popolari, prima nelle estremità di ponente, sulle colline, Begato, Pegli3, Prà-Voltri, dove si forma la "l'ultima periferia", quella invivibile, che condiziona pesantemente la vita degli abitanti, per poi concludersi nel levante, Quarto Alto, Costa degli Ometti, Costa d'Orecchia, quartieri discutibili ma più umani, dove, nel bene e nel male, si cerca una dimensione residenziale contenuta.

Alcuni temi nuovi attraversano il dibattito urbanistico che tuttavia si mantiene su di una visione prevalentemente teorica, separata dal progetto e non in grado di incidere significativamente sullo sviluppo urbano.

Negli anni sessanta si profilano la "terziarizzazione" e il dominio dell'auto privata, con la costruzione delle autostrade e delle superstrade che attraversano indifferentemente il tessuto edilizio, si consolida la specializzazione monofunzionale degli ambiti che segna l'abbandono dello spazio pubblico nella sua accezione tradizionale per una dimensione sempre più "privatistica" della vita sociale.

La necessità di rivedere il Piano Regolatore del 1959 conduce all'insediamento della Commissione Astengo nel 1963 che delinea scenari alternativi per lo sviluppo della città ma nel contrasto con parte della società civile al potere e con gli Uffici Tecnici i lavori vengono interrotti nel novembre del 1965. Tra il 1969 e il 1970 opera la Commissione Tintori che porta alla elaborazione di un documento di sintesi, per l'avvio della revisione del Piano Regolatore, incentrato sulle strategie metropolitane rispetto alla collocazione delle diverse attività produttive e logistiche.

Negli anni settanta si avvia la crisi dello Stato come promotore di sviluppo, i grandi investimenti in opere pubbliche non sono efficaci, spesso si traducono in errori, nel primato della residenza e nel ritardo infrastrutturale. Affiora gradualmente la presa di coscienza dell'importanza dei rapporti con il patrimonio storico, tra vincoli e ipotesi di recupero in un alternarsi tra idea di modernità che esclude o si "sovrappone" all'antico e "nostalgia" dell'antico che arriva a negare il progetto.

Il Comune, con l'insediamento della giunta di sinistra, decide di portare a termine la revisione del Piano Regolatore che sarà concluso con la sua approvazione nel 1980. I lavori per la revisione del PRG sono direttamente condotti dai funzionari interni all'Ufficio Urbanistico. A differenza del Piano precedente vi è una forte revisione del dimensionamento che è prevalentemente indirizzato all'edilizia residenziale pubblica, alla conferma delle destinazioni delle aree industriali (conferma del ruolo industriale per la città), sviluppo dei centri direzionali con il completamento di Via Madre di Dio.

¹⁴ Delibera del Consiglio comunale n. 664 del 14 giugno 1963 di inizio dei lavori della Commissione Astengo incaricata della revisione del Prg del 1959.

Tra le filosofie del Piano, oltre al rispetto delle norme della “legge Ponte”, vi è quello del mantenimento in contrasto all’apertura di nuovi fronti di urbanizzazione. Le ipotesi dei processi di riqualificazione risultano molto complessi nei loro meccanismi di attuazione e pertanto avranno poche esiti. Se con il Piano del 1959 si è dato ampio campo allo sviluppo della città privata e al processo di speculazione edilizia (più costruzioni, meno urbanizzazioni e servizi) con l’adozione nel 1976 del Piano del 1980 prevale lo sviluppo della città pubblica nelle “aree 167”.

Gli anni '80 vedono il culmine della crisi che coinvolge l’industria di stato ed il porto, è la premessa per l’ultima radicale trasformazione. Di questo periodo confuso e difficile restano, quasi uno spartiacque, il discusso centro di Corte Lambruschini e le torri di San Benigno¹⁵, ancora grattacieli e “visioni” della modernità ma anche “esigenza” di verticalismo laddove la mancanza di spazio rende difficili altri modi di introdurre nel tessuto nuovi ambiti direzionali e di rappresentanza.

La crisi del settore produttivo che raggiunge appunto il suo apice durante gli anni '80, si sovrappone ai processi di trasformazione della città che trovano incentivi e motivi di aggregazione attorno ad alcuni eventi tali da conferire stimoli con l’apporto di significative risorse finanziarie.

A partire dai Mondiali di calcio del 1990 la città trova un percorso di accelerazione alla trasformazione della sua identità in funzione del “grande evento” delle Colombiane del 1992, cui segue quello del G8 del 2001 e infine quello di Capitale Europea della Cultura del 2004 oltre all’utilizzo dei nuovi strumenti di intervento e realizzazione determinati dai Programmi Complessi (PRU, PRUSST, Contratti di Quartiere, URBAN, ecc.)

Nel 1992 si inaugurano l’Expo, la ricostruzione del Teatro dell’Opera e il restauro-recupero di Palazzo Ducale.

Nel 1997 viene adottato un nuovo PRG, avviato nel 1996, che giungerà alla sua approvazione nel 2000 e secondo la nuova Legge Urbanistica Regionale prenderà il nome di PUC (Piano Urbanistico Comunale). Il Piano conferma le linee di tendenza espresse dallo strumento precedente di non consentire ulteriori urbanizzazioni ma di favorire i processi di sostituzione con particolare attenzione alla trasformazione delle aree industriali dismesse per le quali sono previsti usi complessi.

Si realizzano i grandi centri commerciali¹⁶, in particolare nella valle del Polcevera dove al suo interno prende forma il quartiere di San Biagio (dove già era una raffineria e depositi petroliferi) e in prossimità della foce il quartiere di Fiumara (dove era la storica industria Ansaldo), entrambi i siti accolgono funzioni residenziali, commerciali, ludiche e terziarie.

Queste trasformazioni sono testimoni che si sono di nuovo invertiti i processi attuativi dove alla “città privata” degli anni '50-'60 si è passati alla “città pubblica” degli anni '70-'80 e ora si è tornati alla “città privata” del consumo e del commercio in contemporanea con i processi di riqualificazione dell’area centrale legati ai grandi eventi.

La città pubblica

Nell’immediato dopoguerra l’amministrazione pubblica con riferimento alle risorse rese disponibili dai Piani INA Casa prima e Gescal successivamente, promuove la realizzazione di nuovi quartieri tra i quali emergono quello di Mura degli Angeli, quello di Bernabò Brea e quello di Quezzi detto anche “il Biscione”.

Nel 1962 con l’approvazione della Legge 167 i Comuni si adoperano per elaborare i Piani per la realizzazione dei nuovi quartieri e sembra aprirsi una gara a chi sarà capace di vincolare il maggior numero di ettari e Genova non sarà da meno vincolando più di mille ettari.

Il Piano fu approvato nel 1965 e servì a riservare aree per le case popolari e negli anni seguenti anche per altre destinazioni come i parchi urbani.

La questione fondamentale è che sino quasi alla metà degli anni '70 non fu dato corso alle

¹⁵ Nell’area (1983-1992) furono realizzati il “Matitone” (San Benigno Torre Nord) progettato da Skidmore, Owings and Merrill e la Torre WTC Genoa progettata da Piero Gambacciani.

¹⁶ L. Lagomarsino, “Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo. Area metropolitana genovese”, Alinea editrice, Firenze, 2005.

realizzazioni e questa situazione di inadempienza divenne oggetto di accusa nei confronti della Giunta nel famoso discorso che Giorgio Doria tenne alla Camera di Commercio nel 1973 in cui aveva sostanzialmente detto, prefigurando il cambio politico da centro-sinistra a giunta di sinistra, che la nuova amministrazione avrebbe realizzato finalmente il PEEP e avrebbe condotto alla formazione di un nuovo Piano Regolatore.

La trasformazione urbana a Genova a partire dalla metà degli anni '70 è così segnata dall'attuazione dei piani di zona ex lege 167 del 1962. Affermare che non sono avvenuti altri fatti rilevanti nel contesto del territorio comunale rappresenterebbe certamente una distorsione, tuttavia il settore dell'edilizia residenziale pubblica può essere considerato come l'emblema del ciclo amministrativo delle giunte di sinistra di Genova.

Si potrebbe obiettare che ruoli e pesi simili hanno svolto o svolgono le scelte per la realizzazione di impianti sportivi, di attrezzature culturali o ricreative, o le iniziative per la realizzazione dei centri per il terziario per rimanere ancorati a politiche o a interventi con diretta incidenza sulla trasformazione della struttura urbana e sulla morfologia dell'intero insediamento o di parti consistenti di esso. Non si tratta peraltro di stilare una classifica piuttosto di comprendere come un settore, quello dell'edilizia residenziale pubblica, abbia svolto un ruolo rilevante sia in rapporto al peso insediativo, alla concentrazione di energie economiche e produttive, alla modalità gestionale, alla creazione di nuove dimensioni urbane.

Il piano di edilizia economica popolare prefigura intanto la scelta della crescita dell'area urbana impegnando risorse territoriali collinari-montuose nella condizione quindi di ricorrere ad investimenti economici cospicui in presenza di complessità naturali determinate dalle peculiarità orografiche e dalla stabilità dei terreni.

Costruire nei PEEP rappresenta da un lato la contrapposizione rispetto ad un passato in cui in tali aree si era costruito poco o niente, dall'altro la dimostrazione della possibilità di trovare accordi con i costruttori proponendo l'immagine di una Amministrazione in grado di produrre risultati pur nella varietà degli operatori interessati.

Indubbiamente il Comune coglie un rilevante successo in quanto a promozione di una propria immagine di grande manager poiché in brevi tempi è in grado di stipulare accordi come quello con il CIGE (Consorzio Imprese Genovesi Edili) per la realizzazione degli interventi nel piano di Begato, di appaltare e realizzare opere di urbanizzazione come pure intere parti di nuovi insediamenti (ex lege 25 e poi 94).

L'elemento rilevante è che il Comune, diviene affidabile per gli operatori al punto che si evidenzia un rapporto di reciproca convenienza sì da doversi ritenere che l'appalto pubblico sia una condizione ottimale di investimento. Le forme di accordi prevalenti riguardano attività di costruzione in regime di convenzione e attività di costruzione per appalti a totale carico pubblico.

Si può quindi affermare che si sia raggiunto, a dispetto delle differenze iniziali e delle condizioni territoriali orografiche, un rapporto ottimale di collaborazione tra interessi politico-amministrativi del Comune e interessi economico-produttivi degli operatori edili.

Rimane peraltro da esaminare quali siano i risultati ottenuti e da prefigurare quali saranno quelli che si otterranno dalle opere in corso rispetto al peso delle trasformazioni sviluppate e in definitiva rispetto alla qualità delle trasformazioni stesse.

Il Piano di Zona del Comune di Genova si articola in dieci comparti di intervento di cui nove situati in aree di espansione edilizia ed uno in zona di recupero urbano e precisamente nel Centro Storico della città.

La dimensione operativa stabilita a livello complessivo configura una capacità di interventi per 6.606.865 mc. a destinazione residenziale che rappresenta una dimensione insediativa valutabile attorno 70.000 abitanti, nel rapporto di 80 mc /abitante.

Può essere rilevante a livello di annotazione evidenziare il parametro della densità abitativa, che si esprime, nel valore di 121 ab/ha per un territorio di 576 ha ma che in se non offre significativi riscontri in termini di aggregazione e qualità urbana.

La scelta localizzativa delle aree di intervento definisce situazioni insediative relazionate alla zona urbana di immediato riferimento così da costituire 3 categorie interpretative.

La prima configura un'ipotesi insediativa marcatamente separata dal tessuto urbano e spesso separata dalla barriera autostradale come nei casi di Prà-Voltri, di Begato, di Pegli, di

Quarto ed infine di Quezzi¹⁷.

La seconda si connota per uno sviluppo insediativo disposto a ridosso di una frangia urbana che originariamente aveva funzione di nucleo autonomo rispetto a cui vengono stabiliti deboli sostegni di relazione come nei casi di S.Eusebio, di Borzoli e di Granarolo¹⁸.

La terza si caratterizza per l'intenzione di innesto nel tessuto urbano stabilendo con esso una pluralità di relazioni al punto di annullare la configurazione di insediamento autonomo come nel caso di Sestri Ponente¹⁹.

La dimensione operativa, definita nell'ambito di ogni singolo comparto di intervento e lo stato di attuazione del programma insediativo individuano situazioni a diversi stadi di realizzazione.

La tematica della qualità urbana è stata sviluppata nel corso di una ricerca svolta a metà degli anni '80 dal Laboratorio di Sperimentazione sulla Qualità Residenziale della Fondazione Labò per conto del Comune di Genova. Il corpo centrale del lavoro di ricerca è costituito da un'indagine a carattere urbanistico-architettonico su tutte le "167" e da un'indagine di sfondo a carattere sociologico su quelle di Prà-Voltri, Sestri Ponente, Borzoli, Granarolo, Begato. Proprio al fine di costituire una serie di riferimenti, che si sono resi necessari per sviluppare le tematiche poste in evidenza dal lavoro di inquadramento si è teso a costruire un sistema conoscitivo per comprendere se in quella parte di città l'orditura del tessuto urbano ha raggiunto un livello significativo per relazioni, connessioni, attrezzature e servizi e per evidenziare gli elementi che possono costituire supporto all'azione di un piano di assestamento, teso al recupero e alla acquisizione di una soglia di qualità urbana ritenuta necessaria.

Tra le annotazioni generali di carattere sostanzialmente positivo si può ricordare: l'accelerazione dei programmi attuativi per raggiungere un livello di realizzazione vicino al completamento o al raggiungimento di soglie insediative significative; la realizzazione dei servizi articolati per funzioni anche di livello di zona urbana; un sistema di dotazione di trasporti quasi sovradimensionati; i grossi sforzi di investimento straordinari per dotare gli interventi di attrezzature considerate necessarie e sviluppate con intenti integrativi; l'intenzione di promuovere dei piani di assestamento in relazione a verifiche tese a cogliere il livello qualitativo, quindi a proporre soluzioni integrative.

Tra le annotazioni generali che attengono modalità progettuali ed indirizzi concettuali sembra doversi rilevare un insieme di nodi ricorrenti non risolti: strade e viabilità; dispersione dei servizi; scarso rilievo dato ai percorsi pedonali; assenza di nodalità urbane; discontinuità d'immagine (in termini di forme e di linguaggio, ecc.); assenza di una funzione di connettivo ad oggi non recitata dal verde attrezzato; l'aver puntato gli investimenti sugli edifici; la incompatibilità dei vuoti trattati come aree residuali.

Sembrano emergere difficoltà a definire un modello concettuale con valenze progettuali tese al controllo della qualità urbana, mentre si potrebbe sostenere che passi significativi, magari sperimentali, sono stati compiuti in relazione al controllo della qualità edilizia.

Spesso sono assoldati i progettisti più noti, ovvero quelli più esperti o di maggiore fiducia, quasi nel tentativo di superare gap progettuali di cui potrebbe essere accusata la collettività piuttosto che la classe politica dirigente, piuttosto che gli imprenditori pubblici e privati, piuttosto che il mondo della cultura. Sembra piuttosto doversi rilevare che il salto qualitativo nella grande scala non vi sia stato.

Il progettista ha dunque occupato il vuoto sulla base di sue conoscenze e criteri, e gli unici vincoli sono state le somme a disposizione. Con ciò, vi è stato una delega di ruoli decisionali. Le uniche norme o regole sono state quelle dei regolamenti edilizi, quando doveva trattarsi di

¹⁷ Prà-Voltri è dimensionato su una volumetria residenziale di 1.475.029 mc. per 15.940 abitanti insediabili, Begato su una volumetria residenziale di 2.128.000 mc. per 21.722 abitanti insediabili, Pegli su una volumetria residenziale di 398.400 mc. per 5.000 abitanti insediabili, Quarto su una volumetria residenziale di 765.000 mc. per 9.562 abitanti insediabili, Quezzi su una volumetria residenziale di 665.434 mc. per 6.600 abitanti insediabili. Dati tratti dal "Sistema Informativo sui Piani di Zona di Edilizia Economica e Popolare della Liguria", Fondazione Mario e Giorgio Labò, 1984-1995.

¹⁸ S. Eusebio è dimensionato su una volumetria residenziale di 356.000 mc. per 3.600 abitanti insediabili, Borzoli su una volumetria residenziale di 148.000 mc. per 1.488 abitanti insediabili, Granarolo su una volumetria residenziale di 391.500 mc. per 3.950 abitanti insediabili. Dati tratti dal "Sistema Informativo sui Piani di Zona di Edilizia Economica e Popolare della Liguria", Op. cit.

¹⁹ Sestri Ponente è dimensionato su una volumetria residenziale di 181.500 mc. per 2136 abitanti insediabili. Dati tratti dal "Sistema Informativo sui Piani di Zona di Edilizia Economica e Popolare della Liguria", Op. cit.

norme prestazionali. I tipi edilizi sono stati scelti anch'essi sulla base delle norme edilizie di densità, altezza e distanze, senza che potessero intervenire scelte più articolate e complesse tali da incontrare i bisogni degli utenti e dar luogo a complessi urbani integrati e funzionanti.

Ogni progetto costituisce una forzatura del suolo: si è costruito dove mai si sarebbe costruito, con tutto ciò che ne consegue: alti costi di urbanizzazione, accessibilità carente, difficoltà e/o impossibilità e comunque alti costi per il trasporto pubblico, e via di seguito. Le componenti urbanistiche della vicenda ne rappresentano dunque il "punto dolente". Vi sono doglianze anche sui risultati edilizi ed abitativi dei manufatti.

I Peep sono rimasti sostanzialmente gli stessi né vale la pena di stupirsi se una scelta del 1963 diventa pressoché irreversibile sino al loro compimento lungo l'arco di trent'anni. Del resto non vi è da stupirsi come la scelta di Corte Lambruschini altro non è se non la realizzazione di una scelta operata nel 1932.

I Piani delle 167 hanno avuto attuazione e in alcuni casi sono stati elaborati ed in parte attuati dei Programmi di Riqualificazione che hanno teso a risolvere problemi di carattere edilizio ma non hanno affrontato i problemi di organizzazione e di impianto urbanistico che risulta in realtà l'elemento chiave per raggiungere un livello di funzionalità e di integrazione fra le parti e la città consolidata.

L'assestamento e il consolidamento di questi quartieri periferici rimane ancora un obiettivo da raggiungere.

La valutazione dei progetti

Il ruolo pubblico nell'ambito delle trasformazioni territoriali ed urbane è in costante evoluzione, sempre più si pone come prioritaria la necessità di bilanciare il peso delle azioni intraprese in rapporto alle spinte delle controparti, considerando al contempo tutti quegli elementi che si rivolgono alla tutela dell'interesse collettivo sia termini di qualità della vita come risposta a nuovi bisogni, sia in termini di tutela delle fasce deboli.

Conseguenza necessaria di questo processo è stato il progressivo allontanamento da parte della pubblica amministrazione dalle modalità dell'intervento diretto, per assumere compiti di coordinamento e mediazione. Recentemente si è così intensificata sia la produzione di strumenti operativi mirati, sia la ricerca di metodi di valutazione utili a verificare nelle varie fasi, con procedimenti dotati di validità scientifica, il processo di attuazione degli interventi.

D'altra parte la possibilità di intervenire sul territorio si rivolge sempre più all'impiego di risorse pubblico-private, cioè si configura in termini di capacità del soggetto pubblico di attivare investimenti privati, pertanto viene ad essere ulteriormente enfatizzato l'aspetto della verifica degli effetti e delle ricadute delle realizzazioni pubbliche.

I metodi valutativi e in generale il complesso delle conoscenze che supportano il progetto, fanno necessariamente riferimento ad una dimensione essenzialmente misurabile della realtà. I parametri quantitativi, che costituiscono una presenza irrinunciabile nelle valutazioni, in quanto ormai sufficientemente codificati e condivisi, consentono anche di ottenere una buona comunicazione dei risultati.

Ciò ha come conseguenza il fatto di focalizzare l'attenzione su alcuni aspetti che tuttavia non consentono di affrontare completamente le tematiche della qualità, escludendo di norma quasi completamente gli esiti della ricerca urbanistica.

L'urbanistica stessa si è spesso rivolta alla costruzione di complessi sistemi di indici, misurazioni, definizioni che leggevano il costruito attraverso un atteggiamento "normativo" per motivare e giustificare le scelte compiute e da compiere.

Attribuire un valore marginale alle dimensioni estetica, fruitiva, relazionale, esperienziale, percettiva ed evitare il confronto diretto con la presenza o assenza della qualità urbana negli interventi, significa però di fatto attribuire caratteri di incompiutezza ai controlli per il corretto impiego delle risorse pubbliche e alle azioni destinate ad accogliere le esigenze espresse con sempre maggiore forza dalla popolazione.

L'esperienza dei CVT (Centri di Valutazione Territoriali)²⁰ in Liguria è un raro esempio di come si può sperimentare l'introduzione di elementi correttivi di tipo qualitativo, elaborati in base a specifici criteri di analisi urbanistica, in un sistema di valutazione "multidisciplinare".

Inoltre essa ha inteso costituirsi come interfaccia "fisica" tra le Amministrazioni, il territorio, le PMI, i cittadini in un quadro di frammentazione degli attori economici con imprese di dimensioni piccole o piccolissime e di molteplicità delle esigenze e dei giudizi.

Il risultato è uno strumento articolato e stratificato di lettura che utilizza le basi dati tradizionali per elaborare "giudizi di valore" e fornisce come esito finale un sistema di "politiche possibili" quale supporto alle strategie e alle scelte delle amministrazioni a fronte di una valutazione del "rendimento" sociale, urbanistico ed economico rispetto agli investimenti necessari alla realizzazione dei progetti "localizzandoli" puntualmente sul territorio attraverso le modalità offerte da supporti informatici quali i Sistemi Informativi Geografici²¹.

Questo sistema permette di inserire entità geografiche e simboli nelle esatte coordinate associandoli ai dati e alle informazioni e di utilizzare come fonte principale di conoscenze i piani urbanistici e territoriali che sono realizzati con lo stesso linguaggio.

Assumendo come presupposto il fatto che misurare la qualità sia un atto di responsabilità con cui confrontarsi necessariamente, diventa inevitabile anche definire dei parametri, dei "valori", che permettano di costruire una scala di giudizio.

Gran parte dei problemi connessi alla misura della qualità derivano dalla compresenza di fenomeni osservabili mediante l'uso di indicatori statistici e di situazioni e sistemi complessi che invece lasciano ampi spazi all'interpretazione.

L'analisi si è assunta il "rischio" di valutare le logiche dello sviluppo territoriale ed urbano, pur nella variabilità delle condizioni e delle trasformazioni, per giungere alla elaborazione di un linguaggio, un vocabolario che consenta di attribuire una "spiegazione" e non solo una quantità agli elementi analizzati.

Esistono luoghi, edifici, parti di città, relazioni che si instaurano, segni spaziali, attività, funzioni, comportamenti che accrescono notevolmente la qualità e vengono direttamente percepiti come migliorativi. Quando più fattori di questo tipo si "densificano" si ha come diretta conseguenza un arricchimento, un incremento di valore che di solito si osserva facilmente in termini di ritorni economici, molto più difficile è arrivare a comprendere le cause e quindi a riprodurre le condizioni positive riscontrate a posteriori.

In Italia e in Europa la questione qualità associata ai concetti di sostenibilità delle politiche urbane cresce economicamente e si sviluppa scientificamente nell'arco dei due decenni successivi agli anni 1970, finché a metà anni 1990 è ormai oggettivo l'affiancarsi alla normativa classica di altri strumenti e procedure, con taglio spesso manageriale prima che gestionale, che ricercano la qualità urbana come risorsa delle amministrazioni locali.

Tuttavia il tema della qualità urbana si declina in numerose e varie accezioni, più spesso è identificato con la qualità della vita o con la qualità dell'ambiente naturale, nei fatti, quando si arriva ad operare, emergono tutte le difficoltà di concretizzare le molte definizioni e teorie che si sono formulate nel tempo.

Uno sforzo per capire in che modo si stanno muovendo attualmente le diverse correnti di pensiero e quale sia l'evolversi del concetto di qualità urbana nella contemporaneità è stato compiuto nell'ambito della ricerca "Pensare la città contemporanea"²², con il lavoro "Qualità dello spazio urbano" nel quale per "spazio urbano" si intende specificamente "spazio pubblico", il luogo cioè dove si associano caratteristiche fisiche, morfologiche ed estetiche ad aspetti relazionali e sociali.

Le principali conclusioni prodotte dal progetto CVT sono state il riconoscimento della centralità e dell'importanza del processo valutativo della Pubblica Amministrazione come fattore di certezza, il riconoscimento – raccolto anche da una legge regionale – della necessità di inse-

²⁰ "Centri di Valutazione Territoriali" (C.V.T.) "Local Center" di supporto alle decisioni della Pubblica Amministrazione e di accompagnamento delle attività in materia di territorio, ambiente ed edilizia. Gli esiti della ricerca realizzata dal Dipartimento POLIS dell'Università degli Studi di Genova con il contributo della Fondazione Labò, sono pubblicati in AA.VV., "Centri di Valutazione Territoriali. Programma di interesse comunitario INTERREG IIIB Medocc", Alinea editrice, Firenze, 2004.

²¹ Geographic Information System (GIS).

²² Ricerca di Interesse Nazionale promossa dal Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca (MIUR) e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio (DICOTER). Unità di ricerca dell'Università di Genova, coordinamento L. Lagomarsino, B. Gabrielli.

rire stabilmente i CVT nel territorio, la necessità di proseguire il lavoro avviato portando ad una fase applicativa il complesso delle metodologie approntate, valutandone il funzionamento in ambito locale con la sperimentazione di scenari di trasformazione / riqualificazione in un quadro di compatibilità e fattibilità con la stratificazione degli strumenti di pianificazione / programmazione e con la rete delle relazioni e delle risorse presenti nel contesto.

Gli Urban Center

Questione emergente nel dibattito attuale è il rapporto tra abitanti e spazio nel quale si distribuiscono le relazioni e le funzioni urbane, il che equivale a dire che ci si pone continuamente la domanda come raccogliere e rappresentare nel progetto urbano l'idea di qualità della vita che in modi assai diversi e complessi proviene dalla popolazione.

L'esito delle trasformazioni oggi è difficilmente prevedibile, non solo perché riguarda una molteplicità di fattori e di relazioni di varia natura, ma anche perché è difficile valutare preventivamente il significato e il gradimento che l'utente attribuirà alle operazioni che si propongono.

Identificare e leggere "nel complesso" degli usi e dei valori umani gli ambiti e gli elementi della città, diventa quindi un atteggiamento inevitabile se non si vuole correre il rischio, in assenza di sistemi conoscitivi appropriati e soprattutto saldamente ancorati alla realtà culturale che li dovrà accogliere, di disegnare spazi che spesso si rivelano ben diversi rispetto alle attese.

Tale atteggiamento, che in tal senso si costituisce come nuovo strumento di analisi urbanistica, caratterizza questo lavoro che introduce una sistematizzazione puntuale delle conoscenze in tema di trasformazioni urbane inserite nell'ambito culturale, storico e sociale che le ha vissute e valutate, in linea con l'attività svolta e promossa da sempre dalla Fondazione Labò. Lo scopo è infatti quello di "allargare" il racconto della città a nuovi modelli che si arricchiscano tenendo conto degli stili di vita, dell'evolversi delle principali forme di cultura, delle politiche, della società.

Allo stesso modo le amministrazioni hanno bisogno nell'affrontare i diversi temi dello sviluppo, urbano di procedere in modo progressivo verso nuove forme di conoscenza e di consenso sia per garantire a sé e ai partners privati l'ottenimento di ritorni in termini di "successo", sia per creare livelli di soddisfazione, di miglioramento culturale e sociale, di permanenza e di attrattività per quelle "risorse umane" che contribuiscono in misura determinante a rendere possibile tale sviluppo.

Uno spazio che si può configurare come luogo fisico oppure come luogo virtuale, messo a disposizione di istituzioni, enti, cittadini per riflettere e confrontarsi sulle trasformazioni della città è l'Urban Center²³, esso è una realtà operativa in forte espansione sul territorio nazionale condividendo nelle sue diverse espressioni di essere comunque strumento di comunicazione. Sotto il grande "contenitore" della comunicazione si diversificano le numerose competenze connesse allo sviluppo del territorio e si registra una casistica di iniziative poste in essere veramente ampia.

Sul ruolo che tali strutture devono svolgere nei confronti delle istituzioni, sulla loro effettiva legittimazione, sulla gestione e sulle risorse, sulle tipologie di intervento da impiegare la discussione è ancora aperta.

²³ Urban Center nel mondo: Pavillon de l'Arsenal di Parigi <http://www.pavillon-arsenal.com>, MACBA di Barcellona <http://www.macba.es>, Piano Strategico Metropolitano di Barcellona <http://www.bcn2000.es/>, DAM di Francoforte <http://www.frankfurt-online.net>, Zuiderkerk di Amsterdam <http://www.zuiderkerk.amsterdam.nl>, ARCAM di Amsterdam <http://www.arcam.nl/>, MAS di New York <http://www.mas.org>, PICCED di New York <http://www.picced.org>, SPUR di San Francisco <http://www.spur.org>, NAI di Rotterdam <http://www.nai.nl>, AZW Wien <http://www.azw.at/>, Urban Center in Italia: Urban Center di Genova www.urbancenter.comune.genova.it, Urban Center di Trento "Casa Città" www.casacitta.tn.it, Urban center di Venezia <http://www.comune.venezia.it/candiani5/>, Urban center Metropoli Torino <http://www.urbancenter.to.it/>, Officina Città di Torino <http://www.oct.torino.it>, La casa della città di Napoli <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/1117>, Casa dell'architettura di Roma <http://www.casadellarchitettura.it>, Progetto Urban Center Comune di Pesaro <http://www.comune.pesaro.ps.it/pianostrategico/dettaglioscheda.asp?id=2284&definitivo=vero>, Progetto Urban Center Comune di Firenze <http://www.firenzebusiness.it/default.asp?page=stampa&idtema=1&index=1&order=a1&categoria=15&paginazione=10&action=read&idnews=366>

Queste considerazioni introducono ad una dimensione variabile ma densa di significati possibili, testimoniando da un lato una ricerca di identità e di nuove forme di contatto per il dibattito sulla città, dall'altro la necessità di costruire diverse modalità di rappresentazione e lettura dei fenomeni per ridefinire il ruolo della cittadinanza e dei diversi attori nelle politiche urbane. In effetti queste strutture "raccolgono" gli esiti di esperienze avviate nell'ambito delle politiche locali di cui sono diretta emanazione e che di volta in volta privilegiano gli aspetti divulgativi ed espositivi divenendo "vetrine" di temi progettuali con particolare riferimento alla pianificazione strategica, di temi manageriali e di marketing urbano.

A Genova l'Urban Center nasce innanzitutto come luogo virtuale, con il progetto "Urban Center: La Città Cambia, Cambia la Città (UC5)" alla cui stesura ha partecipato un partenariato composto da uffici comunali, dipartimenti universitari e società private, attivato nel 2006 con la presentazione alla città delle prime prove di Urban Center, nel corso della Conferenza Strategica del Comune di Genova.

Il progetto si articola nelle tre principali aree da cui è composto il sito UC5. La prima area "Genova Cambia" raccoglie un vasto repertorio di materiali e documenti in tema di rigenerazione e riqualificazione urbana, di infrastrutture per la mobilità e per la cultura, di strumenti urbanistici.

La seconda parte "Guarda Genova" è costituita dall'interfaccia cartografico dell'Osservatorio Civis del Comune di Genova, in continua crescita, che permette di visualizzare sulle mappe digitali georeferenziate gli interventi urbani in corso o già terminati, ma anche di localizzare vie e strutture in città, grazie alle sue possibilità di ricerca.

La terza area "Cambia Genova" è dedicata alla partecipazione della cittadinanza, tali strumenti partecipativi, sono parte centrale del progetto di e-democracy.

Il sistema delle conoscenze

La conoscenza dei processi di trasformazione dei contesti urbani e lo sviluppo di percorsi interpretativi sono dimensioni operative che hanno visto un forte impegno della Fondazione Labò sin dalla sua costituzione avvenuta nel 1983 e lungo questi venticinque anni di presenza nel contesto ligure ed in particolare in quello genovese.

Vorrei ricordare l'attività del "Laboratorio di Sperimentazione sulla Qualità Residenziale" che ha operato per lunghi anni quale Ente Strumentale della Regione Liguria a supporto delle politiche abitative, nella costruzione del Sistema Informativo su piani, programmi e realizzazione degli interventi di Edilizia Residenziale Pubblica dell'intera regione, in attività di ricerca sul tema dell'abitare e sulla riqualificazione delle periferie.

Tra le azioni di supporto alla formazione dei Programmi Quadriennali sono stati elaborati, nel 1992, dei "Criteri di intervento degli organismi edilizi per il controllo della qualità dello spazio urbano" focalizzando i temi legati al "nodo dell'accessibilità pedonale e veicolare"²⁴, alla questione dei "margini dei percorsi urbani"²⁵ (veicolari e/o pedonali, ai problemi legati alle "siste-

²⁴ «L'obiettivo-funzione delle strade di quartiere è: di garantire l'accessibilità veicolare e pedonale agli edifici, ai servizi e al territorio urbano in generale nel modo più agevole, più sicuro e più efficiente possibile, avendo presente le esigenze delle categorie sociali più deboli rispetto alla mobilità come bambini, anziani, portatori di handicap; consentire la compatibilità tra movimento veicolare e movimento pedonale facendo attenzione a che questa compatibilità non generi separazioni artificiali e segreganti.

Le soluzioni che alterano il rapporto di continuità dei percorsi a livello del terreno e di aderenza col terreno stesso sono di massima da evitare e solo a fronte di valutazioni articolate potranno essere utilizzate. Tutte le strade veicolari debbono essere considerate non solo come spazi per le macchine ma anche per i pedoni, pertanto debbono essere dotate di marciapiedi su entrambi i lati con caratteristiche dimensionali utili a garantire l'incrocio di due persone. Trattandosi inoltre di strade urbane le caratteristiche dei margini e dei manufatti di arredo, recinzioni, protezioni, debbono essere conformati a un controllo delle finiture evitando il ricorso a soluzioni proprie ed esclusive delle sedi autostradali.

I percorsi esclusivamente pedonali, indiscutibilmente necessari, quasi ovunque soprattutto in un contesto morfologico collinare qual è quello ligure debbono inoltre corrispondere principalmente al criterio-requisito di sicurezza e pertanto debbono svilupparsi in superficie rispettando un concetto di linearità e di semplicità di impianto evitando il ricorso, per il superamento dei dislivelli, a soluzioni artificiali come sovrappassi, sottopassi e scale in struttura.»

²⁵ «Il margine della strada urbana è riconoscibile come tale quando risulta costituito da una edificazione che esprima un ordine e che ne definisce la natura, la spazialità e la qualità ed è quindi il risultato di una trasformazione del territorio che assume come determinante lo spazio pubblico di relazione di cui ne definisce l'architettura. È in tale riferimento che ogni intervento edilizio deve porsi in una condizione di rispetto e di continuità con l'impianto

mazioni a terra degli edifici”²⁶ con la finalità di orientare le scelte dei progettisti e delle amministrazioni competenti nel varo dei progetti.

Il tema dell’architettura di Genova ha registrato un lavoro corale dei soci della Fondazione che ha portato a presentare il libro “Cento anni di architetture a Genova 1890-2004” offrendo un quadro selezionato di opere.

La ricerca sulle trasformazioni di Genova condotta da Rinaldo Luccardini offre la possibilità di seguire il processo di crescita della città secondo una cadenza decennale.

Emerge un quadro complesso che testimonia l’accuratezza della ricerca e l’estrema attenzione nel creare il riferimento di contesto sociale, politico ed economico.

La scelta di adottare il supporto cartografico dell’Atlante di Genova offre l’opportunità di leggere la crescita della città edificio per edificio con grande facilità di consultazione.

Il lavoro che viene presentato non ha solo il merito indiscusso di essere frutto di un lungo e paziente impegno, ma si propone come metodologia di analisi che potrebbe trovare applicazione in altre realtà.

I grandi eventi che dal 1992 al 2004 si sono sviluppati a Genova hanno cambiato la città accentuandone la capacità attrattiva e ridisegnando la sua immagine.

Il libro si propone di offrire un contributo alla conoscenza dei processi di trasformazione della città, lungo l’arco dell’intero novecento, utile per instaurare un rapporto di collaborazione con l’Urban Center di Genova che per fasi si sta costituendo.

stradale su cui si appoggia e pertanto sia che sorga sul margine sia che se ne distacchi assumerà una giacitura relazionata allo stesso facendosi carico di dare forma compiuta allo spazio pubblico della strada evitando, in considerazione di quote di imposta differenti, l’uso di distacchi sottomessi e di affacci in soggezione che per conseguenza si determinano. Gli accessi agli edifici (portoni di norma sono disposti lungo il tracciato viario creando una condizione di reciproco supporto al controllo, alla sicurezza e alla leggibilità dell’organizzazione insediativa. Questo aspetto è determinante per una possibile valorizzazione del rapporto tra spazio pubblico e spazio privato o semipubblico. Tale situazione postula l’eliminazione di spazi indefiniti frutto della non precisa delimitazione del rapporto pubblico-privato che crea condizioni di insicurezza, ingestibilità e comunque scarsa fruizione degli stessi perché diventano il “non-luogo” o il “luogo della violenza”.»

²⁶ «Gli spazi ai piedi degli edifici debbono essere accuratamente sistemati superando il limite del puro intervento edilizio come presupposto a quello di una ricomposizione degli equilibri ambientali e morfologici preesistenti all’edificazione. Le soluzioni progettuali da adottare debbono assicurare una condizione di fruibilità delle aree e di una loro corretta gestione, siano esse pubbliche che private, evitando la definizione di vuoti e distacchi che per loro natura si traducono presto in spazi residuali in abbandono. Particolare cura va prestata alla definizione dei margini e alla sistemazione dei rilievi in ordine a un controllo delle finiture e ad una modellazione del terreno che limiti gli eccessi di cementificazione ricorrenti nelle soluzioni frequentemente adottate nei nuovi insediamenti collinari.»