

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Avenoso J., Grignani S. La gittà intelligente del ponete
ligure _ Cr VI emergenza Stoppani**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Sottosessione_4

PAESAGGI DELL'ACQUA E GESTIONE COSTIERA

Jacopo Avenoso: Laureato in Architettura presso l'Università degli Studi di Genova con una tesi in Urbanistica dal titolo WASTESCAPE Stoppani_*la bonifica come strategia di progetto*_ relatore Prof. Mosè Ricci

Sara Grignani: Laureata in Architettura presso l'Università degli studi di Genova, con una tesi in Urbanistica dal titolo WASTESCAPE Stoppani_*Utopie concrete: 3 paesaggi*_ relatore Prof. Mosè Ricci

PICITY LA CITTA' INTELLIGENTE DEL PONENTE LIGURE _ Cr VI EMERGENZA STOPPANI

Parole chiave

1	TERRITORIO URBANIZZATO	URBAN SPRAWL
2	AREE DISMESSE	BROWNFIELDS
3	PAESAGGI ABBANDONATI	DROSSCAPE
4	PRODUTTORI DI TERRITORIO	LAND PRODUCERS
5	UTOPIE CONCRETE	REAL UTOPIAS

Nuovi Habitat

A partire dagli anni Ottanta il legame che per lungo tempo si era stabilito tra l'incremento demografico, la crescita economica e i processi di urbanizzazione sembra ormai essersi incrinato, producendo sempre più forme di disordine insediativo che contribuiscono allo sviluppo della "città infinita".(A. Bonomi, 2004)

Il superamento dei confini della città consolidata e la dispersione sempre più intensiva di abitazioni e attività economiche, determinano nuovi ruoli per i centri urbani e ne disegnano forme non tradizionali, in Italia tale processo viene riconosciuto e molto spesso designato sotto la categoria dell' **urban sprawl**, la cui dinamica di espansione disegna un habitat a bassa densità difficilmente riconducibile alle forme più stabili del territorio e del paesaggio, ove la dimensione urbana si svolge attraverso relazioni di "comunità senza prossimità", (M. Webber,1964) che procedono per forme reticolari tendenzialmente non gerarchizzate, riconducibili alle teorie dell' "arcipelago metropolitano".(F. Indovina, 2005)

Il problema, quindi, non è tanto l'espansione della città, bensì la frammentazione del territorio e dei paesaggi che ne deriva. Oggi infatti la città diffusa si caratterizza per la formazione di aree omogenee indipendenti ed isolate, collegate tra loro attraverso grandi infrastrutture urbane e tecnologie di comunicazione avanzate.

Tutto questo alimenta la formazione di periferie che, per mancanza di relazioni con i centri urbani consolidati, tendono a collocare le nuove funzioni negli interstizi determinati dalla giustapposizione di aree industriali dismesse **brownfield**.

L'interesse suscitato dall'argomento, quindi, trova spiegazione anche nella necessità degli interventi sulle aree dismesse di "assumere il carattere di un risarcimento del territorio aggredito e ferito irrimediabilmente da antiche decisioni e da pratiche miopi ed irresponsabili, che lo hanno sfruttato a danno della collettività" (Spaziante,2000). In altri termini, la possibilità di riutilizzare le aree dismesse all'interno di tessuti urbani, fortemente congestionati e spesso immobilizzati nella forma e nel contenuto, restituisce alla città ritrovati margini di flessibilità alle nuove domanda di spazio e qualità, rappresentando una risorsa fondamentale per intervenire e riabilitare parti urbane fortemente strutturate . Un ulteriore motivo di interesse è, inoltre, determinato dalla consistenza del patrimonio di risorse territoriali ed ambientali che appartengono a tale categoria, e di conseguenza dai consistenti interessi economici che le politiche di riconversione delle aree dismesse mobilitano (Spaziante, 2000).

Sotto questo aspetto, le aree dismesse da scarto divengono risorsa, offrendo ampie opportunità per la riqualificazione della città, da intendersi come organismo costituito da parti distinte ma fortemente correlate sia dal punto di vista morfologico sia da quello funzionale.

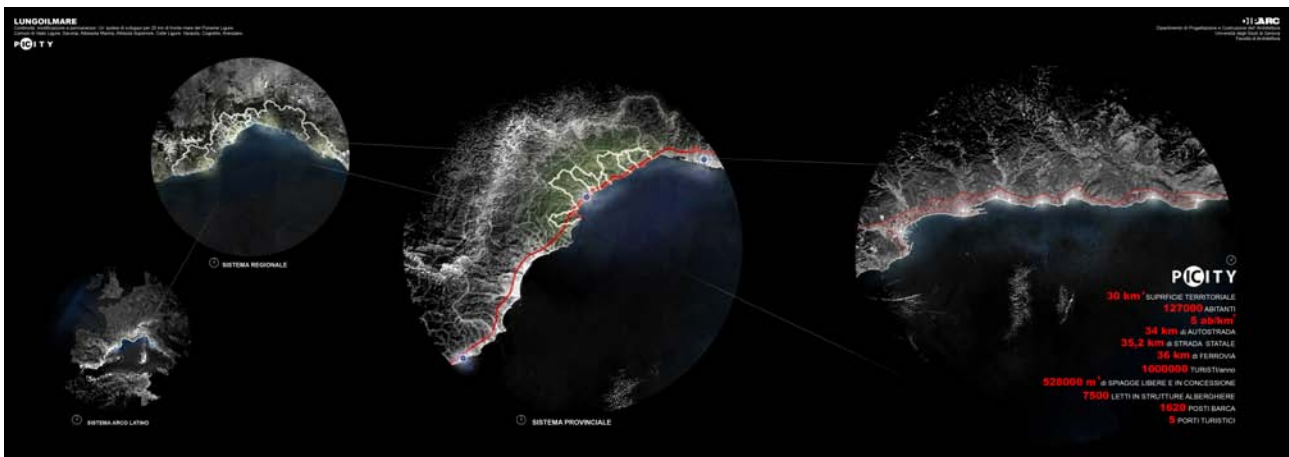
Oggi, in considerazione della complessità del fenomeno, si è giunti a considerare le aree dismesse non più solo un tema progettuale sul quale confrontarsi, anzi, come affermano studiosi autorevoli come Vittorio Gregotti e Bernardo Secchi, sono *occasioni concrete di rigenerazione urbana, sia dal punto di vista urbanistico, per la possibilità di insediare nuove attività e di riequilibrare il sistema abitativo, sia dal punto di vista della qualità insediativa e dei servizi che potrebbero produrre.*

Nel 1995, Lars Lerup docente presso la Rice University di Huston, concentra il suo lavoro di ricerca proprio sugli spazi abbandonati della città, raggruppandoli in un'unica categoria denominata *dross*, in contrapposizione alle parti compiute e

pianificate del territorio urbano. Alan Berger, docente presso il Massachusetts Institute of Technology, riprende la questione aperta da Lerup e la estende alla scala del paesaggio, coniando il termine **Drosscape** un termine creato per descrivere una pedagogia progettuale che enfatizza l' integrazione produttiva e il riutilizzo dei paesaggi devastati dal mondo urbanizzato (aree dismesse o inquinate, aree per il deposito dei containers, terreni residuali delle opere di infrastrutturazione, complessi minerari, silos, discariche...) incapaci di esprimere qualità e di cui la pianificazione sembra essersi dimenticata.

Il *drosscape* non rappresenta un vuoto senza connotazione tra porzioni di tessuto urbano, bensì è una parte integrante dell'essenza stessa del paesaggio. La diffusione senza soluzione di continuità della periferia urbana è un fenomeno che, per sua stessa natura, consuma molto più territorio di altre forme insediative tradizionali. Il punto è quindi capire come poter intervenire per minimizzare gli sprechi di una 'macchina' che è partita più di un secolo fa, ricercando al contempo la qualità in tutte le sue forme (architettonica, sociale, economica, ambientale ...) come presupposto fondante di ogni progetto. Grazie a questi studi di ricerca il fenomeno della dismissione si è caratterizzato oltre che per questioni di natura strettamente urbanistica, anche per questioni di carattere economico, sociale e non ultime di carattere ambientale, riferendosi "al fatto che rilevanti quantità di aree abbandonate a loro stesse in situazioni particolarmente fragili, hanno provocato, a loro volta, degrado sulle condizioni del tessuto urbano di contorno. Nel loro rimanere inutilizzate, infatti, tali aree hanno agito nel diffondere a livello microambientale condizioni di degrado" (Corsico, 1996) in porzioni della città più o meno ampie, generando continuamente costi ed inefficienze per la città.

(PIC)ITY _ Ponente Intelligent Coast



PICITY è una ricerca universitaria finanziata dalla Regione Liguria (per conto del Dipartimento di Progettazione Urbanistica - direttore generale Arch. Franco Lorenzani), dalla Provincia di Savona e da 8 Comuni del ponente ligure, coordinata dal Prof. Arch. Franz Prati, dal Prof. Arch. Mosé Ricci e dall' Arch. Gianluca Peluffo, che studia le trasformazioni in atto ed esplora gli scenari tendenziali di sviluppo futuro del tratto di costa compreso tra Arenzano e Vado Ligure.

Obiettivo fondamentale della ricerca è quello di costruire un modello interpretativo di città non più riferita ai singoli contesti locali, ma ad una conurbazione lineare che si inserisce in un sistema territoriale più ampio denominato 'Arco latino', in cui le dinamiche insediative della città *infinita* entrano in conflitto con realtà più deboli e instabili.

In quest'ottica nasce l'idea di (PIC)ITY _ Ponente Intelligent Coast: un sistema costiero di 25 km che comprende 8 comuni della riviera ligure: Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Vado Ligure che trova la sua compiuta definizione urbana in quella striscia di terra compresa tra il mare e l'autostrada, limite ultimo dell'influenza insediativa costiera. Il lavoro si è svolto nella durata di due anni e ha coinvolto in tutto il periodo di attività, enti pubblici, amministrazioni locali, studi di architettura, imprese di costruzioni, per il reperimento, la catalogazione e la mappatura dei dati necessari a descrivere in maniera più ampia possibile i processi di trasformazione previsti o in via di definizione.

Vengono così indagati il rapporto tra la popolazione, il tessuto urbano e il paesaggio naturale, tra le attività economiche insediate - specialmente del settore nautico - e la città, tra le infrastrutture, i tempi di percorrenza, l'accessibilità alle spiagge e il turismo - inteso sia in termini di dotazioni offerte che di stagionalità degli usi - nonché le relazioni tra la costa e l'immediato entroterra. L'esito della prima fase di ricerca è stato quello di descrivere, a partire dai concetti di continuità e di discontinuità - in termini fisici, funzionali, tematici - quel sistema di invarianti territoriali, di potenzialità e criticità su cui poter costruire non tanto modalità d'intervento predefinite, ma visioni strategiche di sviluppo possibile.

Cambiare la natura della proposta progettuale significa, anche, concepire uno strumento che proponga un'immagine esplorativa del cambiamento, su cui misurare gli effetti e gli impatti indotti.

L'esercizio della visione rappresenta un'alternativa concreta alle pratiche comuni: tende a lavorare nel merito della qualità dei contesti analizzati in maniera interscalare, prefigurando la definizione degli spazi a partire dalle interazioni tra i luoghi dell'abitare, gli stili di vita e i modi della produzione.

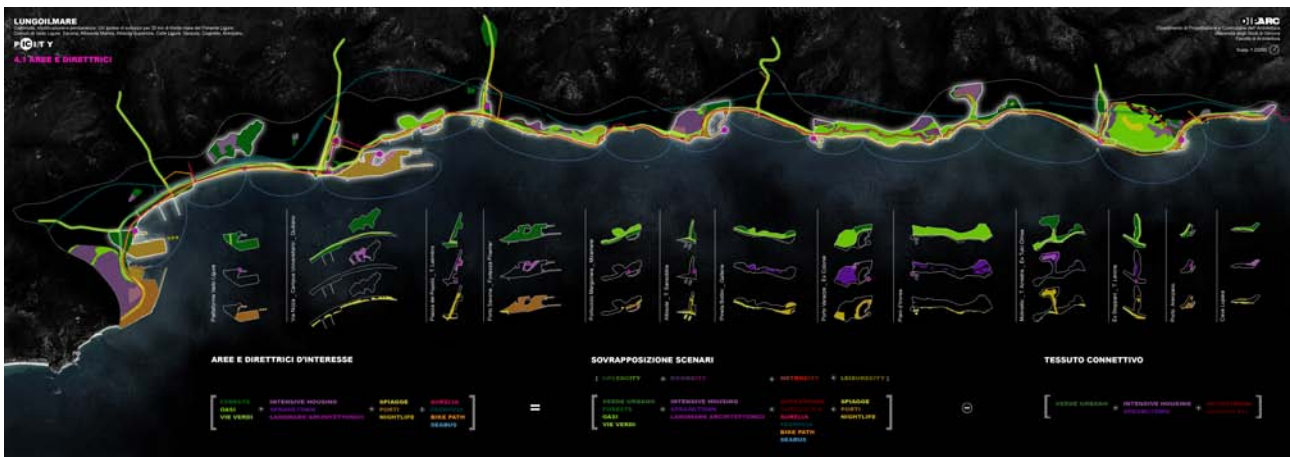
Le immagini del futuro servono per mettere a fuoco le questioni strategiche, per orientare le scelte insediative, per uscire dalla forma sorda del piano tradizionale che non riesce quasi mai a governare i processi di mutamento e che sempre ne subisce gli effetti. Le quattro visioni messe a punto - *GREENCITY*, *METROCITY*, *BRICKCITY* e *LEISURECITY* - rappresentano gli obiettivi ecologici di qualità, a seconda di quale trend prenda il sopravvento sugli altri. Sono punti di non ritorno per la gestione del cambiamento degli spazi urbani e più in generale interpretano una strategia di accompagnamento dello sviluppo che non teme le accelerazioni di processo, poiché costruite sulla base di quanto sta già accadendo nel territorio.

Gli scenari descritti rappresentano, di fatto, i paesaggi che si susseguono in sequenza lungo i 25km di *(PIC)ITY*. Incrociando le diverse narrazioni possibili è evidente come per molte realtà il futuro sia già chiaro, mentre per altre questo sia fortemente in dubbio.

La seconda fase della ricerca si sviluppa, pertanto, sullo studio di quelle zone strategiche che non permettono oggi all'intero sistema di lavorare in maniera sinergica. Incastonate nell'arco costiero, sospese tra il fluire veloce dell'autostrada e il più tortuoso tracciato della vecchia via Aurelia, lambite dai rilievi delle valli che tagliano trasversalmente la costa, generalmente dislocate nelle aree di trasformazione che hanno definito i confini dei diversi comuni rivieraschi, queste aree, spesso già compromesse per via delle attività insediate, ma dal destino ancora incerto, tra dismissioni annunciate e nuovi progetti vagheggiati, definiscono nell'ampio panorama di *(PIC)ITY* un insieme strategicamente articolato di punti sensibili. Dalla sovrapposizione delle mappe che descrivono le trasformazioni in atto con i progetti previsti per una definizione più compiuta della sequenza di spazi pubblici lungo la fascia costiera, emergono alcune situazioni tipo riconducibili a macrocategorie - *VUOTI URBANI*, *AREE DI CONFINE*, *SISTEMI VALLIVI* - ricorrenti più volte all'interno del territorio analizzato.

Lavorare su queste zone sensibili, definirne l'importanza e il ruolo nell'ampia prospettiva di un nuovo paesaggio riformato, fornendo indicazioni, anche alla scala architettonica, per rimodellare e tradurre l'incompiuta figura di quelle situazioni, è stato l'approccio conclusivo di questa seconda fase della ricerca.

Le aree sensibili, così, individuate sono state oggetto di un ulteriore approfondimento metodologico per costruire quel palinsesto di progetti in grado di comprovare l'effettiva applicabilità della ricerca anche ad una scala di maggior dettaglio.



Esempio caso – studio

Area industriale Ex Stoppani

Oggi, dopo 10 anni dall' inaugurazione del nuovo Secolo, con il disastro ambientale del Golfo del Messico ancora da saldare, ci ritroviamo con gli scarti e rifiuti prodotti dall'industrializzazione mondiale che si stanno ripercuotendo su tutti noi, attraverso la saturazione di quei "non luoghi" in cui l'accatastamento e la poca giurisdizione hanno per anni fatto da padrone. La cementificazione della costa, la dismissione urbana ed industriale, l'erosione delle risorse paesaggistiche hanno prodotto nuovi *drosscape* di cui non si vuole parlare, o che si fa finta di dimenticare, in nome di rinnovati interessi politici ed economici. *Drosscape*, *Junk spaces*, *Land stocks*, descrivono i "territori senza qualità" a partire dai processi di dismissione e rappresentano la crisi del progetto urbano tradizionale.

A tal fine la ricerca *(PIC)ity* costruisce un modello interpretativo di città, non più riferita ai singoli contesti locali, ma ad un sistema lineare costiero di 25 km, in cui anche questi *left overs* della città diffusa possono indirizzare la pianificazione verso processi di sviluppo sostenibile. In quest'ottica il Ponente è forse il luogo in cui Genova ha pagato il conto più salato al processo di sviluppo industriale. Finché ha retto la cultura del lavoro operaio, i suoi abitanti sono stati disposti a pagare il prezzo della qualità ambientale, ma venendo meno questo presupposto hanno cominciato a rivendicare (a buon diritto) condizioni di vita migliori. Il caso studio dell'industria chimica Ex Stoppani di Cogoleto, che nei suoi 100 anni di storia di attività industriale ha deturpato ed inquinato in maniera considerevole le due comunità di Cogoleto e di Arenzano, versando sul terreno e nelle acque antistanti sostanze inquinanti derivanti dallo scarto dei processi di

lavorazione, può diventare significativo, per comprendere meglio uno dei tanti **morbi** che invadono la nostra penisola all'interno del quadro di rischio paesaggio.



L'ex Industria chimica Stoppani occupa i primi posti nella top 10 dei disastri ambientali per quel che riguarda l'inquinamento del terreno e della falda acquifera in rapporto alla superficie industriale.

1.251.868 sono i metri cubi di terreno sottostante l'area dello stabilimento, inquinati da Cromo esavalente, una sostanza altamente tossica e cancerogena per l'ambiente e per l'uomo. Il programma di bonifica proposto, legato alla pedagogia del Landscape Urbanism, offre la possibilità di identificare quelle zone sottovalutate di paesaggio, indirizzandole verso nuovi processi, in cui distese di terra sciupate e devastate dall'inquinamento vengono rimosse e modellate secondo nuovi programmi, generando nuovi scenari con la capacità di trasformare l'ex fabbrica del cromo in una nuova fabbrica del paesaggio, garantendo il dovuto risarcimento ambientale alle due comunità limitrofe di Cogoleto ed Arenzano.

Queste aree, soprattutto negli ultimi anni, si sono ripresentate con forza nel territorio regionale come una questione centrale nel processo di trasformazione - rinaturalizzazione ambientale ed economica delle città di Cogoleto e di Arenzano, diventando una vera opportunità, dando così una risposta alla continua domanda sugli obiettivi strategici possibili:

1. **Due comuni una sola comunità:** significa mettere a sistema le opportunità nella piccola e grande scala, sfruttare l'occasione della bonifica per sanare la cesura esistente fra le due comunità.
2. **Paesaggio e territorio come beni comuni di eccellenza da valorizzare,** perché è radicata la consapevolezza che la soluzione delle più importanti crisi ecologiche, non possa che essere immaginata attraverso la difesa e la valorizzazione dei caratteri peculiari di ogni luogo, nelle sue diverse componenti paesaggistiche, naturali, urbane.
3. **Sostenibilità ambientale, sociale ed economica come orizzonte** e strumento di valutazione.

Abbandonata quindi l'accezione di vuoto urbano, che per anni ha contraddistinto l'area dopo la sua definitiva dismissione nel 2003 (dal momento che le aree dismesse si sono dimostrate tutt'altro che vuote, soprattutto negli ultimi 10 anni risultando molto spesso *piene* "di manufatti, sovente di notevole interesse per la storia dell'industria e della tecnologia, di memorie individuali e collettive, di cultura del lavoro, di valori simbolici e di storia locale, di usi informali" (Dansero, Giaimo e Spaziantè) e in virtù della posizione strategica occupata e della dimensione posseduta, si è cominciato a guardare l'area della Stoppani come una grande *occasione* per ridisegnare parti consistenti del territorio ridefinendo l'assetto fisico funzionale ed ambientale delle due comunità urbane a confine tra Genova e Savona. Molti dei Programmi di Riqualificazione Urbana, e Sviluppo Sostenibile avviati su scala nazionale hanno proposto il riuso delle aree dismesse. Si tratta di una nuova generazione di piani attuativi, in cui alla fine della fase progettuale si prevedono forme d'intervento integrato tra i vari soggetti, attraverso **tavoli partecipativi, concertazioni, copianificazioni** e *forme di*

cofinanziamento, dove l'integrazione è intesa sia come pluralità di funzioni e destinazioni d'uso sia come coordinamento delle risorse tecniche e finanziarie, necessarie alla realizzazione del piano.

FROMWASTESCAPETOLANDSCAPE (termine coniato durante la stesura della tesi di laurea) rappresenta una delle nuove definizioni sulle potenzialità di trasformazione dei paesaggi abbandonati dopo lo sfruttamento industriale, in strategie in cui il verde, l'acqua e l'energia risultano progressivamente protagonisti del processo di rigenerazione, considerando lo stabilimento come un vero e proprio **organismo di tipo "staminale"** da innestare nell'area, capace attivare quei processi naturali presenti nel dna del territorio.

DIAGNOSI_CURA_RIGENERAZIONE

Scenario 01
RINATURALIZZAZIONE



Scenario 02
CITTA' TURISTICA



Scenario 03
ENERGY FARM



Questo Programma strategico, ha la possibilità di permettere la bonifica del suolo e della falda acquifera contaminata dal Cromo esavalente, attraverso quelle operazioni di scavo, lavaggio e di rimodellazione delle terre stesse, trasformando la bonifica da progetto di decontaminazione dei suoli, a processo per la rigenerazione e di riappropriazione di contesti e paesaggi degradati, per una nuova impronta ecologica (Donadieu, 2006), riconfigurando strategicamente la Val Lerone come un nuovo parco fluviale, divenendo così il primo sfogo a mare del Parco Nazionale del monte Beigua.