

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



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Sommariva E., Ricci M. La città intelligente del ponente
ligure _ Savona Central Park**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Questione 3 _ DAL TERRITORIO ALLA CITTA'

Mosè Ricci | Professore Ordinario di Urbanistica, Facoltà di Architettura di Genova

Emanuele Sommariva | Dottorando XXV ciclo in Architettura e Urbanistica, Università degli Studi di Genova

PGCITY LA CITTÀ INTELLIGENTE DEL PONENTE LIGURE _ SAVONA CENTRAL PARK

«...un vero viaggio di scoperta non è cercare nuove terre ma avere nuovi occhi per vedere l'esistente...»¹
Marcel Proust

Verso nuove identità urbane

Le grandi e complesse trasformazioni che hanno contraddistinto negli ultimi trent'anni la forma delle città, hanno visto mutare i presupposti culturali del progetto, assegnando allo spazio pubblico e ad interventi sul paesaggio un ruolo predominante². L'esito è stata l'effettiva confluenza, nel settore dell'urbanistica, di numerose pratiche di progettazione del paesaggio tali da definire nuovi orizzonti disciplinari.

Charles Waldheim, professor and chair of landscape architecture presso l'Harvard University, allinea queste posizioni intorno al *Landscape Urbanism*³ definendone due filoni ben precisi: il primo, sviluppatosi nel nord America, che concentra la sua attività sul riciclo di quei territori post urbani (le grandi infrastrutture, i centri commerciali, le aree industriali dismesse, i vuoti urbani, i luoghi dell'integrazione e del conflitto sociale ...) nella dimensione del paesaggio; il secondo, di matrice Europea, adotta una posizione più regionalista per la conservazione del *genius loci*, in cui il paesaggio si configura come sistema di riferimento entro cui riconoscersi, contro l'appiattimento universalizzante della globalizzazione. Come sottolinea lo stesso Waldheim «...Il *Landscape Urbanism* descrive un riallineamento disciplinare attualmente in corso, in cui il paesaggio sostituisce l'architettura come struttura base dell'urbanistica contemporanea. Per molti, in una serie di discipline, il paesaggio è diventato sia una lente attraverso la quale la città contemporanea è rappresentata, sia il mezzo grazie al quale si è costruita»⁴.

Tale consapevolezza deve animare il progetto urbano del XXI secolo, in cui il paesaggio fornisce nuovi apparati interpretativi per le sfide poste dal superamento dei confini della città consolidata e dalla dispersione insediativa, sempre più intensiva, nel territorio. La crescita della metropoli avviene oggi così rapidamente da produrre condizioni del tutto impensate - nuovi ruoli per i centri storici, nuove forme ibride come il villaggio-urbano, nuove ecologie locali - mentre i programmi per le grandi infrastrutture, come quelli per il treno ad alta velocità, producono reti di collegamento in grado di trasformare la geografia delle politiche e delle economie di vaste regioni. La metropolizzazione del territorio si è sviluppata a tal punto che nel 2006, per la prima volta nella storia, più della metà della popolazione mondiale vive in contesti urbani e non è un caso se su quest'immagine sia stata costruita la Biennale d'Architettura diretta da Richard Burdett e Guido Martinotti.

¹ M. PROUST, 'Alla ricerca del tempo perduto', Edizione Mondadori, Milano, 2005

² I. CORTESI, 'Il parco pubblico-paesaggi 1995-2000', Federico Motta Editore, Milano, 2000

³ D. SPENCER, 'Prassi e nuove direzioni del Landscape Urbanism', in 'Monograph.it', List - Actar, Trento, 2010, n.2

⁴ C. WALDHEIM, 'The Landscape Urbanism Reader', Princeton Architectural Press, New York 2006

Eppure, la tendenza generalizzata verso la concentrazione sempre più fitta di grandi popolazioni in condizioni urbane riporta il dibattito su una politica vera e propria dello spazio pubblico, rivolgendo l'attenzione criticamente agli scambi e ai movimenti tra le forze sociali economiche ed ambientali, ora più urgenti rispetto a prima. In questo senso, lavorare sullo spazio pubblico, significa proporre un significato più profondo di rigenerazione urbana, capace di produrre nuove interazioni con i diversi contesti e le diverse popolazioni, per catalizzare le risorse locali e restituire identità ai luoghi. Oggi l'obiettivo della rigenerazione coincide con la creazione di nuova qualità per la città. Agire sulla capacità dell'architettura e dell'urbanistica per innovare il progetto del territorio, significa innescare le poderose funzioni della città di essere "commutatori" territoriali, capaci di trasformare le energie dei flussi transitanti per le reti lunghe, in solide opportunità locali in grado di alimentare l'evoluzione degli stili di vita.⁵

E' necessario, pertanto, ripensare la natura del progetto, costruendo azioni di trasformazione, riqualificazione e sviluppo urbano a partire dalla città intesa come rete non solo a livello globale, ma anche a livello locale, tenendo ben presente, come afferma il geografo Dematteis, che «...la coesione e l'identità urbana si costruiscono proprio in risposta ai processi di globalizzazione che sembrano destinati a distruggerla...».⁶

Della realtà metropolitana contemporanea sono state date numerose definizioni⁷, che Martinotti paragona ad un bestiario medievale, fatto di mondi lontani popolati da creature curiose: Megistopolis (Gottmann), In(de)finite City (Krstic), Soft City (Raban), Global City (Sassen) Exopolis (Sorking), New Metropolis: Città diffusa (Indovina), nel tentativo di sintetizzare i caratteri, le contraddizioni e i rischi dovuti alla *sprawl* urbano. Ma al di là di quale sia il nome che ha assunto questo fenomeno, è evidente che la nebulosa insediativa definisce campi di relazioni inaspettati, in grado di mettere ancora più in evidenza le potenzialità e le criticità delle società locali. A questo proposito, i dati riportati dal CRESME⁸ descrivono una situazione chiara: tra il 2008 e il 2009, malgrado la crisi, nel nostro Paese sono stati stimati più di 300 milioni di mc di nuove costruzioni. Un trend impressionante che conferma quanto la società italiana abbia voluto assicurare il suo futuro investendo nel mercato immobiliare.

Quindi, come non chiedersi se questi processi di "sviluppo" non stiano irrimediabilmente consumando le risorse più importanti del nostro territorio, in termini di identità culturale, patrimonio storico-artistico, ambiente e paesaggio? O, in altri termini, che livello di qualità urbana e architettonica sanno esprimere i recenti processi di sviluppo edilizio, tenendo conto che gli stessi depauperano quel sistema di valori capace di attrarre gli investimenti che li hanno generati? Le origini di questo incredibile boom, che oggi viviamo in maniera passiva ed indifferente, come se solo le architetture prodotte dallo 'star system' fossero in grado di produrre qualità urbana e risarcire il peso di una città senza nome che avanza nel territorio, vanno ricercate più di cinquant'anni fa', a partire dal secondo Dopoguerra.

I paesaggi della Riviera ligure tra continuità, modificazioni e permanenze

«La Riviera dei Fiori è stata uccisa, e i morti non risorgono. I cantieri edili hanno ripreso in pieno i lavori, a centinaia e più probabilmente a migliaia, ovunque. La bara di cemento sta diventando sempre più mastodontica. La grande maggioranza dei cittadini rivieraschi la guarda con soddisfazione: una grande bara monumentale, alta, imponente, moderna, come si conviene ai ricchi. Qualcuno ha anche detto e scritto che anche questo è il progresso...»⁹ Con queste parole, nel 1961, il giornalista de L'Europeo Gianni Roghi, introduce un'inchiesta sull'allarmante situazione della costa ligure di ponente, con lo scopo di documentare «...la porzione tra centro urbano e zona non abitata compresa tra

⁵ M. CARTA, 'Rigenerare per reinventare', in 'Monograph.it', List - Actar, Trento, 2009, n.1

⁶ G. DEMATTEIS, 'Verso la città-rete del III millennio', www.polito.it

⁷ Si veda la classificazione di E. SOJA, 'Inside Exopolis: scenes from Orange County', in M. SORKIN, 'Variations of a theme park', New York, Hill & Wang, 1995 e le brevi citazioni di M. ZARDINI in 'Paesaggi Ibridi', Milano, Skira, 1999

⁸ Rapporto congiunturale CRESME/SAIE 2008

⁹ G. ROGHI, 'Inchiesta sulla costa ligure di ponente', in 'L'Europeo', n.53, 1961

Sanremo ed Arenzano...» Da questo curioso esperimento, condotto negli anni più dirompenti della frenetica e dissennata attività edilizia che trasformerà profondamente il paesaggio costiero di una delle aree più straordinarie del Mediterraneo, si evince che su un totale di 124 chilometri, quelli non abitati sono solo 35. Da cui la constatazione definitiva che «...*La costa della Riviera dei Fiori è una muraglia di case per quasi 90 chilometri, ovvero il 72% del panorama complessivo...*». La città continua, sgranata nelle sue pause, comincia a delinearsi, invasiva in un paesaggio costiero che disperde il proprio carattere nei tratti ordinari di una forma che non gli è più propria.

Tuttavia, sorge spontaneo chiedersi se la Riviera ligure sia morta davvero e il suo carattere peculiare irrimediabilmente perduto, o se tra le pieghe di un paesaggio antropizzato non risaltino ancora, tra lo scorrere ordinario dei caseggiati, frammenti incompiuti, aree in attesa di una definizione e pause eloquenti in grado di esprimere ancora grandi valori ambientali? Si dovrebbe partire da qui per rimuovere e riscattare in una nuova inquadratura, nell'inquietante analogia con l'inchiesta condotta nei primi anni '60, la prossima ondata speculativa che minaccia, ancora una volta, la Riviera, come riportano i dati di Legambiente che vede la Liguria al sesto posto della classifica nazionale nella cementificazione costiera, con 1027 infrazioni accertate nel 2009.¹⁰

La sequenza della città che scorre lungo il mare è di ordine complesso. Alterna insediamenti strutturati nel tempo con grappoli di edilizia diffusa, incombenti intensivi con spazi sospesi nel limbo del residuale. Riordinare il paesaggio svariante lungo la linea che lambisce la riva. Ricucire le orditure sconnesse che collegano la costa elevata e il litorale. Aprire verso visuali più ampie le inquadrature ristrette degli insediamenti che si addensano lungo il mare. Questi sono alcuni dei presupposti che la ricerca, qui descritta, si è data per indagare continuità, modificazioni e permanenze di quei caratteri peculiari di un tratto di costiero che deve saper rileggere se stesso per non smarrire la propria riconoscibilità.

(PIC)ITY _ Ponente Intelligent Coast City

(PIC)ITY è una ricerca universitaria finanziata dalla Regione Liguria, 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 dinamiche ed esplora gli scenari tendenziali di sviluppo di un sistema costiero di 25 km compreso tra Arenzano e Vado Ligure. Obiettivo fondamentale del lavoro è quello di costruire un modello interpretativo di città non più riferita ai singoli contesti locali, ma ad una conurbazione lineare di 25 km che si inserisce in un sistema territoriale, morfologicamente complesso e ben più ampio, denominato '*Arco latino*', in cui le dinamiche insediative della *città infinita*¹¹ entrano in conflitto con realtà più deboli e instabili.

Dare visione ai processi di trasformazione in atto e costruire scenari di partecipazione fra le diverse amministrazioni fa sì che proprio i contesti marginali, le realtà periferiche, i vuoti urbani o le aree dismesse diventino occasioni importanti per lo sviluppo sostenibile del territorio. 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. Un ruolo centrale è dedicato al progetto dello spazio pubblico quale elemento di connessione, strutturante e significativo, sia alla scala urbana che a quella territoriale.

L'esito della prima fase di lavoro è stato quello di descrivere quel sistema di invarianti territoriali su cui poter costruire, non tanto modalità d'intervento predefinite, ma visioni strategiche di sviluppo possibile. Ripensare 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 dagli tutti gli attori principali del territorio: dai soggetti attuatori ai gestori finali, dalle imprese private agli enti pubblici. 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

¹⁰ Rapporto '*Mare Mostrum*' LEGAMBIENTE 2009

¹¹ A. BONOMI, A. ABRUZZESE, '*La città infinita*', Milano, Bruno Mondadori, 2004

immagini al futuro, in definitiva, 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. Se gli scenari descritti rappresentano i paesaggi che si susseguono in sequenza lungo i 25km di *(PIC)ITY*, incrociando le diverse narrazioni, 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, così, sullo studio di quelle zone strategiche dal destino ancora incerto che, 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, tra dismissioni annunciate e nuovi progetti vagheggiati, definiscono un insieme strategicamente articolato di punti sensibili. Dalla sovrapposizione degli scenari che descrivono le trasformazioni della costa con i progetti previsti per gli spazi pubblici lungo mare, emergono alcune situazioni tipo riconducibili a macrocategorie - *VUOTI URBANI*, *AREE DI CONFINE*, *SISTEMI VALLIVI* - ricorrenti più volte all'interno del territorio analizzato. Dislocate in punti indubbiamente cruciali dell'intero sistema paesaggistico, queste aree restano, tuttavia, sospese nell'indefinitezza di un quadro di riferimento preciso. 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 ricerca.



Fig. 1 - Esempi di alcune tavole grafiche della fase analitica e di visione progettuale della ricerca (PIC)ITY (scala 1:50.000)

Savona Central Park: un masterplan di riassetto lungo il torrente Letimbro

La recente crisi finanziaria ha dato maggior forza al dibattito, da tempo aperto, per trovare nuovi indicatori oltre al PIL, in grado di descrivere in maniera più profonda le trasformazioni in atto nelle società. I parametri elaborati da Legambiente nel *Rapporto Ecosistema Urbano 2009*¹² fotografano uno scenario del tutto inconsueto che premia in particolar modo le *città di mezzo*. I dati sulla vivibilità sono stati analizzati in base a tre aspetti principali: la pressione sull'ambiente delle attività umane (*i consumi*), la qualità dell'ambiente fisico (*gli inquinamenti*), le politiche attivate dalle amministrazioni (*le azioni*). Ai vertici della classifica si trovano città intermedie, come Bolzano, Trento, Forlì, Mantova, Parma e Savona. Ciò che emerge è il numero considerevole delle prestazioni urbane eccellenti che queste città riescono ad offrire in termini di dotazione di servizi urbani, occupazione, qualità dell'abitare e sviluppo sostenibile, incentivando, al contempo, politiche efficaci per la competitività urbana.

In quest'ottica, Savona rappresenta un caso emblematico: un contesto urbano eterogeneo, non privo di contraddizioni, in cui il recupero delle grandi aree ferroviarie dismesse e dei vuoti urbani, accomunati dalla stretta relazione con il torrente Letimbro, diventa una scelta strategica per la rigenerazione urbana dell'intero centro. La dilatazione d'interessi anche ai *drosscape* urbani¹³, emersa dalla *Convenzione Europea del Paesaggio*¹⁴, ha promosso una nuova visione processuale equilibrata tra interessi collettivi, misure premiali e forme di compensazione ambientale, all'insegna di una migliore qualità dell'abitare.

In questo scenario operativo, è quindi lecito chiedersi quali siano i ruoli della città storica, intesa come matrice identitaria di territori e società, e quali siano le reciproche relazioni con le aree periferiche o quelle realtà marginali che hanno contribuito all'omologazione dei contesti e all'alterazione di equilibri secolari. Equilibri che a Savona perduravano dalla fine del XIX secolo, nella lenta stratificazione della città solida compresa tra la vecchia darsena e il corso del torrente Letimbro, e che solo a partire dal 1860 trovavano una nuova ridefinizione nell'assetto regolare a scacchiera mutuato dall'impianto urbano di Torino. La ferrovia, l'industria siderurgica e la cantieristica diventano i motore trainanti dello sviluppo economico, mentre il rinnovamento urbano vede nell'apertura dell'asse di via Paleocapa, nel 1868, il segno più rappresentativo. Con il nuovo Piano Regolatore del 1938, la città cerca di trovare una nuova dimensione insediativa: vengono individuate nell'Oltreletimbro le aree idonee all'espansione urbana e previsto lo spostamento del parco ferroviario, benché questo venga realizzato solo a partire dal secondo Dopoguerra, in cui la domanda di nuove abitazioni per la classe operaia diventa una questione sociale. I progetti INACASA e GESCAL cercano di soddisfare, soprattutto nella metà degli anni '60, questa domanda con piani particolareggiati di sviluppo, spesso trasformati in forme speculative dall'urbanizzazione massiccia e multiforme, con pochi servizi e verde pubblico, che si sovrappongono, in maniera caotica, ai sistemi di villa preesistenti e al paesaggio agricolo predominante.

A partire dagli anni '80, la recessione dell'industria siderurgica e dei traffici portuali, connesse alla dismissione del vecchio tracciato ferroviario, resero appetibili per il mercato immobiliare ampie aree centrali della città, precedentemente cristallizzate dal settore produttivo. Gli interventi previsti nell'ambito della vecchia darsena e su Piazza del Popolo, ai quali hanno fatto seguito rispettivamente i masterplan di R. Bofill (2003) e di M. Botta (2008), non danno, tuttavia, risposte a lungo termine rispetto ai programmi di rigenerazione previsti dai PRUSST del 1998. La recente approvazione (marzo 2009) del nuovo PUC ribadisce la necessità di un cambiamento radicale, nonostante ricalchi buona parte della struttura del vecchio PRG, concepito per zone omogenee, il cui regime vincolistico, favorisce più le iniziative private o le partnership pubblico-private, ad oggi considerate come unici motori per lo sviluppo e il rinnovamento urbano.

La necessità di riconsolidazione delle due sponde urbane, offerta dalla mancata definizione delle aree in fregio al torrente, rappresenta un'occasione ambientale di notevole importanza. In quest'ottica 'Savona Central Park' è strutturato come un

¹² Ecosistema Urbano 2009 - XV Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia

¹³ A. BERGER, *'Drosscape : wasting land in Urban America'*, Princeton Architectural Press, New York 2006

¹⁴ Convenzione Europea del Paesaggio, Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa
(adottato il 19 luglio 2000, sottoscritto a Firenze, 20 ottobre 2000)

unico sistema verde lineare, che rilegge le giaciture principali della maglia urbana ottocentesca e le proietta oltre il Letimbro. Il progetto configura un'area di nuova centralità urbana che annulla il divario tra la città consolidata e la città diffusa e si pone come una matrice connettiva sensibile al paesaggio, disposta ortogonalmente al corso del torrente. E' un *parco ecologico*, che contiene nei volumi sospesi lungo fiume residenze, uffici e spazi commerciali, così come le grandi funzioni pubbliche della città - come il nuovo palasport negli Orti Folconi, o l'auditorium e la biblioteca in Piazza del Popolo - recuperando, al contempo, le emergenze esistenti - come il palazzo di giustizia di L. Ricci e la stazione ferroviaria di P. L. Nervi - ad oggi isolate nel contesto savonese. E' un *parco tecnologico*, poiché grazie alla nuova topografia, accoglie due grandi parcheggi d'interscambio, permettendo di sgravare il centro cittadino dal traffico veicolare e riconvertendo il servizio di trasporto pubblico cittadino per mezzo di una tramvia leggera. E' un *parco sostenibile*, che contiene spazi di aggregazione collettiva, zone verdi attrezzate per lo svago, giardini e orti urbani, collegati da una grande promenade lungo fiume e una pista ciclabile dotata di un servizio di bike sharing.

Il progetto, oltre a rispondere alle esigenze per una migliore qualità della vita di tutti i savonesi, si adatta anche agli obiettivi preposti dal nuovo PUC su quest'area: progettare un parco urbano del Letimbro e collegare la stazione ferroviaria con il centro ottocentesco attraverso la prospettiva urbana di via Paleocapa. La forza della proposta non sta, quindi, nella forma sorda del piano, ma nelle sue scelte strategiche fondanti che possono essere attuate nel pieno rispetto della programmazione vigente.



Fig. 2 - Masterplan urbanistico del progetto Savona Central Park per le aree centrali della città (scala 1:1.000)



Fig. 3 - Vista a volo d'uccello del progetto Savona Central Park (foto: R. Merlo - 2004)