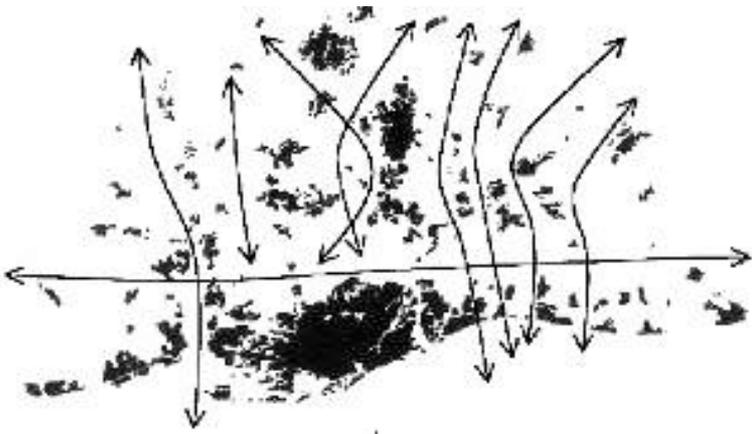


ADVANCED CITIES PROSPECTIVE PROGRAM



**From the city as a formal model
to the city as an informational
system**

- 1– Multi-Cities. Land-Links**
- 2– ReCyting. <RE> Factors**
- 3– Sens-Cities / Eco-Cities**
- 4– Sens-Cities / Co-Cities**
- 5– N-Cities. New Maps**

ADD. Scuola di Dottorato in Architettura e Design

Dipartimento DSA

Facoltà di Architettura

Fondazione Palazzo Ducale

Rettorato dell'Università degli Studi di Genova

Comune di Genova

Convegno Internazionale

ADD. Scuola di Dottorato in Architettura e Design

Dipartimento DSA

Facoltà di Architettura

Rettorato dell'Università degli Studi di Genova

Convegno Internazionale

Curatori

Manuel Gausa | Mosè Ricci

Comitato Scientifico

Pippo Ciorra | Maria Linda Falcidieno | Manuel Gausa
Stefano Francesco Musso | Gianluca Peluffo | Franz Prati
Pino Scaglione | Benedetta Spadolini | Mosè Ricci
Annalaura Spalla

Interaction

Silvia Banchini | Eduard Bru | Maurizio Carta | Pippo Ciorra
Maria Linda Falcidieno | Luis Falcón | Manuel Gausa | Antida Gazzola
Luigi Lagomarsino | Carles Llop | Ignasi Perez | Franz Prati | Mosè Ricci
Jaques Sbriglio | Pino Scaglione | Pietro Ugolini

Coordinamento Organizzativo

Nicola Canessa | Emanuela Nan

Segreteria Scientifica

Sabrina Leone | Mathilde Marengo

www.addgenova.org

28 | 29 | giugno 2012

Facoltà di Architettura di Genova

Coordinamento e Organizzazione

Emanuela Nan + Nicola Canessa | Gaia Grossi | Mathilde Marengo

Segreteria

Elisabetta Ruggiero
www.addgenova.org
med.net.eu@gmail.com

23 | 24 | maggio 2011

Facoltà di Architettura di Genova | Aula Benvenuto

MEDITERRANEA 2011
mediterraneo_città

MED
NET.IT.11

MED
NET.EU.12

Nuovi ambiti potenziali di attivazione spaziale e ambientale associati ai nuovi scenari di qualità competitiva
Talent. Creativity | Tecnologia | Innovazione | Tolleranza | Interazione | Turismo | Leisure | Territorio | Landscape | Tempo | Program

dominique ALBA | carmen ANDRIANI | aldo AYMUNINO | eduard BRU | richard BURDETT | annalisa
CALCAGNO MANIGLIO | maurizio CARTA | alberto CECCHETTO | pippo CIORRA | alberto CLEMENTI
giovanni CORBELLINI | alberto FERLENGA | bruno GABRIELLI | cherubino GAMBARELLA | carlo
GASPARRINI | manuel GAUSA | fabrizia IPPOLITO | luigi LAGOMARSINO | giovanni MACIOCCO | nicola
MARTINELLI | maria valeria MINNINI | rosario PAVIA | gianluca PELUFFO | franz PRATI | franco PURINI
mosè RICCI | rudy RICCIOTTI | michelangelo RUSSO | maurizio SABINI | michelangelo SAVINO | pino
SCAGLIONE | bernardo SECCHI | annalaura SPALLA | laura THERMES | pietro UGOLINI | paola VIGANO'



Organised by the PhD School of Architecture and Design **addGenova** with the **DSA** (Department of Architectural Sciences), the Faculty of Architecture of the University of Genova and in collaboration with other research clusters belonging to the **MED.NET.EU** is the second interchange event of national and international importance organised on "New devices for Mediterranean Coastal Territories".





Jannette Sordi

Il paesaggio come sistema e situazione

Foucault riteneva che il XX fosse senza dubbio il secolo dello spazio, dopo che il tempo aveva ossessionato il XIX.¹ Guardando alle teorie e i cambiamenti che hanno avuto luogo alla fine del secolo scorso, il XXI potrebbe essere il secolo del paesaggio. O del paesaggio urbano; delle città il cui impatto ha assunto una scala globale e la cui forma e funzionamento possono essere meglio spiegate con gli strumenti tipici dell'architettura del paesaggio o della geografia che non dell'urbanistica tradizionale. La consapevolezza di questo cambiamento è avvenuto in modo molto chiaro in alcune città Nord Americane come Los Angeles, Detroit, Houston, definite anche *post-metropoli* in quanto il sistema produttivo e lo stile di vita che le supportava (*post-metropoli da post-fordismo*) è cambiata;² ma anche perché sono venute meno le caratteristiche spaziali delle città del XX secolo. Nella città contemporanea - dispersa nel territorio e connessa globalmente - i processi di urbanizzazione, le infrastrutture, le connessioni, il paesaggio, configurano lo spazio urbano più di quanto non facciano gli edifici.³ In alcuni contesti, come il Mediterraneo, forse è sempre stato così.

Già negli anni '50 Fernand Braudel aveva messo in evidenza come fin dall'epoca di Filippo II (XVI secolo) le città Mediterranee rappresentassero siti di intense attività commerciali all'interno di un'economia mercantile in espansione.⁴ Il sistema urbano del Mediterraneo era sì rappresentato da alcuni centri principali - come Genova e Venezia - ma soprattutto dall'intensità degli scambi e dal livello di connessione tra le molteplici polarità disperse nel territorio e sulla costa.⁵ Una visione, e una conseguente organizzazione

territoriale, alla scala regionale erano quindi necessarie al funzionamento del sistema Mediterraneo sin dall'inizio dell'età Moderna. Il centro di questi scambi erano le città, o meglio, gli spazi aperti delle città: le strade, le piazze, i moli. Nel Mediterraneo quindi, più che altrove, da sempre il territorio e i vuoti urbani costituiscono lo spazio di relazione della città e ne disegnano la configurazione.⁶ Spazi aperti che sono vissuti, diventano punti di incontro, luoghi pubblici e nodi di scambio. Il paesaggio, il clima e l'intensità di relazioni, determinano la qualità di questi spazi e, di conseguenza, della città.

Il progetto MedNet suggerisce la possibilità di pensare il Mediterraneo come un'unica città - la *città-mediterranea* - distribuita lungo le sue coste e nel territorio che in un certo senso costituisce l'emblema della *post-metropoli* contemporanea globale e dispersa, dove le connessioni e le relazioni sono più importanti delle dimensioni spaziali. Le ricerche raccolte nell'Atlante, suggeriscono invece un modo diverso di concepire e progettare questa città, che deriva dalle condizioni del contesto, dalla posizione geografica e dalle risorse ambientali, climatiche e culturali, che questo presuppone. Si può quindi pensare la città-mediterranea come un sistema urbano strutturato sulle relazioni, la cui infrastruttura è costituita dal paesaggio. Un paesaggio descritto non soltanto dalle sue caratteristiche estetiche e dagli aspetti culturali, ma esplorato per le sue capacità prestazionali, in senso sociale, ecologico, ed economico; un paesaggio non statico ma in evoluzione, operativo, i cui processi costituiscono una risorsa per organizzare e migliorare le trasformazioni urbane. Due aspetti - il paesaggio e le relazioni - che spesso nel Mediterraneo coincidono, e che ne fanno un riferimento unico e prezioso per

1 M. Foucault, *Spazi altri* (1987/1984); trad. it. A cura di S. Vaccaro, *Milano*, Milano 2002, p. 18.

2 E. Soja, *Postmetropolis*, Blackwell Publishers, Malden, Mass, 2000

3 C. Waldheim, *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York, 2006

4 F. Braudel, *Città e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino, Einaudi, 1953 [1a ed. in francese, 1949]

5 Ibid., Vedi anche N. Brenner, N. Katsikis, "Is the Mediterranean urban?" in *New Geographies 5: The Mediterranean*, March 2013

6 *Il territorio che cambia* (Boeri, Lanzani, Marini, 1993), *Figure della trasformazione* (Rizzi, 2003), *Metropolis* (Gouss et al, 2003) sono solo alcuni dei testi che per primi hanno voluto individuare nuovi strumenti e metodologie per comprendere il cambiamento e lavorare sulla città contemporanea.



Sara Favargotti

Infrastrutture e mobilità: la città in rete

Le città sono sostenute dalle infrastrutture. La rete infrastrutturale, i trasporti veloci, i flussi migratori, hanno ridefinito il rapporto spazio-tempo e hanno cambiato le abitudini di vita e di relazione dell'uomo. Strade, ferrovie, porti e aeroporti, ma anche le reti "invisibili" del sistema idrico, elettrico, fognario e dei rifiuti, sono queste le infrastrutture che danno forma al mondo e ne permettono il funzionamento.

Fin dagli ultimi anni del Novecento lo sviluppo delle reti materiali delle infrastrutture ha provocato un'accelerazione improvvisa nei processi di mutamento della scena urbana che ha segnato un cambiamento profondo nella maniera di pensare e di abitare il territorio, il paesaggio, la città. La dispersione dell'urbanizzato all'interno delle grandi trasformazioni metropolitane, il progressivo decentramento periferico delle grandi funzioni urbane e la metropolizzazione del territorio rurale hanno comportato un ripensamento delle strategie di localizzazione dei poli di attrazione urbana, di organizzazione del sistema della mobilità urbana e dei trasporti pubblici. I cambiamenti dell'organizzazione economica e degli stili di vita hanno causato le trasformazioni più rilevanti nell'organizzazione del territorio ed è consolidato il pensiero di come i modi di abitare una città estesa sempre più verso la campagna hanno definito grandi conurbazioni, non prive di contraddizioni. La crescente domanda di uso del suolo e l'incapacità della pianificazione tradizionale di dare risposte efficaci rispetto alle mutate esigenze della società moderna, determinano spesso regole di compromesso che alimentano processi speculativi non controllati e spesso caratterizzano l'abitare periferico.

I fenomeni di espansione urbana, la "perdita del centro", il ruolo delle infrastrutture, la "fusione" tra città e campagna in un insieme unico, sono fenomeni di trasformazione territoriale e urbana ampiamente studiate, almeno dagli anni '60. Gli economisti considerano che la condizione di perifericità sia determinata dalla seguente molteplicità

di fattori: l'accessibilità, l'intensità di flussi e il prodotto interno lordo (PIL). Da questa interpretazione ne deriva la constatazione semplicistica che le aree meno accessibili siano quelle più periferiche. E di conseguenza che i territori con minor flussi regolari di trasporto, sia di persone che di beni, sono le aree più povere. Definire cosa è periferico sul territorio europeo è questione ben più difficile e ambigua. La sua definizione non può essere superficialmente declinata a indicatori che ne determinano una marginalità relativa in base al dato che viene di volta in volta preso in considerazione in maniera arbitraria.

Arenzano, Varazze, Cogoleto, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona e Vado Ligure sono otto comuni del Ponente Ligure, singolarmente considerabili realtà periferiche e caratterizzate da flussi stagionali, fatta eccezione per Savona. Molte sono le caratteristiche di pregio ma anche le problematicità, legate soprattutto all'attraversamento di questo territorio, che accomunano le otto città. Da queste prime osservazioni si sviluppa la ricerca (PIC)ITY_Ponente Intelligent Coast City¹: i 25 km di costa del Ponente Ligure vengono considerati come una città lineare (PIC)ITY, che

1 (PIC)ITY_Ponente Intelligent Coast è una ricerca finanziata dalla Regione Liguria e da otto Comuni del ponente ligure - coordinamento scientifico: Prof. Arch. Franz Prati, Prof. Arch. Mosè Ricci, Arch. Gianluca Peluffo - che studia le trasformazioni in atto ed esplora gli scenari di sviluppo dei 25 km di costa del ponente ligure compresi tra Arenzano e Vado Ligure. Durante la prima fase di ricerca LUNGOILMARE si è rivolto lo sguardo su 25 km di costa, considerandoli non più come un campo di azione entro il quale si sviluppano diverse realtà e problematiche, ma analizzandoli come un unico sistema, inserito a sua volta in un organismo ancora più complesso ed esteso che prende il nome di Arco Lattino. Da otto comuni (Arenzano, Varazze, Cogoleto, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Vado Ligure), ad una città lineare (PIC)ITY. Obiettivo della prima fase di lavoro è stato quello di raccontare questa nuova visione unitaria della costa attraverso l'analisi degli elementi che accomunano le aree tra che attualmente non permettono di considerarle come un sistema unico perché frammentate da grandi punti di discontinuità. Sono state individuate 3 tipologie ricorrenti di discontinuità: vuoti urbani, aree di confine, sistemi vallivi.

Spagna, Ibiza, 2012

Sabrina Leone

Paesaggio urbano mediterraneo tra logiche locali e globali

La trasformazione del paesaggio urbano sviluppatasi fino agli ultimi decenni ha prevalentemente teso verso un progetto di costruzione, di aggiunta edilizia (solo poi orientato principalmente alla trasformazione e raramente alla densificazione) e di sfruttamento (anche, e in taluni casi soprattutto, finalizzato ad inseguire la logica dell'industria turistica), che poco ha curato altri aspetti, come ad esempio quello della realizzazione di uno spazio pubblico o dell'abitare maggiormente adeguato alle esigenze della collettività o, più in generale, quello relativo ad un equilibrio fra gli elementi che concorrono ad un assetto del territorio urbanizzato in termini di qualità (piuttosto che solo di quantità).

Un processo, quello già sviluppato, troppo spesso prevalentemente volto ad un ricavo immediato e un altrettanto rapido consumo - e messa a reddito -, fuori da una programmazione più attenta ai processi di lungo termine - e ai conseguenti effetti - sullo spazio abitato stesso; un processo che è la conseguenza - in ultima analisi - anche di una moltiplicata settorialità di approcci e interessi specifici che ha prevalso su una visione strategica di più ampio respiro, orientata proprio alla trasformazione qualitativa, allo sviluppo delle potenzialità e dei caratteri del territorio, anche nei termini di valorizzazione della *mediterraneità* e/o delle identità locali. Questo è accaduto anche nel caso della costa mediterranea italiana con tutte le sue peculiarità, come chiaramente dimostrano le analisi su cui si basano molti degli interventi progettuali qui presentati.¹ Ciò che parallelamente emerge dalla lettura trasversale di questi

progetti è come il concetto di *località*, e/o *mediterraneità*, possa essere assunto quale elemento di riferimento per il possibile sviluppo di una ricerca (non più rimandabile) su nuove strategie di progetto di costa in un'area geografica precisa come quella italiana; uno sviluppo che avviene proprio sia valorizzando i suoi potenziali - storico-culturali, di economia e scambio, come quelli legati positivamente al turismo e alla qualità della vita -, sia orientandoli verso lo studio di nuovi modelli e dispositivi dove il locale e il globale - combinati - costruiscono contemporaneamente la strategia privilegiata di modificazione e valorizzazione del paesaggio urbano e naturale. Questo aspetto va considerato più che mai oggi in un contesto, quello italiano, dove inizia a considerarsi una necessità il comprendere l'importanza e le prospettive di un corretto sfruttamento del turismo, inteso come risorsa da mettere in valore.

Si potrebbe quindi parlare di una ricerca innovativa che metta a sistema innanzitutto le molte declinazioni della *mediterraneità*, e *località*, contribuendo se possibile ad arricchire tale patrimonio specifico - ma multiplo - e a più vocazioni - combinandolo con altri, quelli del progetto urbano contemporaneo - generico più che specifico -, in cui lasciarsi positivamente *sfocare*.

Invece quello cui si è prevalentemente assistito nello sviluppo del paesaggio di costa, come già anticipato, è il prevalere delle logiche generiche e globali; si fa principalmente riferimento alla logica meramente economico-quantitativa dell'industria turistica - che ha teso troppo spesso ad omologare ogni specificità sottraendo le peculiarità dei luoghi - e alla diffusione di una pratica architettonica internazionalizzata e ormai mondializzata. Va fatto poi riferimento anche all'applicazione delle strategie finalizzate alla sostenibilità ambientale che ha involontariamente contribuito a produrre il degrado delle coste, del paesaggio, nei termini ad esempio di perdita di riconoscibilità dei caratteri del territorio; infatti la

¹ Sono in tal senso particolarmente chiare le criticità evidenziate nei casi di studio delle aree costiere della Calabria puntualmente descritte, fra bellezza e degrado, da Pino Scaglione come pure quelle inerenti costa napoletana evidenziate da Fabrizia Ippolito. Inoltre le osservazioni sulla stessa costa napoletana di Michelangelo Russo richiamano spesso una mancata strategia di più ampio respiro che metta a sistema ogni potenzialità dell'ambito analizzato, in particolare quelle risorse che si indicano col termine terre di mezzo.

Manuel Gausa
Mosè Ricci
con Pino Scaglione

Manuel Gausa
Mosè Ricci
con Pino Scaglione

Atlante Urbano Mediterraneo 01

MED.NET.IT.1.0 Ricerche urbane innovative nei territori della costa italiana
progetto "MED.NET.ITALIA.LIGURIA. La costa Ligure e la centralità genovese. Valorizzazione della continuità e della discontinuità"

curatori:
Nicola Canessa
Mathilde Marengo
Emanuela Nan

ADDgenova - DSA | Università degli Studi di Genova
Compagnia di San Paolo

AUM 01

Atlante Urbano Mediterraneo 01
MED.NET.IT.1.0 Ricerche urbane innovative nei territori della
costa italiana

ISBN 978896623070



9 788966 623070



Manuel Gausa
Mosè Ricci
con Pino Scaglione

Manuel Gausa
Mosè Ricci
con Pino Scaglione

curatori:
Nicola Canessa
Mathilde Marengo
Emanuela Nan

Atlante Urbano Mediterraneo 02

MED.NET.IT.2.0 Ricerche urbane innovative nei territori della costa ligure
progetto "MED.NET.ITALIA.LIGURIA. La costa Ligure e la centralità genovese. Valorizzazione della continuità e della discontinuità"

ADDgenova - DSA | Università degli Studi di Genova
Compagnia di San Paolo

AUM 02

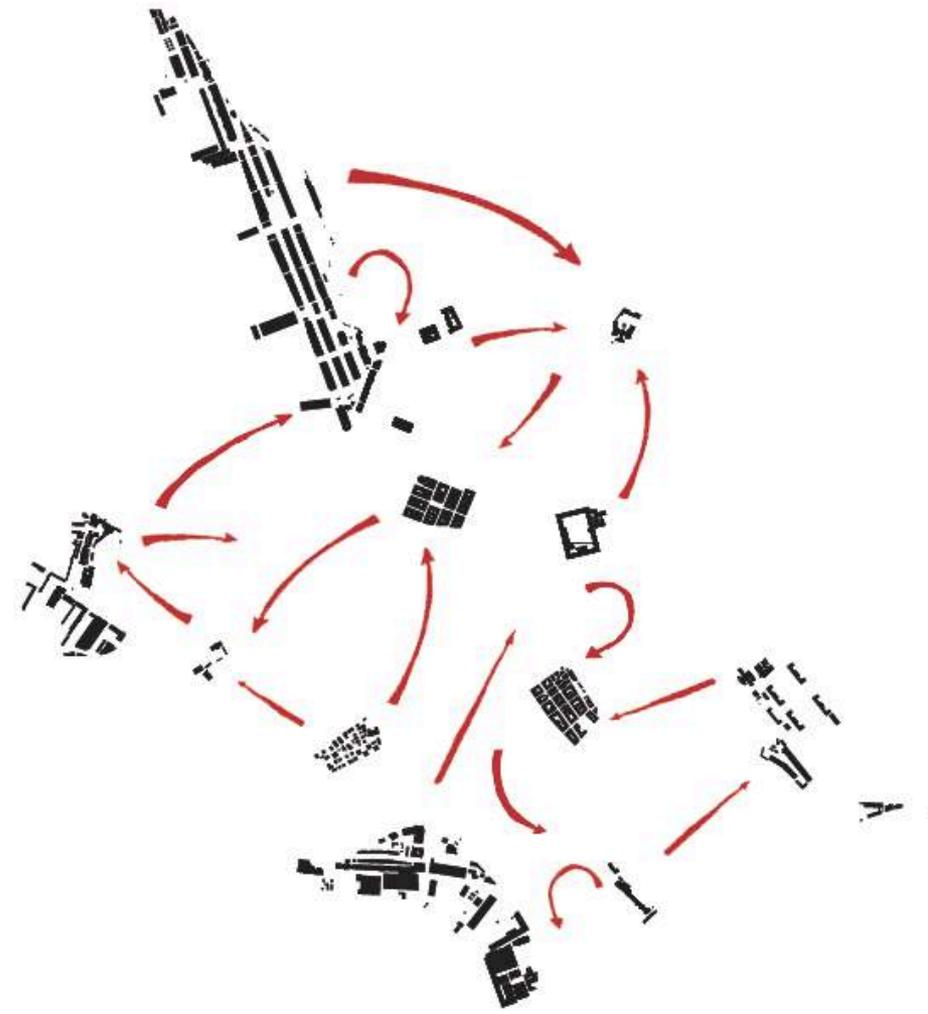
Atlante Urbano Mediterraneo 02
MED.NET.IT.2.0 Ricerche urbane innovative nei territori
della costa ligure

ISBN 978896623963



9 788966 623963





G. CORBELLINI, TRIESTE EXITSTRATEGIES, 2012

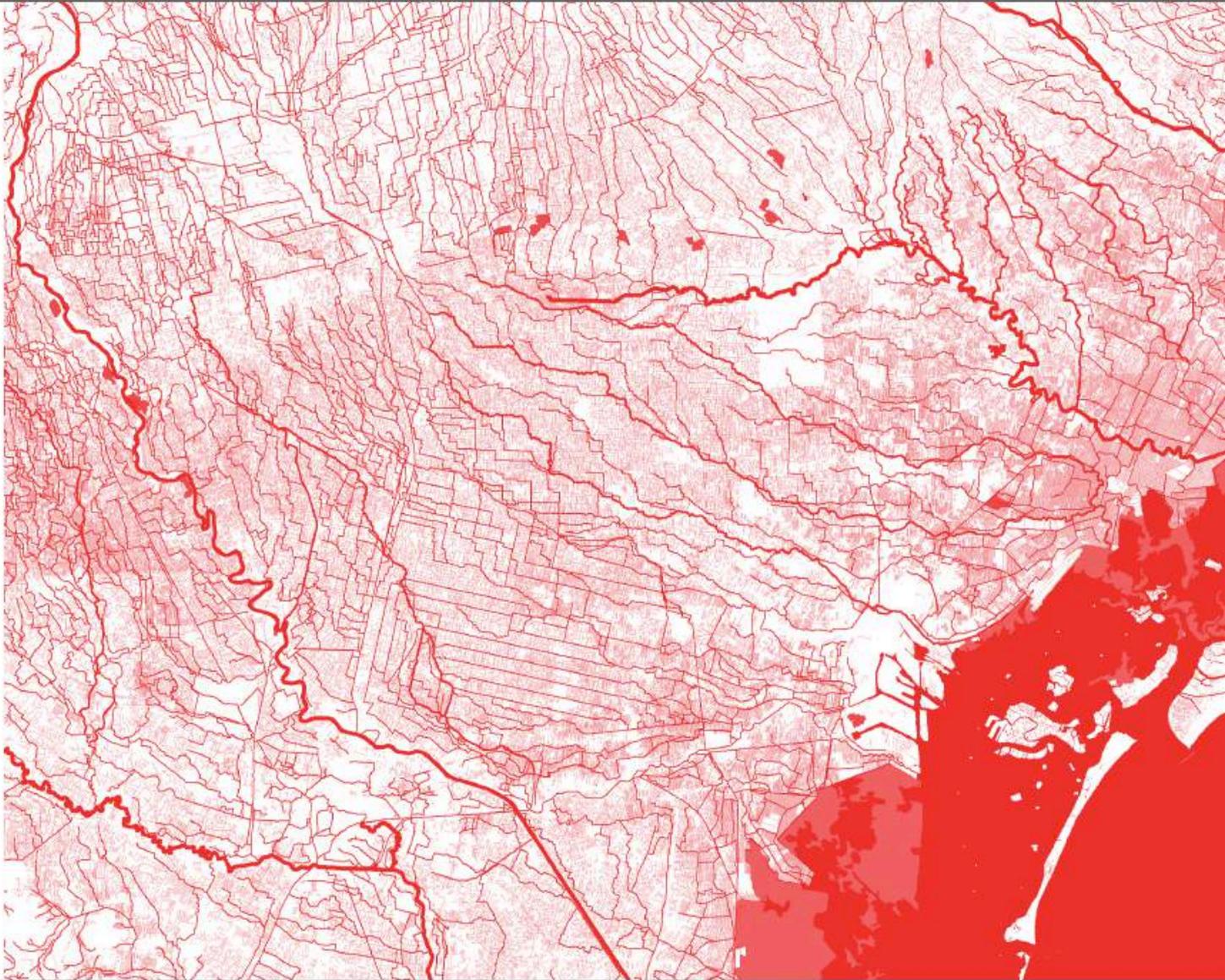
quando si sta progettando un limitato intervento. L'inserimento del lungo termine permette di pensare anche a che cosa, entro limiti più limitati nel tempo, non si poteva domandare. L'estensione nel tempo delle possibilità costituisce un'opportunità, ma richiede di inserire il progetto all'interno di più ampie cornici che affermano la legittimità della stesso. Un rinnovato rapporto con l'umano così come con le scienze ambientali appare necessario.

2. progettando soluzioni per cattivi problemi

La condizione di incertezza in cui ci viene chiesto di progettare per il cambiamento climatico definisce, a seguito di Christensen (1985), un campo caotico, in cui slaggi obiettivi da raggiungere che la tecnologia da utilizzare sono un non-dato di fatto. Le cose stanno cambiando, ma siamo lontani dal conseguimento di una visione condivisa, il che significa che il ruolo di progettisti e designer può essere fondamentale nel ri-strutturare il dibattito, mostrando le conseguenze spaziali e l'uscita delle differenti scelte sulla mitigazione e l'adattamento.

Le tecnologie sono un problema: a causa della scala a cui devono essere applicate, dei loro costi, delle modifiche e del bisogno di innovazione. Nuovi conflitti possono derivare dalla scelta di utilizzare una soluzione tecnica al posto di un'altra, che potrebbe penalizzare diversi attori e soggetti. Il rapporto ambiguo tra la resistenza e la resilienza (Klein et al., 2003), l'impossibilità di opporle drasticamente tra loro, rende le scelte tecnologiche ancora più difficili.

Il campo caotico in cui non c'è consenso sugli obiettivi è presente e nel quale le tecnologie non sono note, genera la necessità di un approccio progettuale specifico, consapevole della natura negativa del problema proposto. Già negli anni settanta era chiaro che "un puntone debole nel sistema di supporto del professionista si trova nel frangente in cui goal-formulation, problem-definition e equity-issues si incontrano." (Rittel, Webber 1973). Ma, a differenza del passato, oggi la complessa struttura della società e la difficoltà del cambiamento globale, cambiamenti climatici inclusi, non possono essere semplicemente affrontati dalla proclamazione della crisi di tutte le attività di progettazione e pianificazione. Al contrario, abbiamo bisogno di una rinnovata e piena comprensione delle possibilità del progetto come parte della scena pubblica. In questo senso si può condividere l'idea di un "ritorno alla pianificazione" stimolato da Giddens, anche se è l'idea di pianificazione è cambiato, dalla sua età gloriosa.





Autore:
GIC Lab Genova
GAUSA+RAVEAU *architettura*

Collaboratori:
GIC Lab Genova:
Nicola Canessa
Emanuela Nan
Paolo Capuano
Elisa Cagelli
Greta Grossi
Mathilde Marengo
Valentina Grasso

*GAUSA+RAVEAU *architettura*:*
Alessia Calabò
Daniela Sint
Noemi Baldino
Mika Itami

M. GAUSA/GIC-LAB, GOA DIAGRAM CITY, 2010-2012

Gli esiti della ricerca sugli orizzonti di sviluppo della Città Intelligente del Ponente Ligure tendono, in sintesi, a dimostrare tre tesi fondamentali per la qualità del mutamento nelle città. La prima è quella della necessità di una metodologia basata sul confronto/visione di scenari tendenziali in qualche modo già operanti nei contesti di intervento. La seconda pone al centro la logica di superamento degli interessi particolari e delle logiche chiuse a favore di una visione più ampia e partecipata ove la ricomposizione

ecologica, rappresenta un obiettivo principale. La terza, tornando alle ipotesi di partenza in merito al riuso delle aree e delle infrastrutture dismesse, ragiona sul riallineamento disciplinare attualmente in corso, in cui il paesaggio sostituisce l'architettura come struttura base dell'urbanistica contemporanea. In altre parole, 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.



Credits

PICITY

ponente Intelligent Coast

LUNGOILMARE

"Continuità, modificazione e permanenze:

un'ipotesi di sviluppo per 25 Km di fronte mare del Ponente Ligure"

INTESA TRA REGIONE, PROVINCIA SAVONA E COMUNI DI VADO LIGURE, SAVONA, ALBISSOLA MARINA, ALBISSOLA SUPERIORE, CELLE LIGURE, VARAZZE, COGOLETO, ARENZANO PER LA REALIZZAZIONE DI UN FRONTE MARE DEL PONENTE LIGURE NEL TRATTO DI LITORALE COMPRESO TRA VADO LIGURE ED ARENZANO, DELLA LUNGHEZZA DI 25 KM

Sede prevalente di lavoro: Genova, Diapari, Facoltà di Architettura

Enti Istituzionali coinvolti: Regione Liguria, Provincia di Savona, Comuni di Vado Ligure, Savona, Albissola Marina, Albissola Superiore, Celle Ligure, Varazze, Cogoleto, Arenzano.

Durata: anni 2

Responsabile scientifico

FRANZ PRATI

Gruppo di Ricerca

GIANLUCA PELUFFO

MOSE RICCI

con

Riccardo Mtsell

Paola De Lucia

Simone Cenci

Eleonora Burlando

Gianluca Grosso

+

Jacopo Avenoso, Tomaso Boano,

Sara Fassariotti, Sara Crignani,

Cinzia Lotacono, Mathilde

Marengo,

Beatrice Moretti, Gianluca Motto,

Chiara Olivastri, Alessandro Parodi

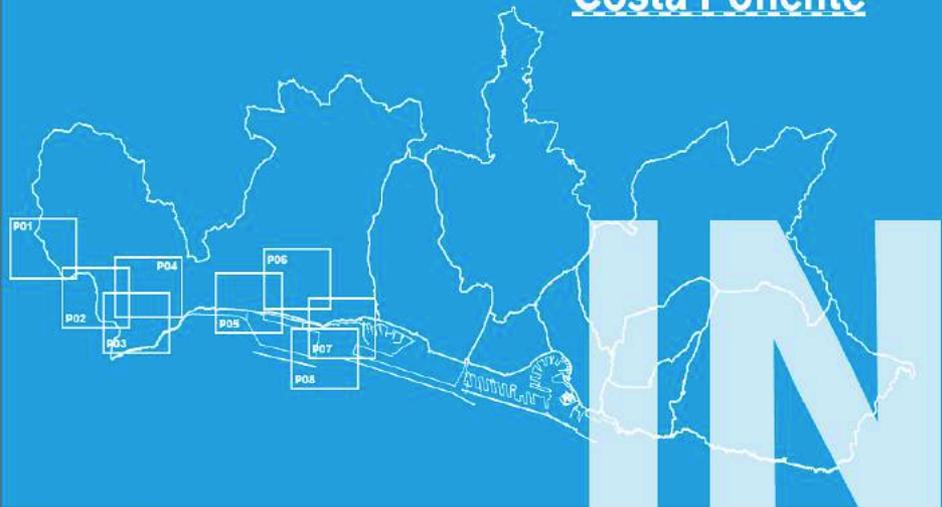
Fabrizio Palmone, Emanuele

Sommariva

- P01 - Voltri - Voltri Circular
- P02 - Voltri - ConvivialEgo
- P03 - Voltri - LoP Landscape and passengers
- P04 - Prà - Esplorazione e trasformazione urbana. Voltri Prà
- P05 - Pegli - Drop by Drop
- P06 - Erzele - Fazzo Verde - The Search
- P07 - Valpolcevera - Local Population
- P08 - Valpolcevera - Shippi Approvata

GENOVA-IN

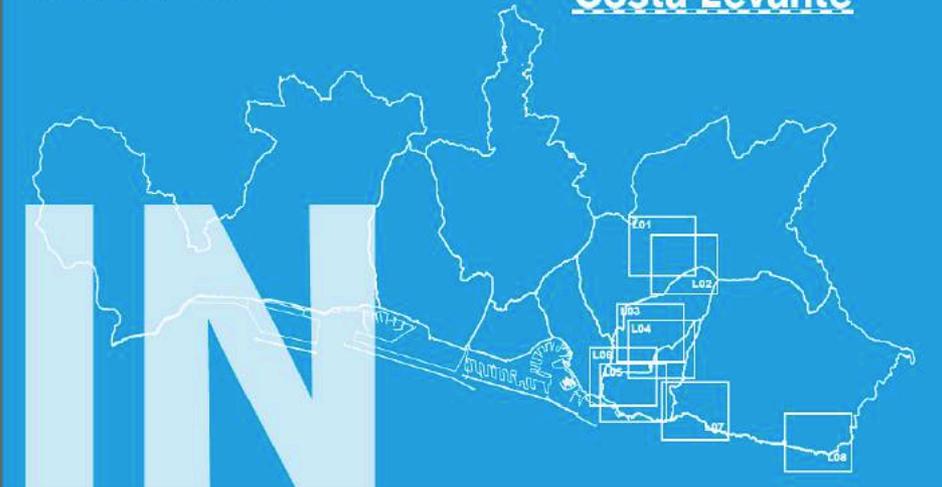
Costa Ponente



- L01 - Marassi - Unità di abitazione modulare per Torre ex Boccardo
- L02 - Terralba - Blast Fields - Community Terralba
- L03 - Fece - Virus Ground
- L04 - Fece - Mixe City
- L05 - Fece - Costituzione Urbana
- L06 - Fece - 3 Mundi
- L07 - Fece, Albare, Stabia - La Dimensione dell'Inaspettato
- L08 - Quarze, Quinto, Marvi - Con Fine tra mare e terra

GENOVA-IN

Costa Levante



Manuel Gausa
Mosè Ricci
 con **Pino Scaglione**

curatori:
Nicola Canessa
Mathilde Marengo
Emanuela Nan

Atlante Urbano Mediterraneo 02
MED.NET.LIG.2.0 Ricerche urbane innovative nei
 territori della costa ligure
 progetto "MED.NET.ITALIA.LIGURIA. La costa Ligure e la
 centralità genovese. Valorizzazione della continuità e della
 discontinuità"

ADDgenova - DSA | Università degli Studi di Genova
 Compagnia di San Paolo

AUM
 02

IM X+008

Studenti: Allegrì Chiara, Amiellì Sara, Aonzo Eleonora, Aranzini Federico, Barile Marta, Basevi Gambarana Clementina, Bovero Antonio, Calabrò Gaia, Carraro Chiara, Centararo Chiara, Colombo Beatrice, Descaletti Greta, Drago Luca, Filattieri Luca, Forno Maurizio, Gianna Davide, Graziadio Rosamaria, Macchi Silvia, Mazzette Serena, Mela Gianluca, Muscarella Daniela, Musso Francesca, Pacetta Sara, Raimondo Elisa, Richero Andrea, Rolandini Davide, Sartore Chiara, Scardulla Luca, Siffredi Elisa, Tosi Porcari Francesco, Viale Federica, Zena Alessandro, Zini Valentina, Zunino Andrea, Zunino Federica

Docente: Marco Casamonti

Assistenti: Carlo Alberto Cozzani, Marika Rocca-bruna, Agnese Bucchi, Alberto Mottola, Simone Gobbo, Simone Perrone, Federica Poggio

Nata dalla fusione di due città preesistenti, Oneglia a levante e Porto Maurizio a ponente, Imperia, nome che deriva dal torrente Impero che scorre tra i due rioni principali della città, presenta ancora oggi segni che marciano le due identità congiunte nel 1923: un polmone verde, poco abitato, tra i due centri storici e una netta distinzione della zona a mare che si divide in un porto turistico (Porto Maurizio) ed in un porto principalmente mercantile (Oneglia).

La riqualificazione, terminata in parte nel 2009, del porto turistico con i suoi 1400 posti barca, ha ridato un nuovo volto al litorale e al dialogo tra la costa, la città e il cittadino; la sfida lanciata nel 2008 agli studenti della Facoltà di Architettura di Genova, era quella di collocare un nuovo tessuto urbano che andasse ad eliminare quella cesura così netta tra l'entroterra cittadino e il fronte mare.

I temi progettuali affrontati sono:

- Nuovo tessuto residenziale;
- Sistema del parco urbano lineare con il nuovo waterfront e il porto
- Definizione di un nuovo tessuto urbano

Il progetto è stato così affrontato: l'area della stazione di Oneglia adibita come snodo tra tutti i futuri sviluppi delle aree di studio tra loro e soprattutto con la città esistente; sul sedime della vecchia ferrovia è stato realizzato un sistema di trasporto pubblico veloce, che in questo punto presenta una stazione di sosta ed è connesso con il sistema di trasporto che corre lungo gli argini per servire parco, stazione, nuove ed esistenti residenze. Il sito è stato poi completato inserendo quelle funzioni che lo sviluppo di un'area così centrale necessitava: fascia commerciale, uffici, residenze, piazza, verde pubblico, parcheggi, spazi per la socialità.

Risultato di queste operazioni è stato un ridisegno del masterplan che riporta un dialogo tra l'entroterra, il fronte mare di Imperia e i cittadini; ciò ha evidenziato, alla luce della volontà di ritrovare un unico linguaggio che dia continuità alla costa del Mediterraneo tra ponente e levante, nuove soluzioni e nuovi spunti cui fare riferimento.

Federica Poggio



CORSO, IM X+008- ONEGLIA-PORTO MAURIZIO (M. CASAMONTI)

Green Stripe

Studenti: Cipollina Luca, Croci Valentina, Ferrari Francesco, Guderzo Riccardo, Mela Wagner, Porta Margherita, Rolandini Davide
 Docente: Carlo Alberto Cozzani
 Team: Agnese Bucchi, Paolo Bartoletti, Simone Perrone

La causa scatenante del progetto si identifica nella modifica dell'assetto urbanistico che la città di Albenga subirà con la decisione di spostare di 6 km la stazione ferroviaria, dal centro cittadino. Tale stravolgimento oltre a liberare la zona costiera da un peso importante come quello della linea ferrata, porta con sé la necessità di una nuova strategia urbanistica generale che deve far sì di non lasciare come un nuovo vuoto la nuova stazione. Questo costringe a cercare un collegamento tra il centro storico e la di Bastia ferroviaria in modo che gli utenti di quest'ultima possano raggiungere agevolmente il centro città o la costa potendo scegliere tra vari mezzi di trasporto. Il problema però non si limita ad essere infrastrutturale, si sentiva infatti il bisogno di regalare un nuovo valore urbanistico e paesaggistico alla zona adiacente al fiume Centa in modo che il percorrerla non fosse soltanto una necessità ma un VIAGGIO fatto di paesaggi e sensazioni.

La soluzione a queste necessità è stata da noi identificata in

un LINK MULTIFUNZIONALE, una STRIPE (striscia) di 5 km che corre lungo il fiume Centa dal centro città fino a raggiungere la stazione accostato ad un sistema capillare di rafforzamento delle infrastrutture viarie. Tutta la striscia è studiata in modo da offrire all'abitante una RETE INFRASTRUTTURALE efficiente in sintonia con un contesto architettonico e paesistico che restituisce al semplice spostamento la DIMENSIONE DEL VIAGGIARE. Ecco così che, in contrasto con l'attuale tendenza che vede le infrastrutture non più legate al percorso, ma ai nodi della rete, nella STRIPE di Albenga si unisce la praticità del muoversi contemporaneo all'esperienza del viaggio vissuta come scoperta, riflessione, occasione d'incontro. Quella che si vorrebbe configurare come una zona di nuovo vuoto urbano diventa invece un'asse nevralgico oltre che un importante motivo di attrattiva in cui si succedono una serie di strutture riservate a diverse funzioni collegate tra loro da percorsi che donano un nuovo valore alle zone circostanti le sponde del fiume.



PONENTE INTELLIGENT COAST Savona Central Park

Tesista: Emanuele Sommariva

Relatori: Franz Prati, Mosè Ricci

Correlatori: Franco Lorenzani, Federica Alcozer, Riccardo Miselli

“(P)ICITY Ponente Intelligent Coast” è una ricerca finanziata dalla Regione Liguria e da 8 Comuni del ponente ligure - coordinamento scientifico: Prof. Arch. Franz Prati, Prof. Arch. Mosè Ricci, Arch. Gianluca Peluffo - che studia le trasformazioni in atto ed esplora gli scenari di sviluppo di alcuni casi studio, tra cui quello proposto per le aree di Savona.

Il torrente Letimbro rappresenta per Savona una risorsa paesaggistica estremamente importante: un'occasione irripetibile non solo per dare continuità all'urbanizzazione delle due sponde, ma soprattutto per sopperire alla grave carenza di spazi verdi nel centro cittadino. L'obiettivo primario è quindi costituire un unico sistema verde sostenibile che, partendo dai Giardini del Prolungamento alla foce del Letimbro, arrivi sino al borgo di Lavagnola, connettendosi con i Giardini delle Trincee. Savona Central Park, tuttavia, non è solo un grande spazio verde, ma anche un'area di nuova centralità. Il parco viene strutturato a partire dalla maglia urbana ottocentesca, ne riprende le giaciture e le proietta oltre il Letimbro, annullando così il divario esistente tra la città consolidata e la città diffusa. Si pone cioè, come una matrice connettiva sensibile al paesaggio, disposta ortogonalmente al corso del torrente.

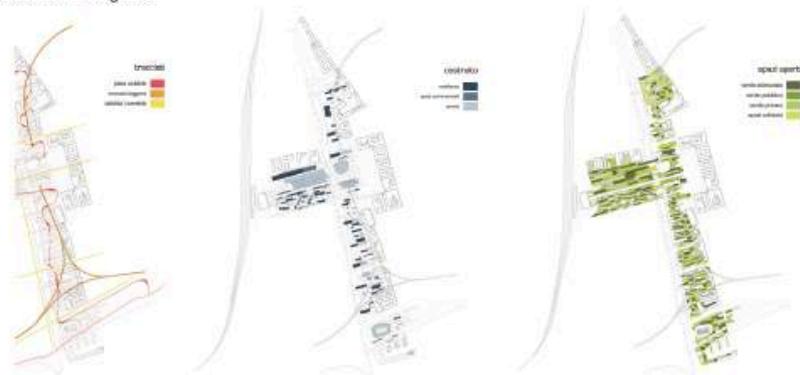
È un parco ecologico, che contiene nei volumi sospesi lungo fiume residenze, uffici e spazi commerciali, che ne garantirebbero una fruibilità in tutte le ore del giorno.

È un parco dell'architettura, poiché accoglie le grandi funzioni pubbliche della città, come il nuovo palasport negli Orti Folconi, o l'auditorium e la biblioteca in Piazza del Popolo e recupera le emergenze esistenti come il palazzo di giustizia di Leonardo Ricci e la stazione ferroviaria di Pier Luigi Nervi, ad oggi isolate nel contesto savonese.

È un parco sostenibile, poiché grazie alla nuova topografia, accoglie due grandi parcheggi interrati per 2000 automezzi, permettendo così di sgravare il centro cittadino dal traffico veicolare e riconvertendo il servizio di trasporto pubblico cittadino per mezzo di una tramvia leggera, che mette in rapida comunicazione Savona con i centri di Albisola e Vado Ligure.

È un parco tecnologico, 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, nelle sue forme eterogenee, ma nelle sue scelte strategiche fondanti che possono essere attuate nel pieno rispetto delle vigenti normative di piano.



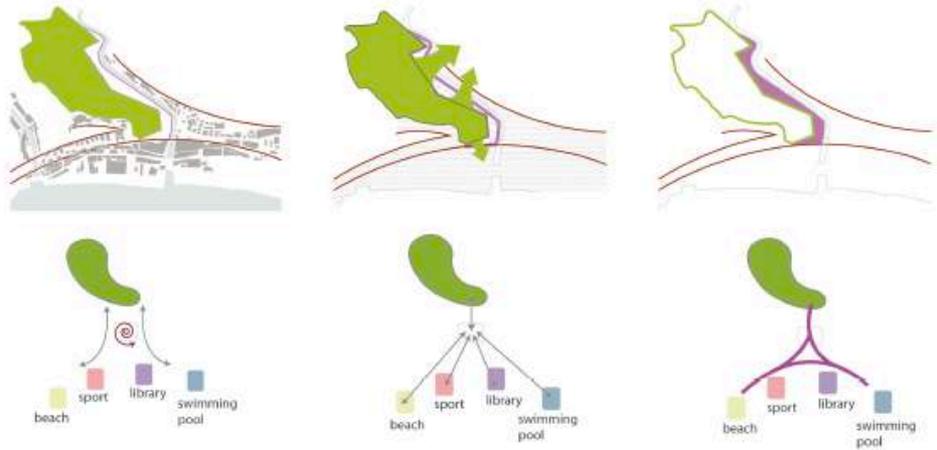
E. SOMMARIVA, PONENTE INTELLIGENT COAST, SAVONA CENTRAL PARK (PRATI, RICCI)

Voltri E-motion

Tesista: Valentina Grasso
Relatore: Manuel Gausa – Antida Gazzola
Correlatori: Nicola Canessa

Il progetto, nasce dal desiderio di creare uno spazio pubblico dove le persone, comprese le figure deboli della popolazione, possano trascorrere tempo di qualità. Per comprendere quali fossero le necessità da soddisfare, si è scelto di svolgere un'approfondita ricerca sulla popolazione, studiando i bisogni nelle differenti fasce di età e le principali problematiche riscontrate nella società odierna. Sono stati studiati luoghi, spazi ed edifici esistenti in modo da creare uno spazio accogliente dal punto di vista percettivo. Il quartiere scelto, Voltri, nel ponente della città di Genova, si presenta oggi come un nodo infrastrutturale. Grazie a questo la città può ottenere migliori connessioni e migliorare la propria economia, ma gli abitanti hanno perso importanti luoghi a loro disposizione e la percezione del quartiere è quella di uno spazio frenetico e confusionale. La proposta di progetto viene fatta all'interno di un'area industriale, che in futuro

dovrà essere riconvertita, vicina al centro abitato e ad un importante parco. Il progetto predispone per l'area un'implementazione dei servizi, come l'attuazione di percorsi sicuri con il centro cittadino e un serie di strumenti che permettano di creare un polo dove sia possibile organizzare la programmazione globale delle attività svolte nei principali edifici e spazi del quartiere. Le persone raggiungendo l'area, inizierebbero a percorrere nuove strade, ottenendo un nuovo connettivo sociale, fondamentale per una nuova Voltri slow. Lo spazio esterno, composto da varie strutture per lo svago e lo sport, crea uno spazio filtro tra la città e il parco dando nuovi accessi a quest'ultimo, oggi insufficienti. Ultimo step della progettazione, la riconversione di un edificio da industriale a sociale con al suo interno spazi pubblici e spazi commerciali con il fine di creare una forte struttura sociale di riferimento e nuove forme occupazionali.



V. GRASSO (GAUSA-GAZZOLA), VOLTRI E-MOTION, 2012

LOST IN REGULATION

Tesisti: Barbara Blanco| Katia Carli
Relatori: Franca Balletti | Giovanni Galli

L'idea Vitruviana di Architettura, che ha pervaso ogni pagina di questa tesi, prevede che le sue componenti principali, Firmitas, Utilitas e Venustas, si fondano ed insieme vadano a comporre un'unica immagine: ivi sono state la città Sostenibile, la città Funzionale e la città Estetica a saldarsi in un unicum indistrucibile.

Sulla realtà polverosa sono state incastonate tutte le componenti essenziali di ciascun approccio individuate durante le fasi analitica e sintetica. L'insieme di strategie e obiettivi si concretizza in un affollato elenco di azioni pratiche da attuare sul territorio, operazione che viene effettuata in maniera additiva, scevra da scelte, giudizi e mediazioni.

Il risultato dell'operazione è una città "massimalista", in cui lo spazio tematico non viene circoscritto ma riempito con l'essenziale, in una somma che non giunge ad una sintesi.

Questa traduzione sul concreto produce un immaginario costellato di nuovi spazi che si intersecano con i volumi esistenti, penetrandone il cuore e stravolgendone aspetto e contenuto, in un cambio radicale di funzione e significato. Escrescenze emergono dal tessuto urbanizzato e si ergono crescendo sullo sfondo dell'abitato deformandone il profilo e descrivendo nuovi modi di vivere la realtà cittadina.

Emerge con la forza dell'evidenza la sproporzione tra gli elementi inseriti e lo spazio effettivo che li può ospitare, spazio che diventa costipato ed affollato, in cui i caratteri distintivi del luogo si perdono tra i nuovi mille dettagli tutti uguali nella loro alterità.

Una società che ha perduto, forse fortunatamente, la possibilità di riconoscersi in un'identità unificante, costruisce i suoi spazi in completa discrasia con il passato, nell'affannata ricerca di una risposta ad una moltitudine di bisogni contrastanti ed non sintetizzabili. La pianificazione si è posta innumerevoli regole e norme cui attenersi a piccola e grande scala, al fine di assicurare standard quantitativi e qualitativi minimi volti a rispondere alle necessità della popolazione. Alla luce di queste considerazioni, sconcerta il divario venuto a

crearsi tra la buona pratica priva di norme ma vivibile del passato e l'attuale realizzazione di comparti edilizi perfettamente anonima ma assolutamente invivibili e spersonalizzanti.

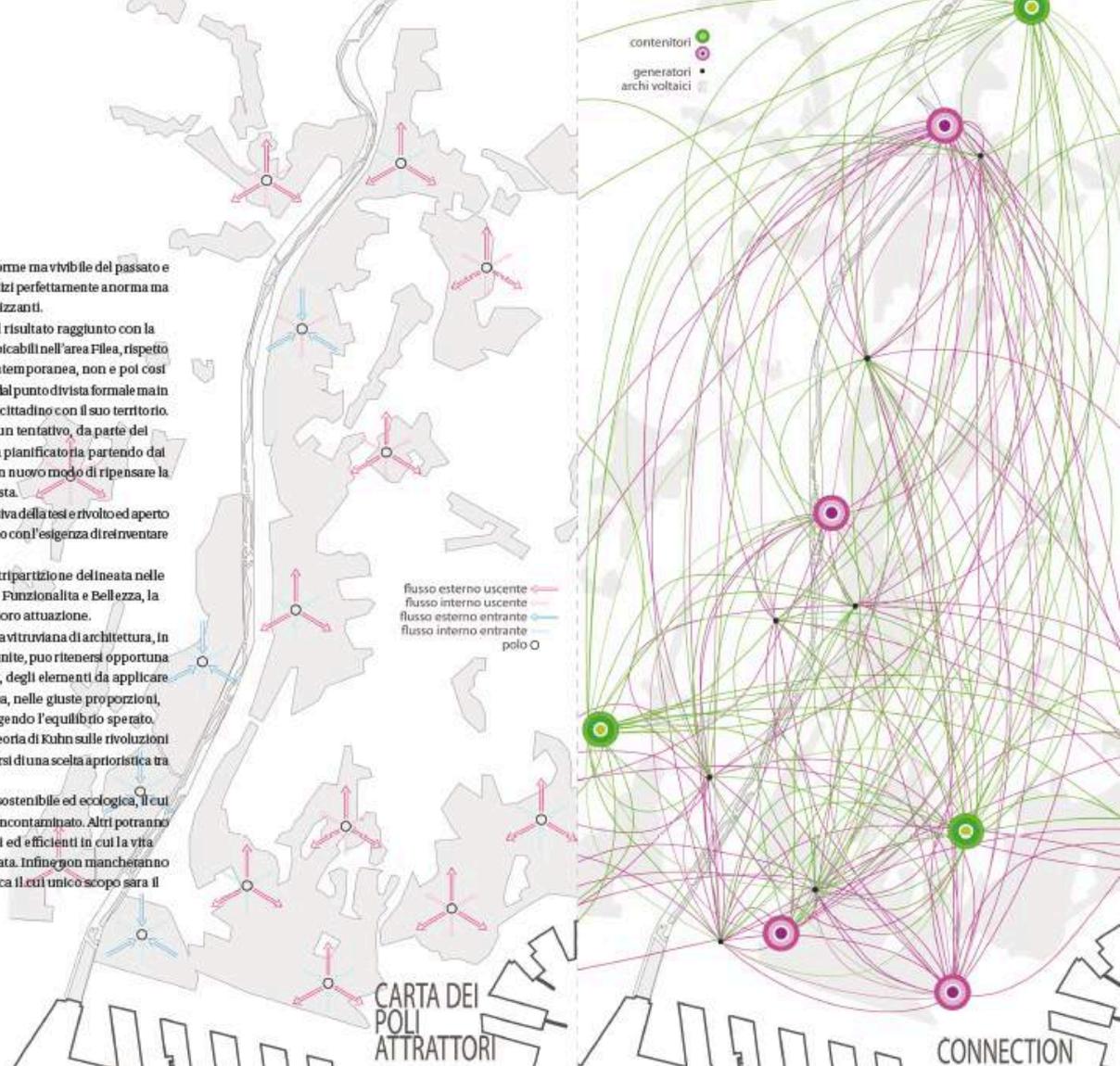
È possibile affermare pertanto che il risultato raggiunto con la realizzazione di tutti gli interventi auspicabili nell'area Fiea, rispetto a quanto ottenibile nella pratica contemporanea, non è poi così distante e dissimile, chiaramente non dal punto di vista formale ma in chiave di identificazione da parte del cittadino con il suo territorio. Chiara e manifesta è la necessità di un tentativo, da parte dei progettisti, di riformare la disciplina pianificatoria partendo dai fondamenti della materia. Occorre un nuovo modo di ripensare la città considerando nuovi punti di vista.

Il quesito posto dall'immagine conclusiva della tesi è rivolto ed aperto a tutti i professionisti che si confrontano con l'esigenza di reinventare la disciplina urbanistica.

Nell'ipotesi di considerare valida la tripartizione delineata nelle pagine di questo libro, Sostenibilità, Funzionalità e Bellezza, la riflessione può ruotare intorno alla loro attuazione.

Nel caso in cui venga mantenuta l'idea vitruviana di architettura, in cui le tre componenti vivono solo se unite, può ritenersi opportuna una scelta, arbitraria se non politica, degli elementi da applicare ritenendo che la corretta miscelazione, nelle giuste proporzioni, risponda a tutte le esigenze raggiungendo l'equilibrio sperato. In alternativa e plausibile sposare la teoria di Kuhn sulle rivoluzioni scientifiche la quale prevede l'effettuarsi di una scelta aprioristica tra uno dei tre paradigmi individuati.

Sarà così possibile pensare una città sostenibile ed ecologica, il cui fulcro saranno la natura e l'ambiente incontaminato. Altri potranno ideare città integralmente funzionali ed efficienti in cui la vita dell'uomo sia massimamente agevolata. Infine non mancheranno città votate alla bellezza ed all'estetica il cui unico scopo sarà il piacere edonistico.



BAB3L edicions
 editada per Llibre Lab

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

GOA
 2 ciutats 20 lectures
 Manuel Gausa

BCN
 GENOVA-BARCELONA
 NEW MULTISTRING
 CENTRALITIES

GOA
 2 ciutats 20 lectures
 Manuel Gausa

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

BCN GOA NEW MULTISTRING CENTRALITIES

BCN GOA
 2 ciutats 20 lectures
 Manuel Gausa

**BARCELONA-GENOVA
 NEW MULTISTRING
 CENTRALITIES**



— con la direzione generale di
 Nicola Canessa-Emanuele Neri

— a cura del fotografo di
 Marco Bacci

Sabrina Lorenzini
 Elisa Cappelletti
 Maurizio Marcegaglia
 Paolo Caporali

Emanuele Neri
 Jovanetta Scotti

Manuel Gausa
 Gian Luca Fardella

BAB3L edicions
 editada per Llibre Lab

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

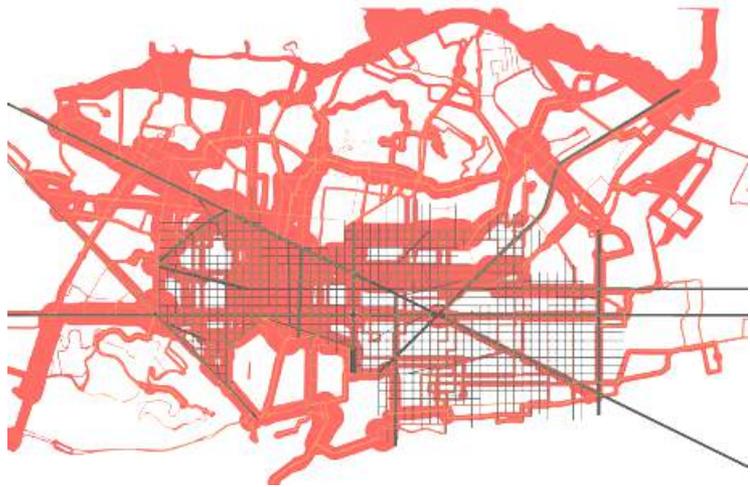
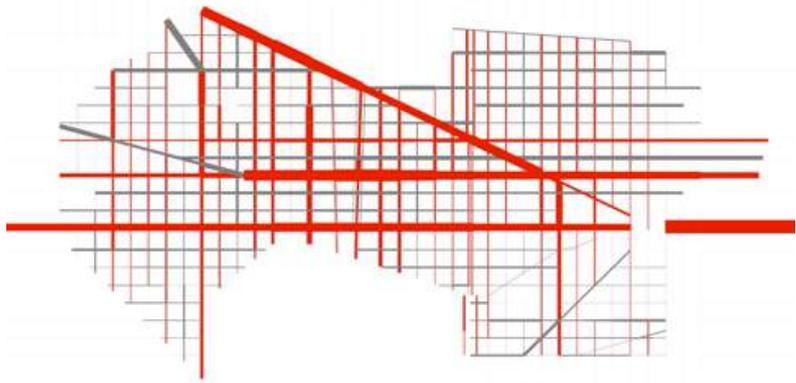
Manuel Gausa Navarra, Barcelona, 1959. es. Arquitecte, 1983 (ETSAB UPC) i Doctor Arquitecte 2005 (Cum Laude), ETSAB UPC). De 1991 a 2003 ha estat director de la revista "Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme" (QAU) i de 1995 a 2000 Professor Associat de Projectes a la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB UPC). President de la Asociación Civil Metropol desde 1998 hasta 2005, fue asimismo desde 2003 hasta 2008 Presidente del Comité Científico del Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC UPC). Actualmente es Profesor Titular de Proyecto y Composición y Director de AOD, Social and Outdoor in Architecture Design in la Facultat d'Arquitectura de la Universitat de Gènova, donde dirige asimismo el laboratorio de investigación GICLab. Es asimismo coordinador del Laboratorio y Master "INTELLIGENT COAST" in Barcelona Desde 2004 es miembro del CAOS (Council Assessor per al Desenvolupament Sostenible - Generalitat de Catalunya) del que es Vicepresidente desde 2006. En 2000 fue distinguido con la Medalla de l'Acadèmia d'Arquitectura de França.

GICLab es un laboratorio de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.

El GOA és un laboratori de projectació, investigació i prospectiva patrocinat per la Facultat d'Arquitectura de Gènova. Dirigida per Manuel Gausa i coordinada per Emanuele Neri i Nicola Canessa junt a Elisa Cappelletti i Paolo Caporali el equip que conforma el GICLab, s'entén com a oficina d'investigació que opera al límit de l'arquitectura i el associat, amb un abast més tècnic i qualitatiu del que té el medi acadèmic i professional, generalment més vinculat a les eines i mètodes informàtics i a les tècniques d'arquitectura i urbanisme.

BCN GOA presenta 20 lectures (19 + 1) per a 2 ciutats i les trames urbanes de Barcelona i Gènova amb el suport de la Facultat d'Arquitectura de Gènova i el treball de la Llibre Lab.







BARCELONA
UN NUEVA ESTRUCTURA VERDE

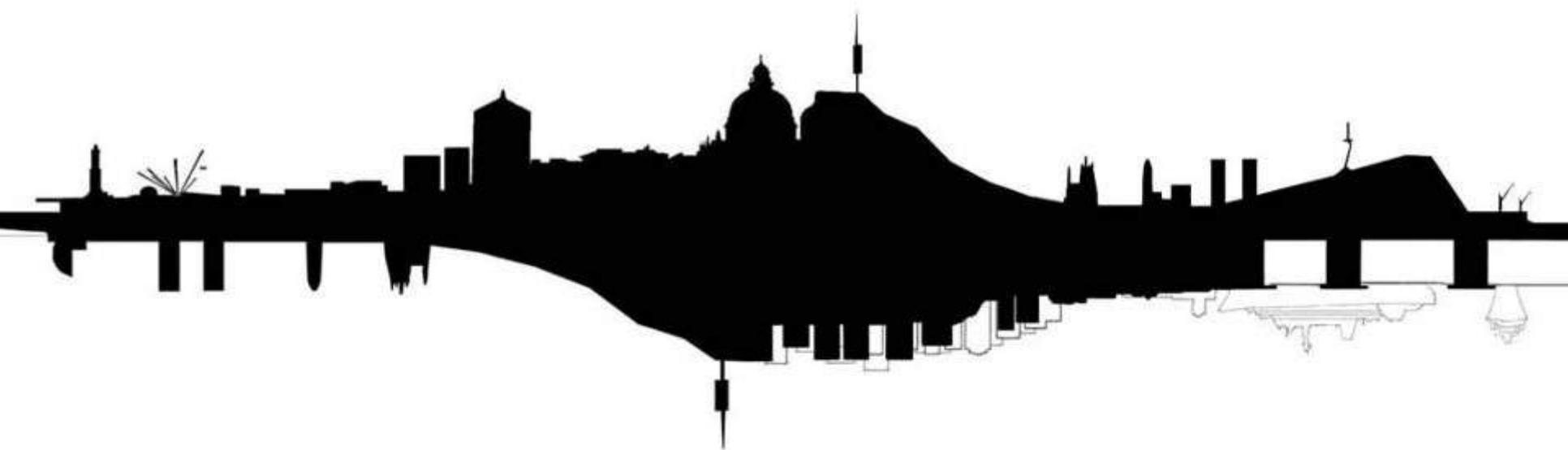




G.R. / GIC-LAB: BCN/GOA
MULTISTRING NEW CENTRALITIES
Ed. LIST, Trento, 2012

BCNVOG

2 città 20 lettere



BARCELONA, l'Ensanche Cerdà

Il Comune di Barcellona è uno dei più densi, proporzionalmente, del mondo.

In una tale struttura altamente costruita solo due 'grandi' spazi della città, qualificati come parchi urbani (Montjuïc e la Ciutadella), possono considerarsi autentici polmoni all'interno del tessuto edificato. Entrambi hanno un carattere tangenziale rispetto ad un tessuto centrale – quello dell'Eixample – che si manifesta come una grande maglia costruita senza alcuna possibilità di vuoto.

Al fine di favorire un'ipotetica 'riformulazione ecologica' per la città nel centro dell'attuale schema urbano potrebbe apparire una virtuale "Haz de Cuerdas Verdes", destinata a sfruttare la stessa matrice della maglia Cerdà. Un 'asse verde' potrebbe orientare la definizione di un nuovo virtuale Central Park discontinuo nel pieno Eixample Central.

Alcuni lavori di Salvator Rueda e l'Agencia de Ecología Urbana di Barcellona, a proposito delle "macro-manzanas" dell'Eixample o della riconversione della trama viaria del Poble Nou, anticiperebbero questa possibile linea di azione.



GENOVA, la Foce

Sino al 1873, la Foce costituiva un Comune a sé, così chiamato per fatto di essere collocato alla foce del torrente Bisagno. In quell'anno, con Regio Decreto, il Comune di Genova si espande oltre il confine del Bisagno, inglobando la Foce, i comuni di San Francesco d'Albaro, San Martino, Staglieno, Marassi e San Fruttuoso.

La struttura a maglie regolari di impostazione ottocentesca si è mantenuta nonostante le importanti modifiche urbanistiche a cui è stato soggetto in quartiere nel corso del Novecento, quali ad esempio la copertura del Torrente, lo spostamento dei Cantieri Navali e la realizzazione dell'area residenziale di Piazza Rossetti di Daneri.

La Foce è uno dei pochi quartieri pianeggianti della città che ha inoltre ha il pregio di essere prospiciente al centro cittadino e direttamente a contatto con il mare. Tuttavia gli elementi naturali dell'acqua e del verde non trovano una vera integrazione nella configurazione urbana: l'accesso al mare è limitato dallo spazio di Piazzale Kennedy e il verde è ridotto alla presenza di pochi viali alberati.

È in questa struttura che si cerca di sviluppare la possibilità di un progetto per lo spazio pubblico.

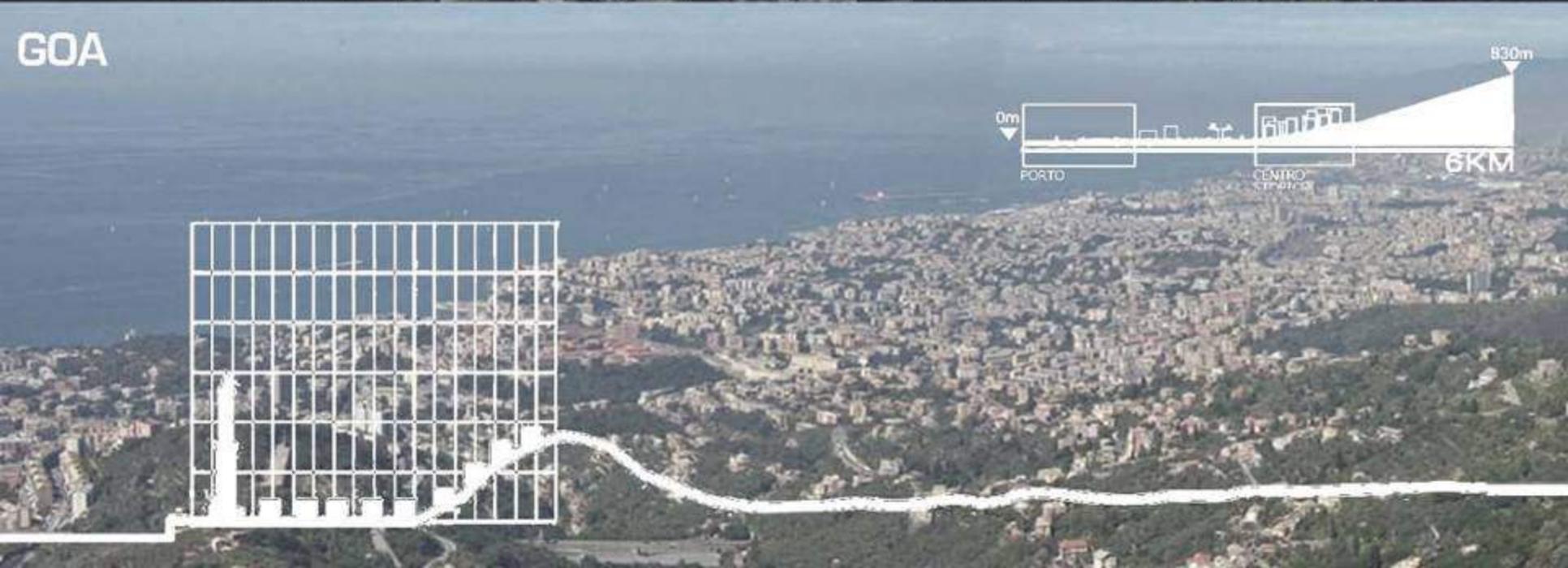


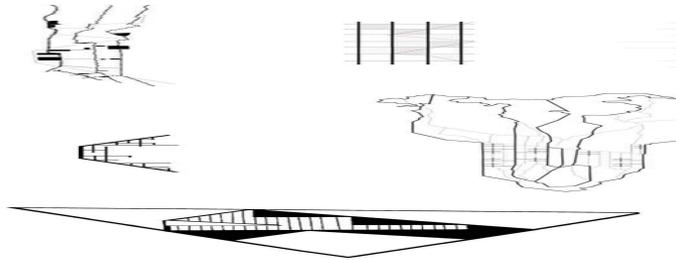
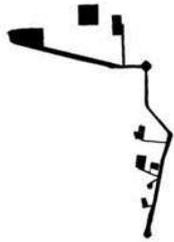
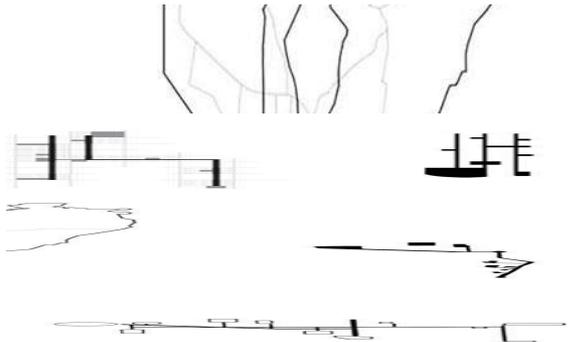
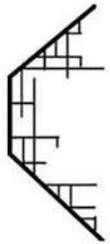
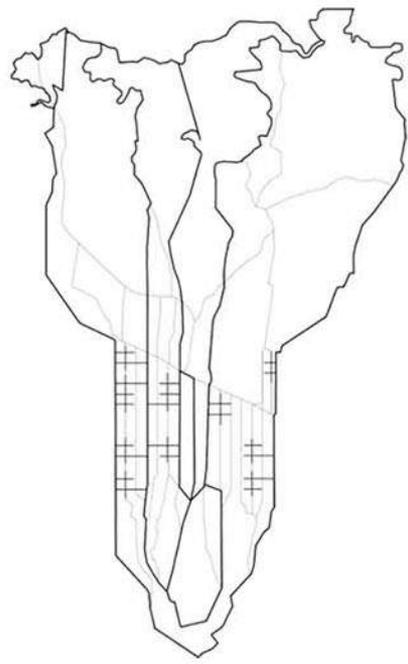
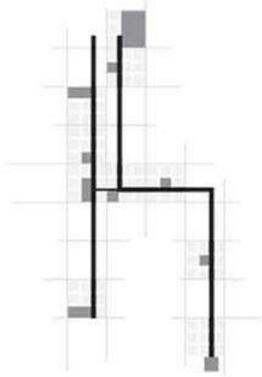
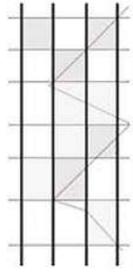
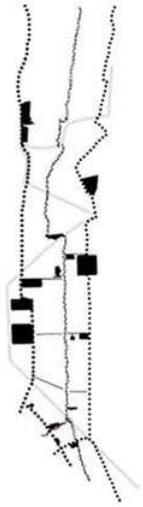
relazione con la costa

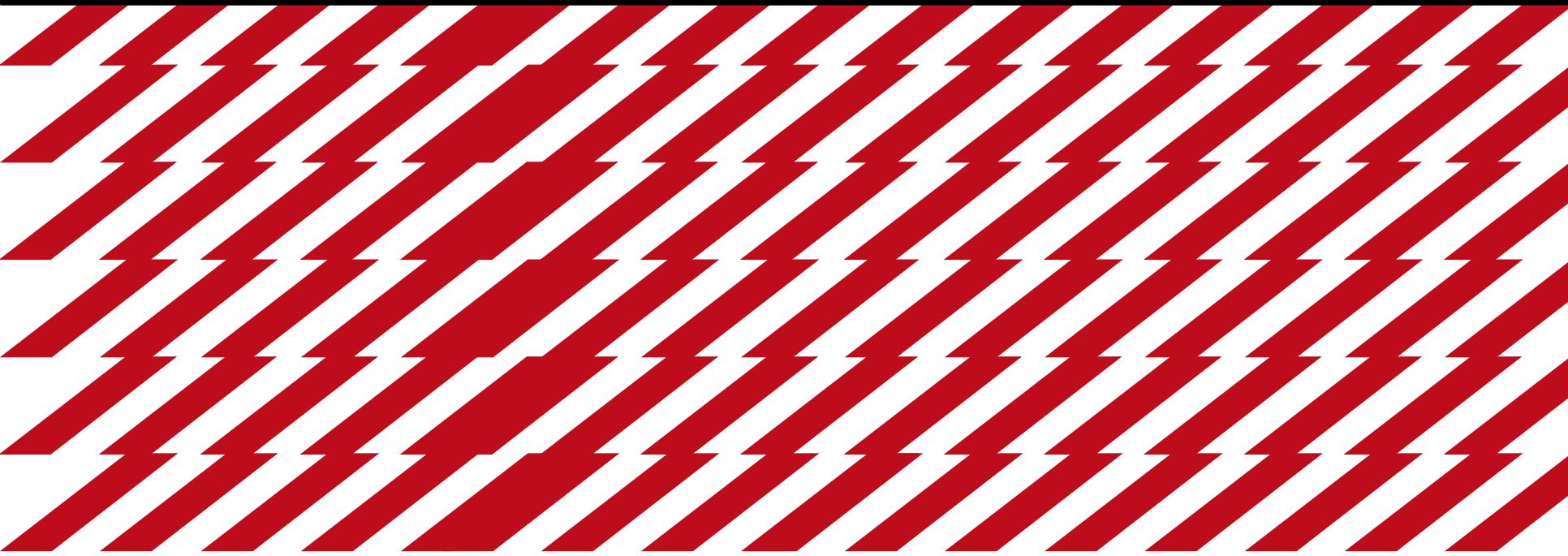
BCN



GOA



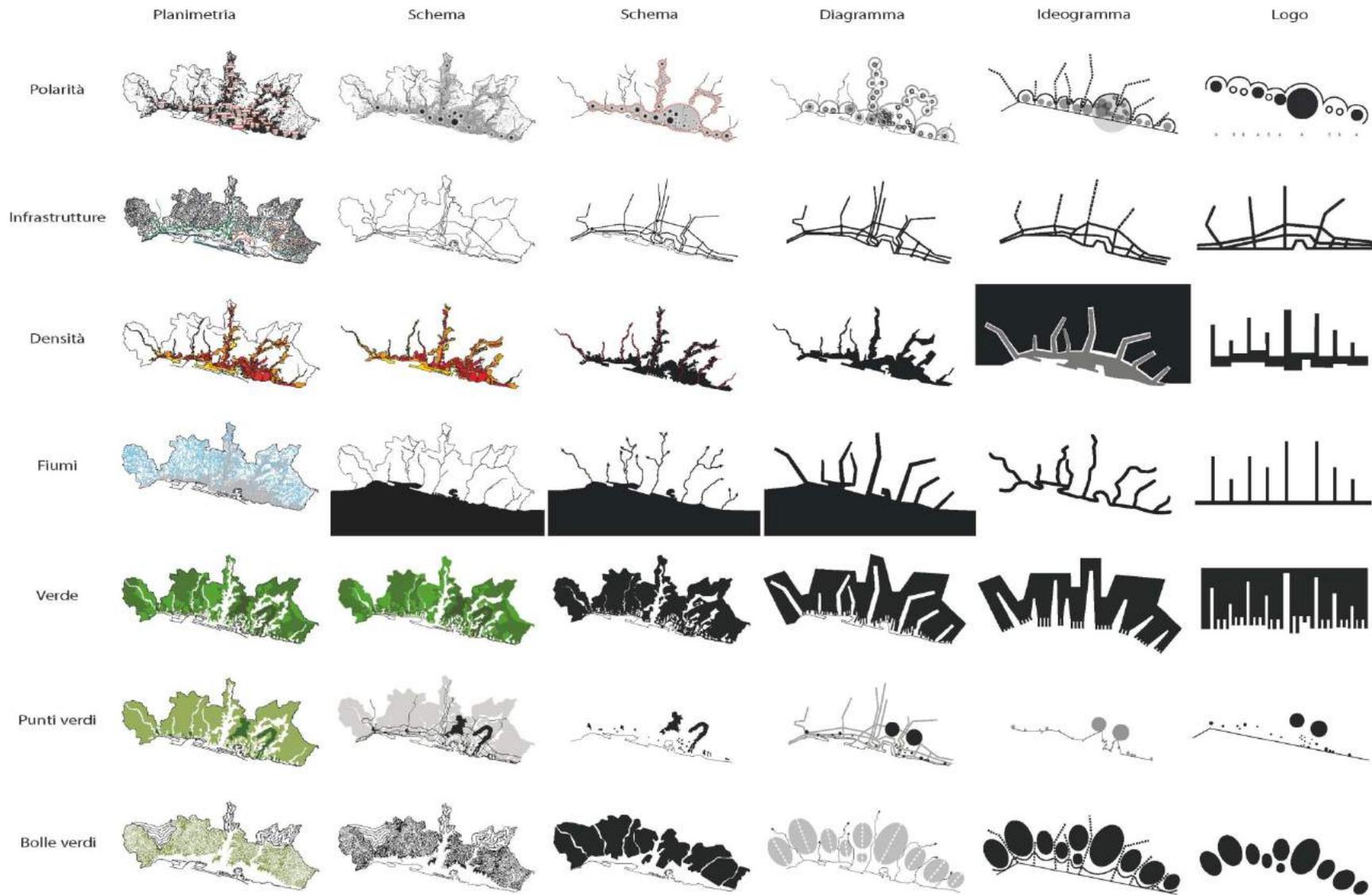




total**GOA(is)**
genovamulti**SCAN**

autore/Manuel Gausa
a cura di/Nicola Canessa, Emanuela Nan
e Alessia Ronco Milanaccio





GOA-DIAGRAM-CITY



ONE



A FEW



THOUSANDS



MILLIONS



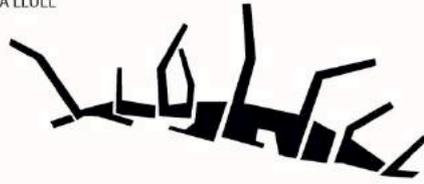
(NEARLY) ALL

2010-2012

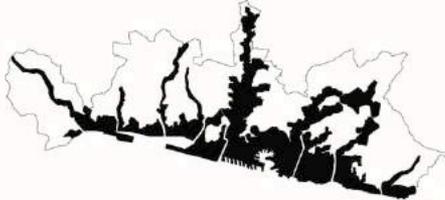
STRUTTURA LLULL



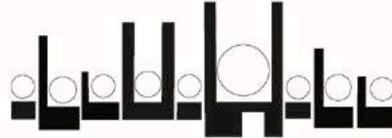
PLANIMETRIA



DIAGRAMMA



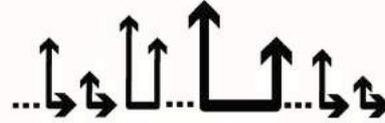
SCHEMA



LOGO

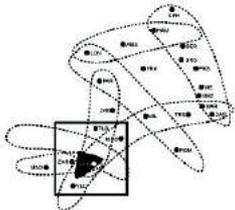


SCHEMA

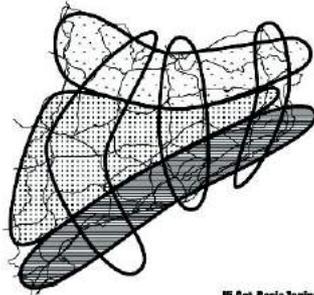


LOGO

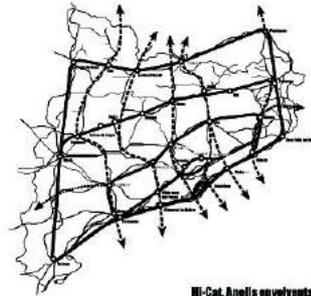
GOA= LLUULL



Hi-Cat. Connexi— global



Hi-Cat. Basic Zoning

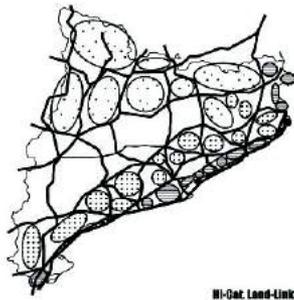


Hi-Cat. Areelle envolventes

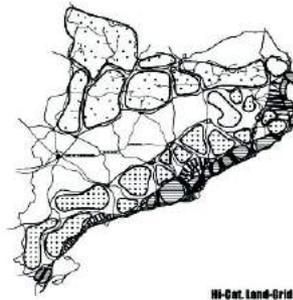
HICAT= GI-BAR-TAR



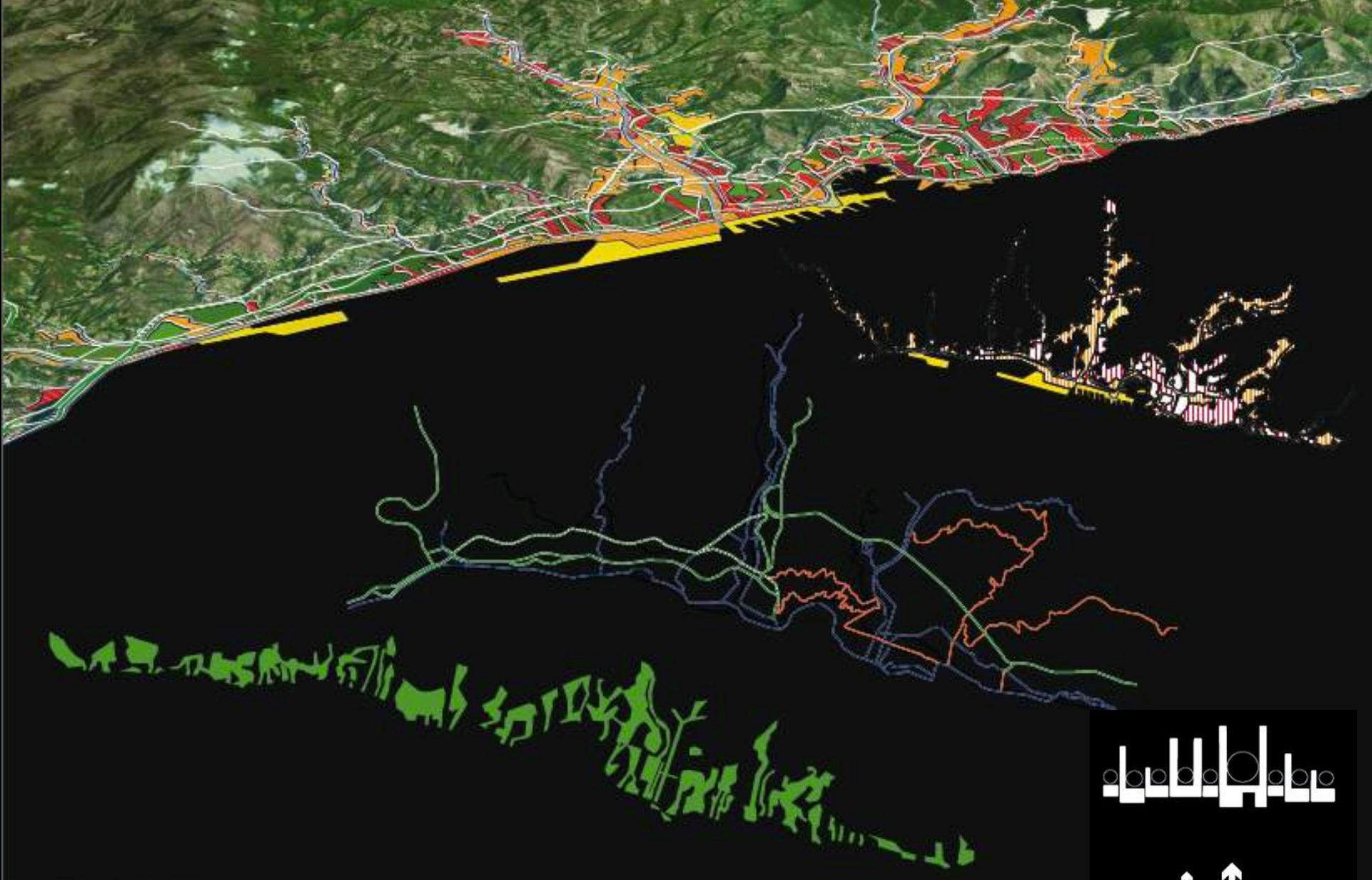
Hi-Cat. Net



Hi-Cat. Land-Links



Hi-Cat. Land-Grid



GOA= LLUULL



Sinapsi Valpolcevera

Studenti: Collatali Matteo, Insana Veronica, Longinotti Elena, Salvo Enrico
 Docente: Manuel Gausa + GicLabb

Acqua e verde per reimmaginare la Genova contemporanea. La città di Genova è nata e storicamente si è sviluppata in strettissima correlazione con il proprio territorio.

Questa relazione con l'avvento dell'industria e delle nuove tecnologie è stata compromessa dando luogo alla produzione di una moltitudine di spazi residui, ambienti naturali isolati ed abbandonati tra le pieghe delle infrastrutture o della densità del costruito.

Il progetto individua gli spazi d'acqua e di verde residuale e non all'interno della città per definire un nuovo livello urbano.

Dalla valorizzazione di questi elementi naturali nasce una griglia sinaptica, una rete di spazi di leisure la cui peculiarità sta nelle connessioni che possono variare intensità e peso e il cui scopo è rivalutare e riattivare realtà ora ignorate o scarsamente percepite.

Con questa logica il progetto mira a definire nuove percorrenze all'interno dello specifico contesto e contemporaneamente a porre il campo a nuove traiettorie e scambi con gli altri ambiti urbani limitrofi. Il progetto sulla Valpolcevera ha un duplice scopo: da un lato mira a ricucire le connessioni tra i due lati del fiume, dall'altro vuole rivalutare questo ambito urbano aggettivandolo di nuove valenze e funzioni.



Centro Sinaptico

Studenti: Emilia Gagné-Loranger | Andrea Cicco | Antony Roy | Silvia Tortorolo
 Docente: Manuel Gauna + GicLab

Acqua e verde per re-immaginare la Genova contemporanea. La città di Genova è nata e storicamente si è sviluppata in strettissima correlazione con il proprio territorio.

Questa relazione con l'avvento dell'industria e delle nuove tecnologie è stata compromessa dando luogo alla produzione di una moltitudine di spazi residui, ambienti rurali isolati ed abbandonati tra le pieghe delle infrastrutture o della densità del costruito.

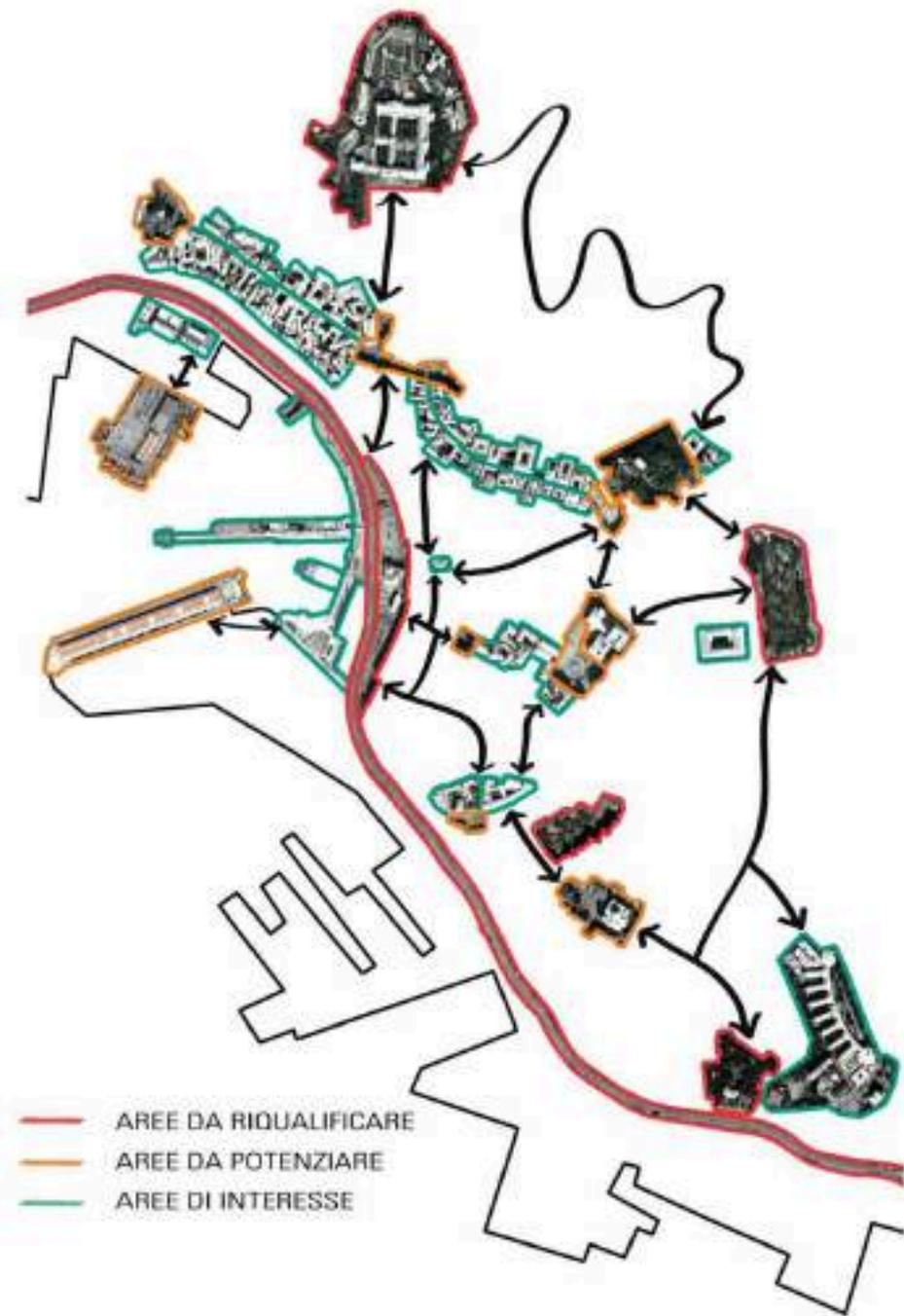
Il progetto individua gli spazi d'acqua e di verde residuale e non all'interno della città per definire un nuovo livello urbano.

Dalla valorizzazione di questi elementi naturali nasce una griglia sinaptica, una rete di spazi di leisure la cui peculiarità sta nelle connessioni che possono variare intensità e peso e il cui scopo è rivalutare e riattivare realtà ora ignorate o scarsamente percepite.

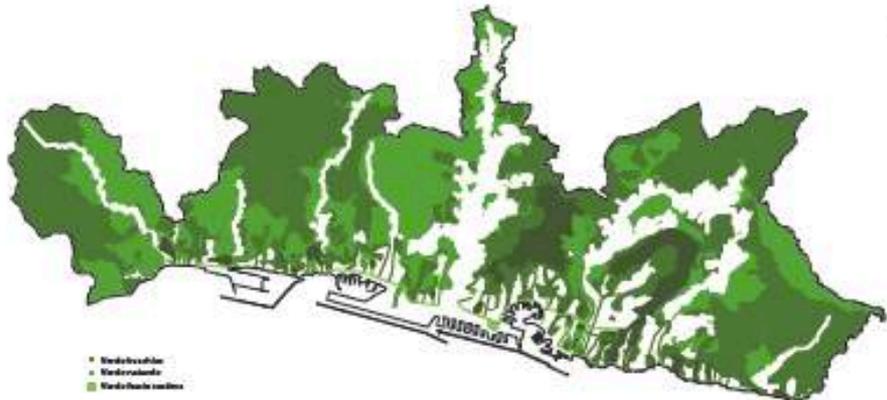
Con questa logica il progetto mira a definire nuove percorrenze all'interno dello specifico contesto e contemporaneamente apre il campo a nuovi traiettorie e scambi con gli altri ambiti urbani limitrofi.

Il progetto sul Centro Storico in particolare mira a potenziare ed aumentare interconnessioni verticali che attraverso la Città Vecchia collegano il Porto Antico con il sistema dei parchi urbani della città espansa.

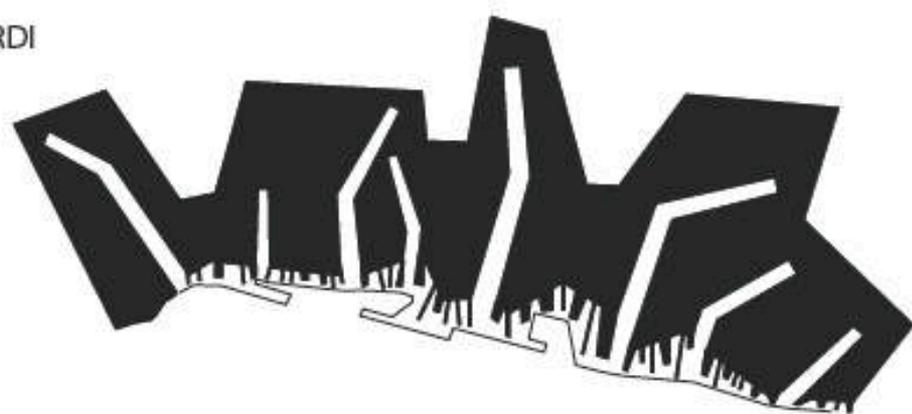




VERDI



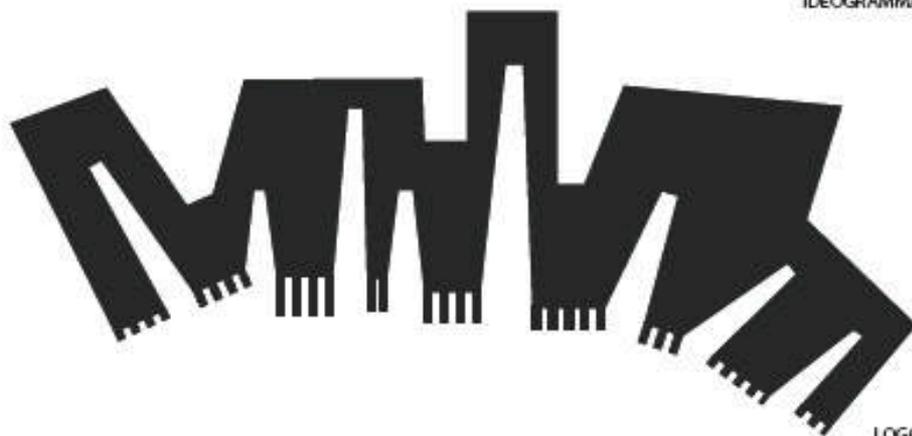
PLANIMETRIA



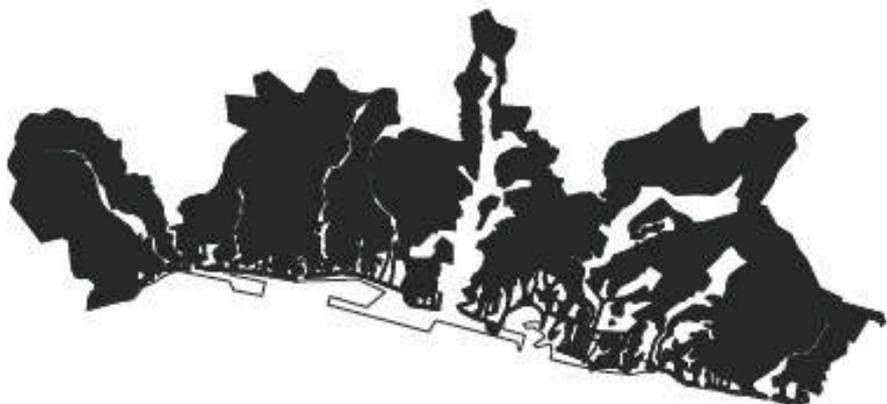
IDEOGRAMMA



SCHEMA



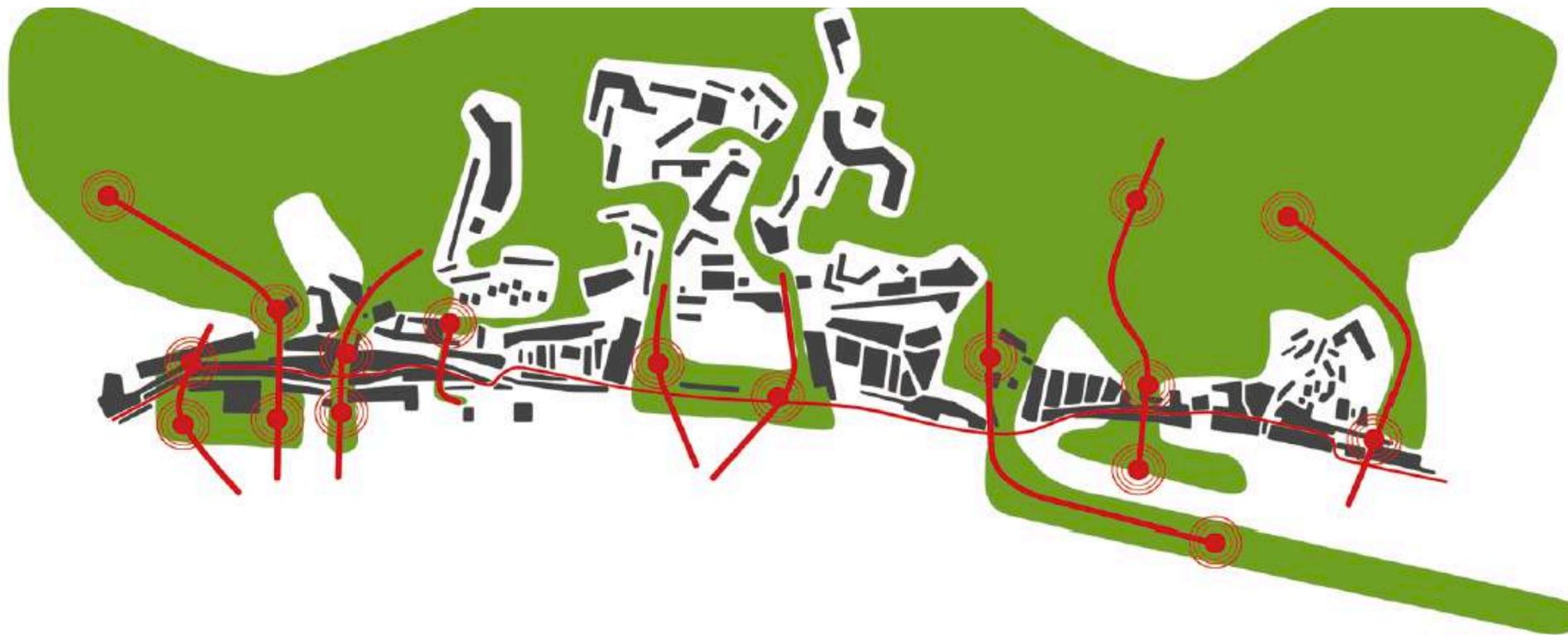
LOGO



DIAGRAMMA



LOGO



CONNESSIONI VERTICALI



PERCORSO

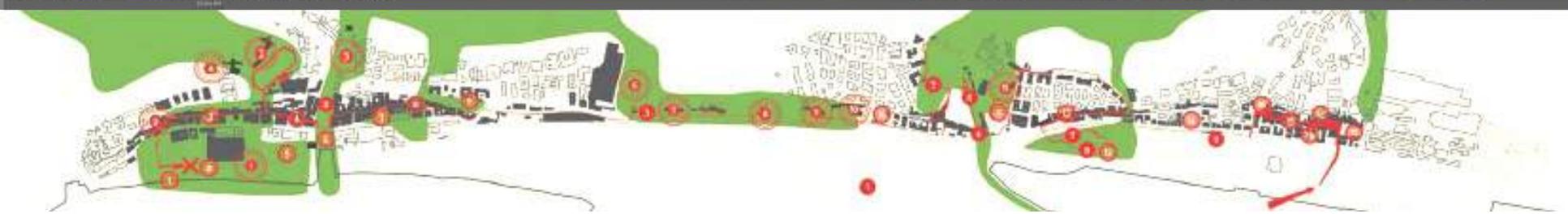


POLI ATTRATTIVI



VERDE CONNETTIVO

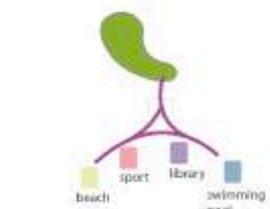
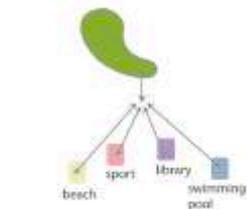
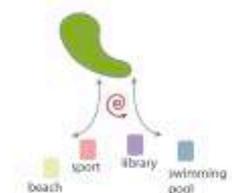
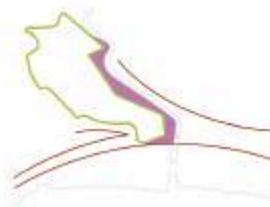
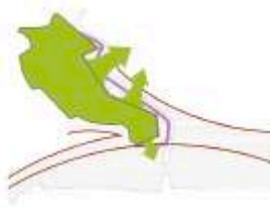




Testista: Valentina Gresso
 Relatore: Manuel Gausa - Antida Gazzola
 Correlatori: Nicola Canessa

Il progetto, nasce dal desiderio di creare uno spazio pubblico dove le persone, comprese le figure deboli della popolazione, possano trascorrere tempo di qualità. Per comprendere quali fossero le necessità da soddisfare, si è scelto di svolgere un'approfondita ricerca sulla popolazione, studiando i bisogni nelle differenti fasce di età e le principali problematiche riscontrate nella società odierna. Sono stati studiati luoghi, spazi ed edifici esistenti in modo da creare uno spazio accogliente dal punto di vista percettivo. Il quartiere scelto, Voltri, nel ponente della città di Genova, si presenta oggi come un nodo infrastrutturale. Grazie a questo la città può ottenere migliori connessioni e migliorare la propria economia, ma gli abitanti hanno perso importanti luoghi a loro disposizione e la percezione del quartiere è quella di uno spazio frenetico e confusionale. La proposta di progetto viene fatta all'interno di un'area industriale, che in futuro

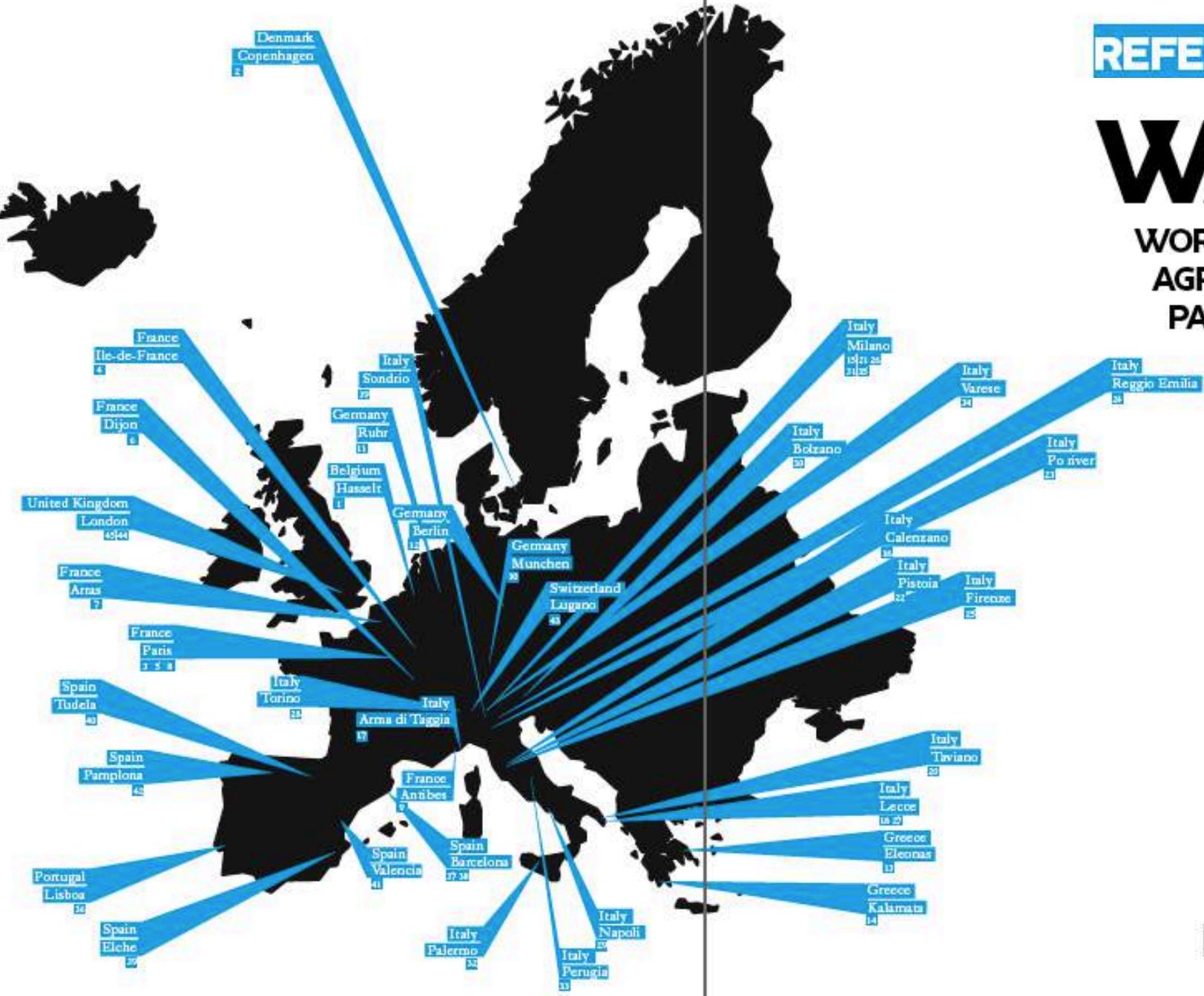
dovrà essere riconvertita, vicina al centro abitato e ad un importante parco. Il progetto predisponde per l'area un'implementazione dei servizi, come l'attuazione di percorsi sicuri con il centro cittadino e un serie di strumenti che permettano di creare un polo dove sia possibile organizzare la programmazione globale delle attività svolte nei principali edifici e spazi del quartiere. Le persone raggiungendo l'area, inizierebbero a percorrere nuove strade, ottenendo un nuovo connettivo sociale, fondamentale per una nuova Voltri Slow. Lo spazio esterno, composto da varie strutture per lo svago e lo sport, crea uno spazio filtro tra la città e il parco dando nuovi accessi a quest'ultimo, oggi insufficienti. Ultimo step della progettazione, la riconversione di un edificio industriale a sociale con al suo interno spazi pubblici e spazi commerciali con il fine di creare una forte struttura sociale di riferimento e nuove forme occupazionali.



REFERENCES

WAP

WORLD AGRICULTURAL PARKS



EUROPE



PARCO AGRICOLO DELLA PIANA

Integrate and qualify Tuscany as polycentric city
2005

This park is one of the first concrete examples of the strengthening of the polycentric system of Tuscany through the development of a large area with strong rural connotations.

It contributes to the redevelopment of the area and pursues the quality of the urban system of which it becomes the connective tissue.



Credito: ima.it

28

Italy
Firenze



PARCO AGRICOLO SUD MILANO

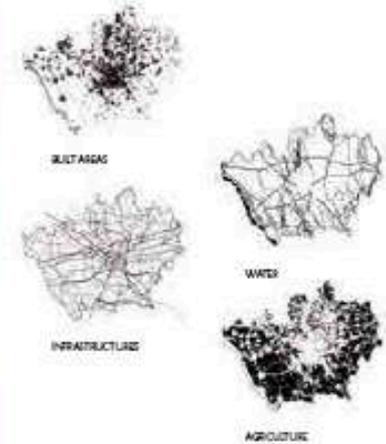
2005

The park has a semi-circular shape around Milan. On the west it joins with the *Parco del Ticino*, on the east with Parco dell'Adda. The Park aims to preserve agricultural activities, vegetable-growing and forests, protect natural sites, value the historical heritage and the landscape in degraded areas, inform and guide users to a respectful use of natural resources. The intense agricultural layout characterizes the park, with its rich net of streams and artificial canals, and the agricultural street network.



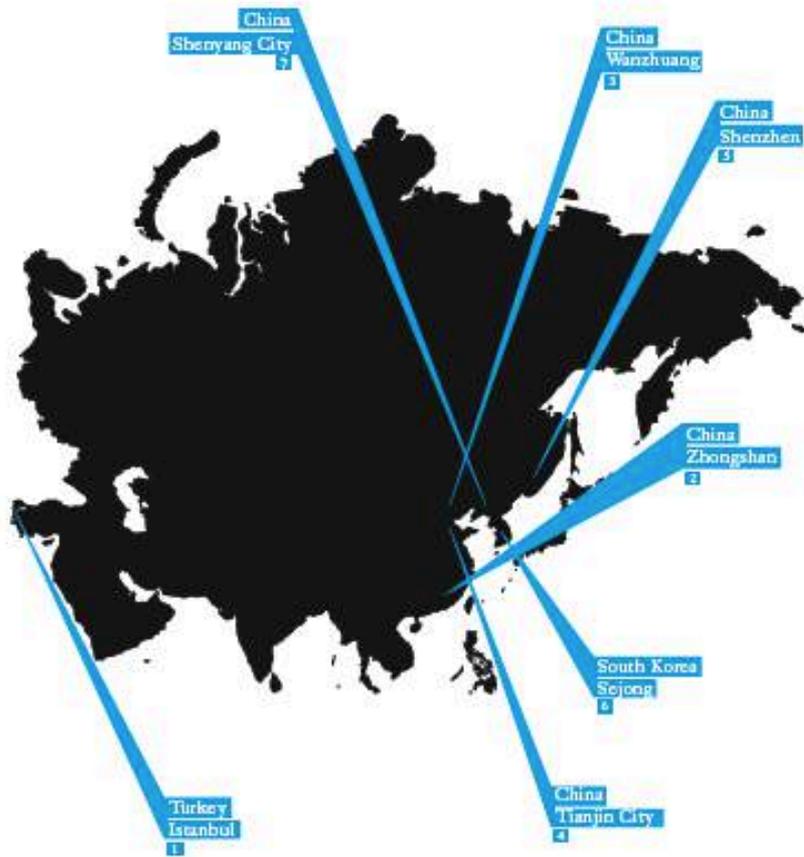
Credito: parka.it

29



Italy
Milano





ASIA/MIDDLE EAST



VALLEY URBAN DESIGN

Cendere Valley Urban Design Project for a greener Turkey
EAA architects
 2011

The new project aims to meet these new found requirements while maintaining the texture and strengthening the green credentials of the valley. The design proposal by EAA architects focuses on a controlled population density for maintaining the ecological characters of the area and providing a sustainable dwelling place to the residents. For this, the architects have planned to erect buildings along Cendere and Anadolu avenues in the area. The buildings would lie in continuous low rise blocks. There will be commercial units on the ground floor while arcades along the edge of both avenues will help create a kind of sheltered walkway all along.

Turkey
 Istanbul
 1





AMERICA



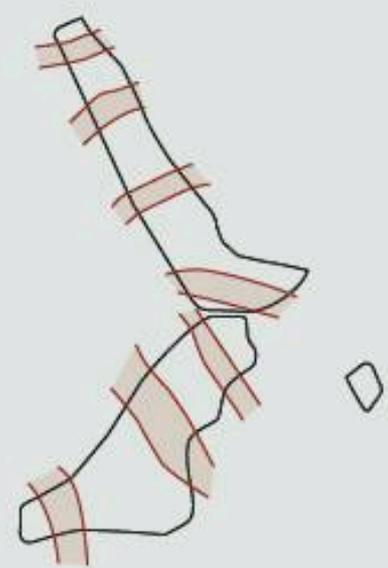
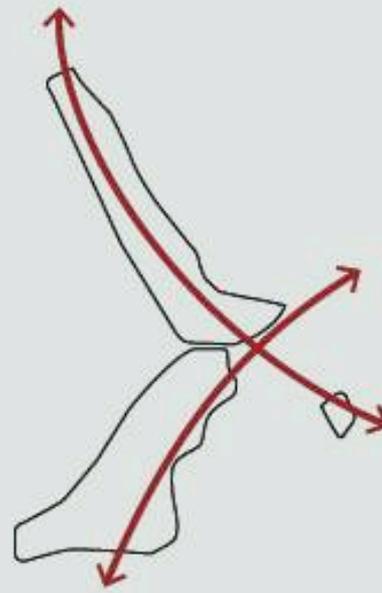
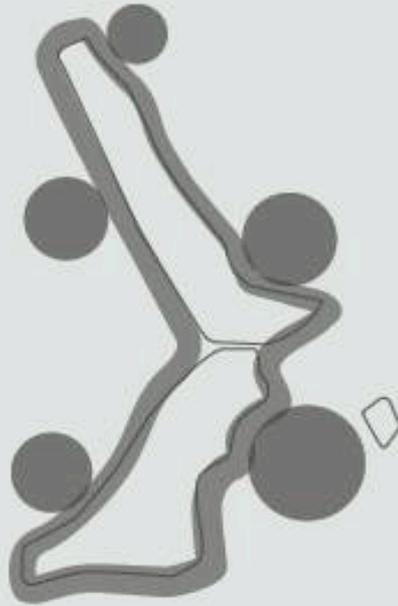
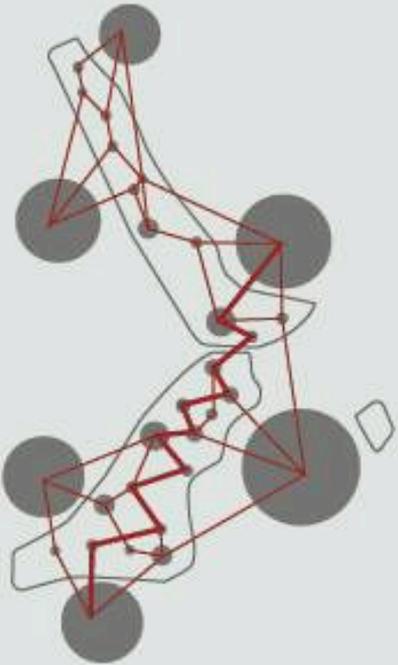
URBAN CURRENT[S]

A conceptual framework for the development of the city of Medellin
L+CC, Taller 301, Openfabric
 2013

Working with 'found objects', as it is called in the art world, the proposal grounds the design in its place. Much of the land available along the riverfront is trapped in cloverleaf car interchanges. Additionally, those spaces are filled with much of the mature plant life of the waterfront, but are unreachable spaces for pedestrians. By simply removing the 'inner leafs' of the interchanges, pedestrians can access these spaces. In combination with the removal of half of the roadway next to the riverfront, much more space is given to people.

Colombia
 Medellin
 1





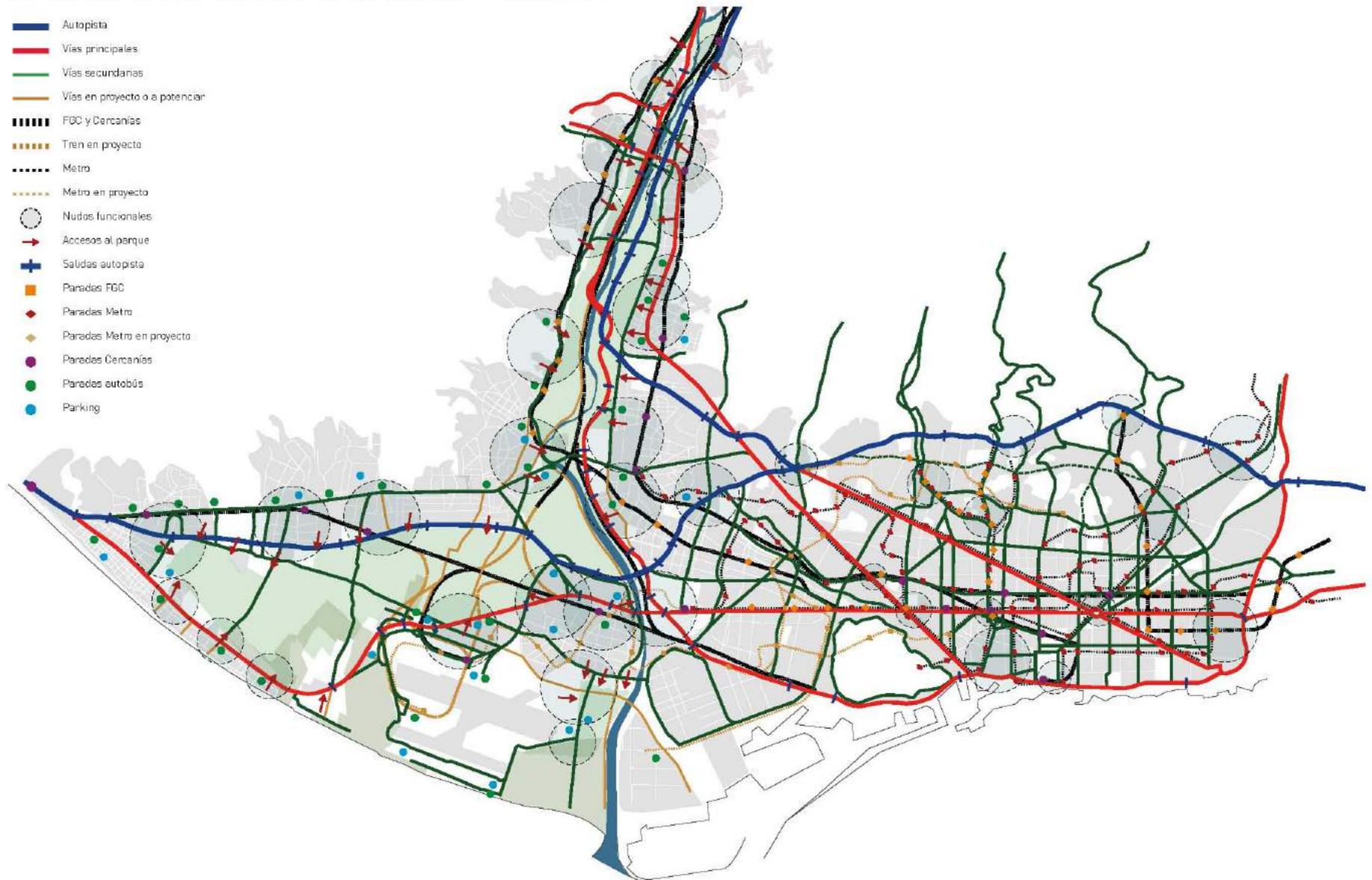
PABLL _ BCN+ PARQUE AGRARIO DEL BAIX LLOBREGAT

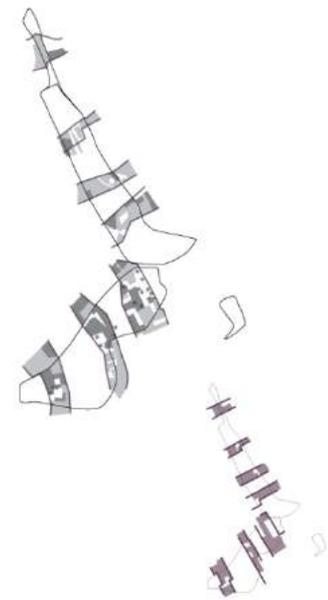
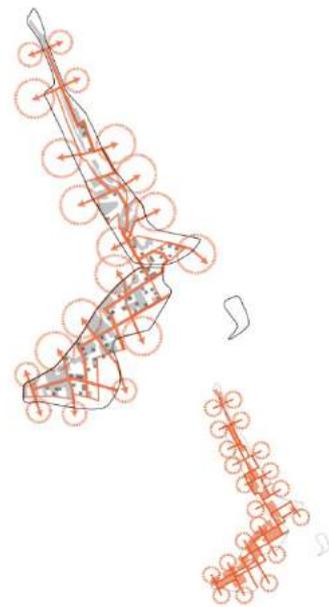
PROPUESTAS ESTRATÉGICAS DE ESTUDIANTES

Ejemplos de actuaciones urbanas

15/12/2014

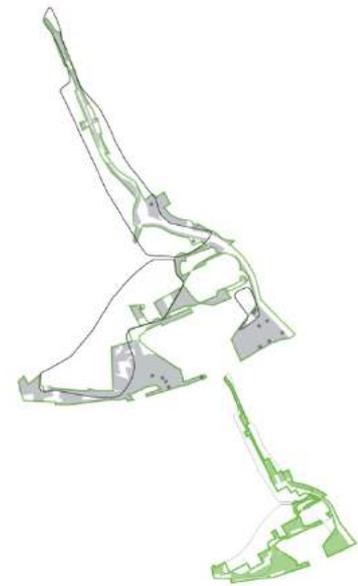
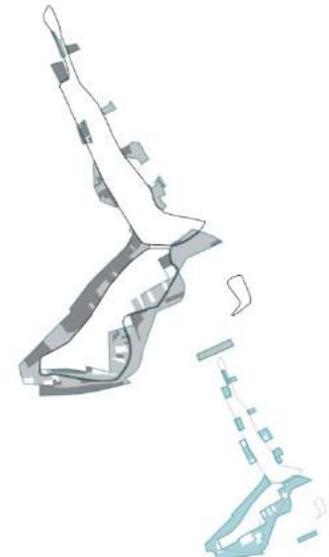
MAPA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y TRANSFER INFRAESTRUCTURALES





SISTEMA A: LA RED CENTRAL DE CAMINOS, LA Z INTERIOR

SISTEMA B: LAS BANDAS TRANSVERSALES, LAS H ENT



SISTEMA C: EL ANILLO PERIMETRAL, LA O ENVOLVENTE

SISTEMA D: LA ESPINA VERDE, LA Y

ESQUEMA ESTRATÉGICO INTENCIONAL

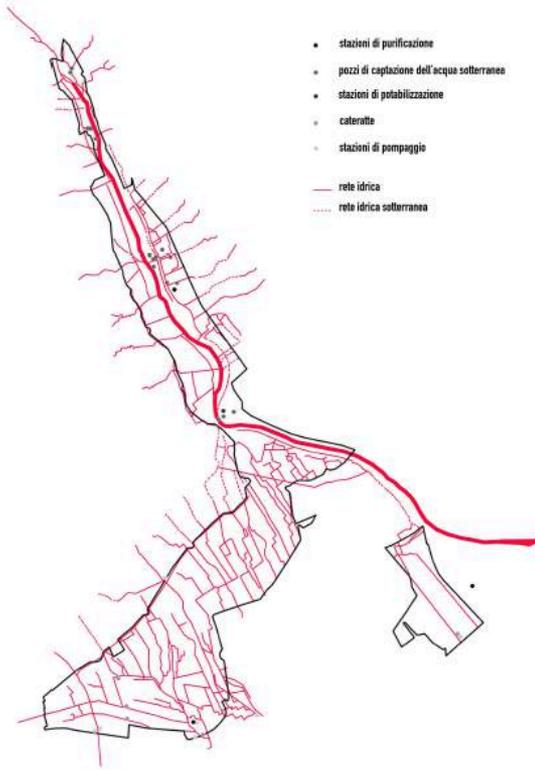


PLANIFICACIÓN URBANA ACTUAL

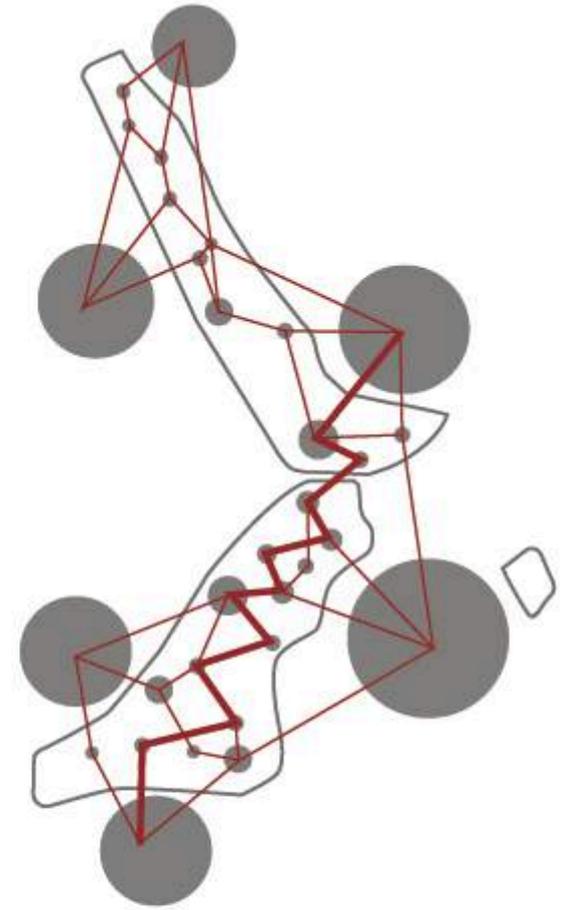
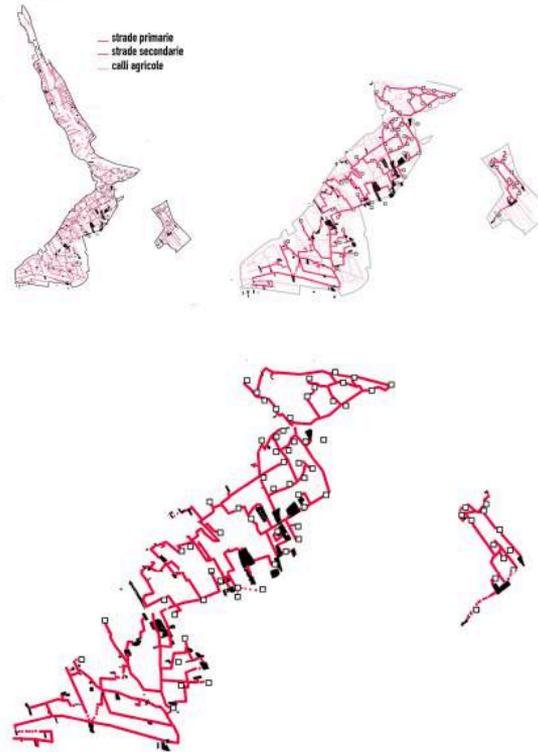
- Verde filarmetropolitano
- Verde protegido
- Huertos urbanos
- Agrociudad y zonación
- Equipamientos
- Distritos y barrios
- Servicios aeroportuaria
- Servicios
- Industrial
- Infraestructuras
- Carreteras/estructuras
- Carreteras perifericas
- Carreteras rurales



WATER NET

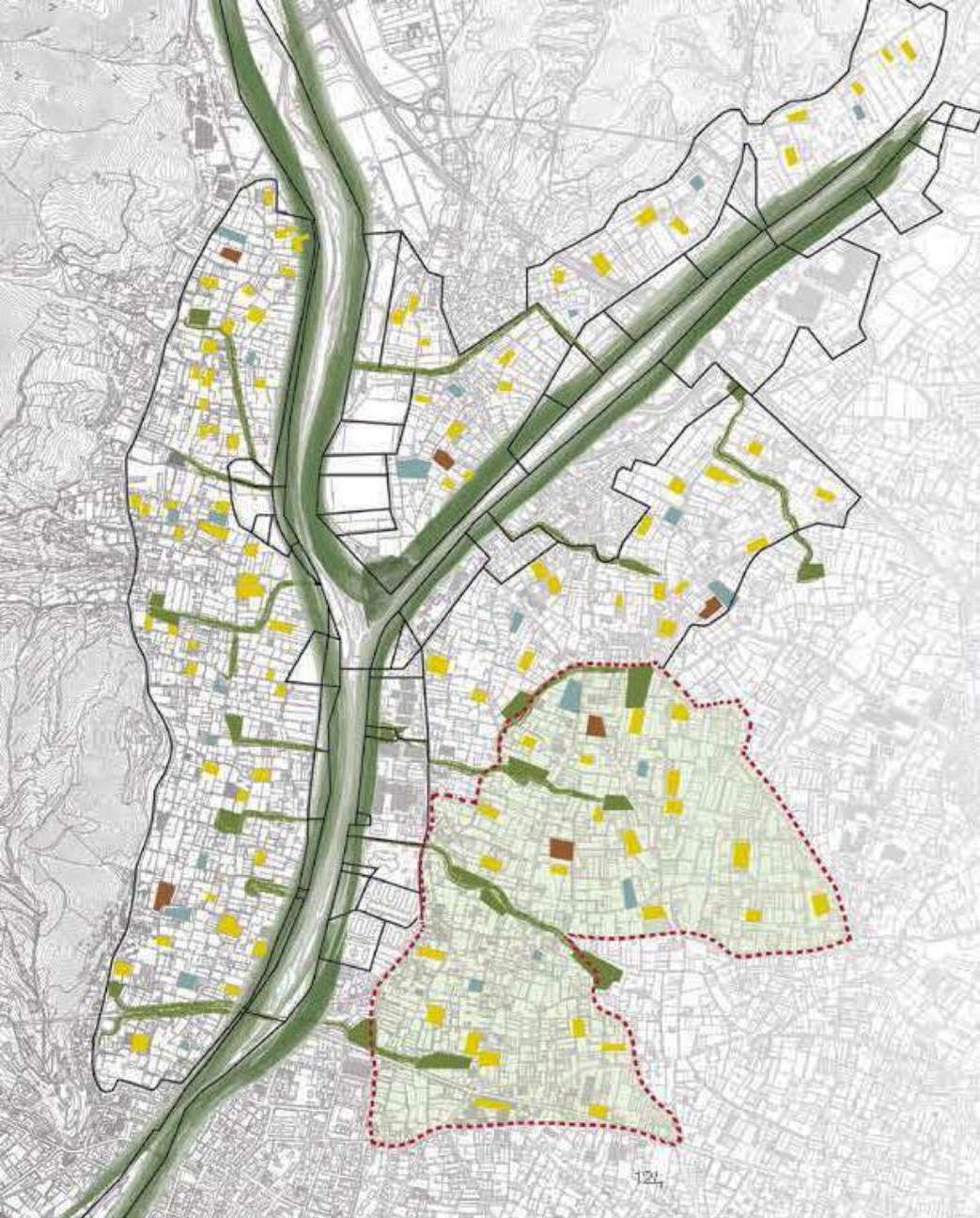


NEW LINK



**FAVORECER CIRCUITOS INTERNOS Y
CONEXIONES EXTERNAS**

Favorire circuiti interni e connessioni esterne.

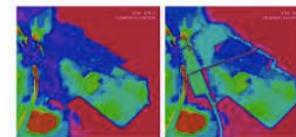
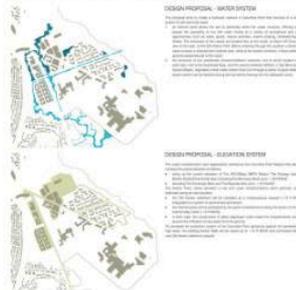
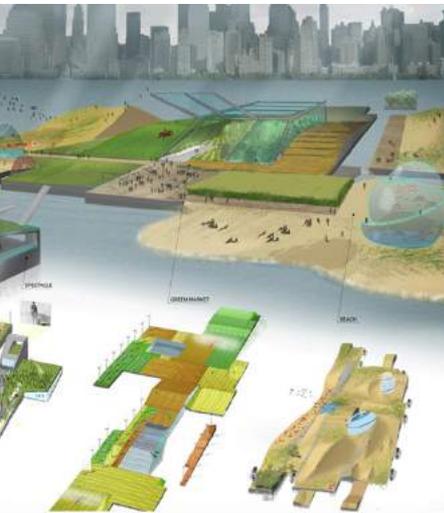




ka_
au

Knowledge
Alliance
for Advanced
Urbanism





TOTAL RESILIENT APPROACH



GENERAL PLAN OF INTERVENTIONS - Bay and Site



