

# Lo scenario dell'ecoregione urbana: il ponente genovese

*Lidia Bisio, Giampiero Lombardini, Paola Segalerba<sup>1</sup>*

## 1. L'ecoregione urbana del Ponente genovese

L'ecoregione urbana,<sup>2</sup> risultato dello strutturarsi di fasce insediativo-ambientali sui territori collinari limitrofi a centri urbani di una certa dimensione ormai consolidatisi nelle rispettive armature urbane regionali o sub-regionali, si differenzia da molti processi di diffusione urbana e di metropolizzazione<sup>3</sup> che in epoca recente hanno interessato molte aree urbane italiane e non solo. Essa determina un fenomeno per molti versi nuovo di riappropriazione del territorio e, seppur con deviazioni, scarti e limiti, una ripresa virtuosa del ciclo di territorializzazione, dando luogo ad assetti maggiormente equilibrati tra attività antropiche ed ambiente.

Si pone quindi, in primo luogo, un preliminare problema di rappresentazione di questa peculiare forma insediativa. L'ecoregione urbana della collina di Ponente genovese, è emersa allora durante la ricerca dalla rappresentazione del patrimonio territoriale del territorio ex rurale<sup>4</sup> (oggi in buona parte ancora conservatosi nei suoi segni e in molte delle sue forme). Questo, a sua volta, emerge (attraverso il metodo della complessità)<sup>5</sup> dalla lettura selettiva dei principali fenomeni che lo compongono: l'armatura insediativa, la rete dei percorsi di rilevanza sia territoriale che locale, il paesaggio "rurale". Un rurale senza quasi più attività agricola (o con attività agricola molto marginale)<sup>6</sup> ma che esprime ancora le relazioni dinamiche tra attività umane ed ambiente.

<sup>1</sup> Lo scritto è stato pensato ed elaborato insieme dai tre autori. In particolare, Lidia Bisio ha redatto i paragrafi 1 e 4, Giampiero Lombardini i paragrafi 2, 3, 5, 6 e 7, Paola Segalerba il paragrafo 5. L'elaborazione informatica delle immagini è stata curata da P. Segalerba. G. Lombardini ha redatto la tavola di scenario.

<sup>2</sup> Per una prima definizione di "ecoregione urbana" si rimanda a Besio [2005].

<sup>3</sup> Indovina [2005].

<sup>4</sup> Si rimanda ai contributi di M. Basio e A. Magnaghi in Magnaghi [2005].

<sup>5</sup> Cfr. il contributo di M. Besio nel presente volume.

<sup>6</sup> Cfr. Lanzani [2005]; Robiglio [2005].

## **2. Caratteri del territorio e modelli insediativo-ambientali in evoluzione**

Lo sviluppo urbano ed i processi di urbanizzazione nell'area genovese hanno alcuni caratteri preminenti (anche di carattere generale) che non possono essere dimenticati prima di costruire un qualsivoglia modello interpretativo che voglia essere di supporto per un'idea progettuale o scenariale.



Tra questi, in particolare, emergono:

· *La prevalenza del recupero del patrimonio rispetto ai processi di diffusione urbana.* Dopo la fase dell'industrializzazione, siamo da qualche tempo subentrati nella fase della post-industrializzazione senza che Genova abbia conosciuto ampi fenomeni di diffusione urbana invece riscontrati in altre realtà urbane italiane. A parte il caso della costruzione dei quartieri collinari di edilizia economico-popolare, la collina retrostante la costa ha subito un lento processo di riutilizzazione, con deboli o debolissimi fenomeni di diffusione urbana. Essa ha conservato così, in buona misura, i tratti del paesaggio rurale preesistente, ma ha cambiato natura, divenendo un'alternativa all'abitare in città.

· *Il recupero selettivo del patrimonio rurale.* Il Ponente genovese è una realtà territoriale che ha vissuto circa venti anni di netto declino (demografico, economico, ecc.) ma che negli ultimi dieci ha invece assistito ad un processo di profonda trasformazione della propria economia urbana.

· *Il forte condizionamento del fattore ambientale e morfologico nella formazione dell'insediamento collinare.* Il fattore morfologico è indubbiamente un fattore limitante dello sviluppo urbano genovese (in quanto "costringe" la città entro limiti piuttosto stretti e ne condiziona le tipologie insediative, che come tendenza generale si presentano sempre di densità medio-alta). Il fattore morfologico condiziona inoltre fortemente anche l'andamento dei confini urbani della città compatta, che a Genova appaiono, in molti casi, molto più netti che non in altri contesti.

· *La dominanza, in collina, della funzione residenziale, ma con presenza diffusa di servizi di vicinato.* La tendenza fatta registrare in diverse altre realtà urbane alla deconcentrazione di funzioni in parte anche di pregio, a Genova non si è mai affermata, per cui, a grandi linee, si possono distinguere tre grandi aree urbane: l'area centrale di impianto storico, l'area della città compatta moderna (ossia l'area urbana sorta con le modalità tipiche delle periferie industriali degli anni '50-'80), ed infine un'ampia area di cornice urbana, prevalentemente monofunzionale (dove cioè la residenza è il carattere dominante), ma dove sopravvivono (e talvolta anzi si consolidano) attività di servizio di vicinato.

· *Un'evoluzione delle dinamiche territoriali orientata al recupero del patrimonio ex rurale.* Nell'area considerata gli innovativi processi in corso, che configurano un vero e proprio modo alternativo di abitare rispetto a quelli tradizionali della città compatta,<sup>7</sup> hanno alla base il recupero dell'ampio patrimonio territoriale un tempo costituito dai sistemi agrari di collina sui quali, in parte, si erano avviati tra otto e novecento anche interessanti fenomeni di proto-industrializzazione.

<sup>7</sup> Per una trattazione generale di questi fenomeni, anche se in contesti diversi, si può fare riferimento a Donadieu [2006].

Nell'ambito di queste linee di tendenza generali, in quest'area che si potrebbe definire "cornice urbana esterna", coesistono situazioni molto diversificate, sia sotto il profilo morfologico che funzionale: si possono distinguere infatti la collina costiera, la collina interna, gli assi di fondovalle (con significativi episodi di quei processi di proto-industrializzazione di cui si diceva sopra), gli insediamenti di promontorio vallivo di matrice storica, la permanenza di tessuti radi con tipologia a villa. Provando a sintetizzare, si possono però individuare tre ben definite "fasce ambientali" che, a partire dalla costa fino ad arrivare allo spartiacque appenninico, scandiscono tre diverse forme territoriali.<sup>8</sup> Alla città compatta, lineare, che forma la struttura storica e moderna dell'area metropolitana genovese, si succede, in perfetta contiguità, l'area collinare, caratterizzata da forme insediative ed usi del suolo più diffusi e rarefatti, anche se ancora ancorate funzionalmente alla città costiera. Tale seconda fascia è il risultato della ripresa selettiva del patrimonio territoriale dell'area rurale di formazione storica e si può distinguere in due ambiti: uno maggiormente denso e strutturato ed un secondo, alle sue spalle, caratterizzato da forme insediative ancora più rarefatte. Infine vi è poi l'ampia fascia, dominata dalla componente naturale (il bosco, il castagno, il prato pascolo) che dai crinali scende verso valle, creando una vasta area ambientale strutturata per corridoi vallivi e che si pone a corona delle due fasce insediative "rurali". Questo modello, insediativo ed ecologico allo stesso tempo, si ripete con forme analoghe in tutti i sistemi vallivi del Ponente genovese, perpendicolari alla costa e contigui uno all'altro. Le sezioni vallive intermedie (quelle dove si sono concentrate le più recenti forme di riutilizzazione e trasformazione) assumono un valore rilevante, in quanto vengono a configurarsi come un'alternativa alla città tradizionale, dando luogo ad originali rapporti tra spazi aperti (basati sul recupero del preesistente paesaggio terrazzato, coltivato soprattutto ad uliveto) ed insediamento diffuso.

### 3. Costruire scenari per il progetto dell'ecoregione urbana

La costruzione di carte di scenario è partita dal presupposto che lo scenario si può intendere come una "previsione del presente", cioè come uno strumento utile a fare emergere relazioni e sistemi di relazioni già presenti in un territorio (alcuni anche in forma "embrionale") e che si sedimentano in un insieme di forme fisiche, di funzioni e di

<sup>8</sup> Leggendo tale scansione in senso longitudinale, ci si accorge che queste tre fasce ambientali caratterizzano i diversi sistemi vallivi che formano l'ecoregione urbana individuata. L'esercizio di individuazione di queste tre fasce può essere interpretato come una rilettura semplificata ed adattata al contesto della geddesiana "sezione di valle", che può essere intesa come metafora e chiave interpretativa illuminante nel caso di studio (cfr. Geddes nella sua formulazione originaria, poi ripresa, per certi aspetti, anche da McHargh e più recentemente da Newson).

relazioni che costituiscono il patrimonio territoriale.<sup>9</sup> Lo scenario quindi non è inteso tanto nella sua accezione di “proiezione” verso il futuro di desideri, aspirazioni o semplicemente<sup>10</sup> di trend storici, ma come un momento di sintesi tra rappresentazione e visione, dove la rappresentazione degli innumerevoli processi spontanei di trasformazione e “ri-significazione”<sup>11</sup> del territorio è l’aspetto più importante. Sulla base della ricostruzione dei movimenti spontanei e molecolari che stanno avvenendo in questi ultimi anni in questo territorio si è basata la costruzione delle carte di scenario, dove viene rappresentato quel diverso modello di abitare che sta emergendo, pur con contraddizioni e limiti, in quei luoghi.

L’ipotesi seguita è quello dello “scenario normativo”, anche se non allude a norme d’uso dei suoli e ad assetti fisici predeterminati, ma mantiene il suo carattere visionario, immaginando un’evoluzione del territorio,<sup>12</sup> nel senso della sostenibilità ecologica<sup>13</sup> di alcune dinamiche oggi in essere. Esso si pone l’obiettivo di rappresentare possibili nuove regole dell’insediamento, a partire dai processi spontanei in atto. Vuole evidenziare quei processi di auto-organizzazione<sup>14</sup> che possono portare a nuovi assetti più sostenibili. Non è quindi prefigurazione normativa quanto piuttosto rappresentazione delle direzioni di un cambiamento possibile, auspicato. Lo scenario costruito ha però anche una natura strutturale e tecnica, poiché mette in evidenza le regole ed i codici che soggiacciono all’organizzazione territoriale, alle immagini del paesaggio, alle relazioni tra i fattori ambientali. Traccia le direzioni in cui le regole, rilevate nello stato attuale come esito dei processi di costruzione dello spazio abitato, possono evolvere e trasformarsi, secondo gli attuali codici disciplinari, per avvicinarsi asintoticamente allo “scenario come sogno”.<sup>15</sup>

Questa operazione di ricostruzione e rielaborazione, prende le mosse dalla “scomposizione” in tematismi specifici di diversi fenomeni (della natura, dell’insediamento, dell’abitare, della mobilità) per giungere successivamente, nella fase conclusiva della ricerca, all’elaborazione di immagini di sintesi.<sup>16</sup>

Lo “scenario” propone infine rende esplicito un ordine nascosto,<sup>17</sup> soggiacente alla forma indifferenziata della diffusione urbana rappresentata secondo gli assi coordinati dello spazio bidimensionale della carta geografica.

<sup>9</sup> Un inquadramento metodologico al concetto di scenario qui impiegato fa riferimento a Vettoreto [2003] ed alla relativa bibliografia.

<sup>10</sup> E anche più tecnicamente: Kakhee [1999].

<sup>11</sup> Cfr. Turri [1998].

<sup>12</sup> Dematteis [2005].

<sup>13</sup> Saragosa [2005].

<sup>14</sup> Per un’introduzione generale al tema, soprattutto sotto l’aspetto etico-politico, cfr. Moroni [2005].

<sup>15</sup> Cfr. il contributo di M. Besio nel presente volume.

<sup>16</sup> Utilizzando il “metodo della complessità”: M. Besio nel presente volume.

<sup>17</sup> Cfr. Besio [2005].

#### 4. Alcune declinazioni dello scenario nel caso del Ponente genovese

La rappresentazione della progettualità diffusa che concorre al formarsi dell'ecoregione urbana ha costituito quindi la premessa per elaborarne poi lo scenario. Tale rappresentazione ha focalizzato la sua attenzione su alcuni processi rilevanti, che si possono cogliere a partire dall'interpretazione dei fenomeni di strutturazione fisica in atto.

a) *Il recupero dell'insediamento storico.* Uno degli aspetti più vistosi della "città diffusa" è l'elevato consumo di suolo.<sup>18</sup> Al contrario, il formarsi dell'ecoregione urbana non si traduce in consumo ma piuttosto in un recupero di suolo: aree rurali che hanno perduto, in tutto o in parte, la connotazione agricola e che riacquistano senso nei progetti di vita di nuovi abitanti. Nel Ponente genovese il recupero è spesso anche edilizio, per via del notevole patrimonio in stato di degrado; ma la dimensione più interessante è forse quella del riuso degli spazi aperti, della ripresa di frequentazione di aree marginali, che si manifesta talvolta anche in una nuova vita comunitaria in nuclei che sembravano destinati all'abbandono.

b) *Il presidio ambientale.* Il recupero dei territori rurali in abbandono produce azioni di presidio del territorio. Il recupero insediativo favorisce maggiori funzioni di controllo e manutenzione del territorio. Un territorio che, nell'area genovese, a causa delle caratteristiche climatiche, idrologiche e geomorfologiche, è particolarmente vulnerabile, e per il quale quindi una funzione di presidio (anche se non legata esclusivamente a forme di conduzione aziendale di tipo agricolo) è fondamentale.

c) *L'integrazione economica.* L'ecoregione urbana si propone come netta alternativa ai quartieri dormitorio con i quali direttamente confina. Essa è uno spazio di integrazione economica sotto due diversi punti di vista: perché integra residenza e produzione; perché gli abitanti vi possono trovare la possibilità di svolgere attività che producono reddito integrativo. Per quanto riguarda il primo aspetto, l'ecoregione urbana dà spazio, in primo luogo, ad aree agricole residue, in almeno un caso (la produzione di basilico per il pesto) ad alta specializzazione e con produzioni di qualità. Ma in essa si sono formati anche piccoli distretti di produzioni artigianali o che integrano vendita ed artigianato.

d) *Servizi alla città.* E' senz'altro vero che l'ecoregione urbana dipende in gran parte dalla città per le attività di servizio (specificatamente quelle di carattere urbano); il suo strutturarsi in ragione dell'accesso ai servizi erogati in ambito urbano è uno dei fattori che ne spiega forma, struttura ed evoluzione. E' però anche vero che l'ecoregione urbana, si qualifica in quanto fornitrice di particolari servizi, diversi e spesso alternativi a quelli che si trovano nella città diffusa: non le grandi, ma piuttosto le piccole attività commerciali a artigianali; non il commercio, il divertimento di massa o lo sport a pagamento ma la fruizione del tempo libero vissuta nel rapporto con la natura.

e) *L'accessibilità*. I territori collinari dell'ecoregione urbana genovese vivono il grave problema dell'accessibilità, essendosi strutturati a partire da un riutilizzo solo parziale della rete delle antiche percorrenze storiche, stravolgendone spesso il senso attraverso la realizzazione di molti accessi separati ai singoli aggregati o anche ai singoli fabbricati. E ciò per adattarsi ai nuovi modi di spostarsi tipici dell'automobile. Ma alcuni elementi fanno intravedere possibilità nuove di intendere la mobilità e l'accessibilità in quest'area: attraverso un recupero attento di parte dei tracciati viarie storiche può infatti portare il sistema verso una generale organizzazione a rete dei vari centri collinari anziché continuare ad attestarsi sugli asfittici assi di penetrazione di fondovalle. Soprattutto se a questo si associa un nuovo modo di organizzare i servizi sul territorio: più decentrati ma anche organizzati secondo le nuove tecnologie ICT che possono garantire una loro maggiore diffusione e presenza.

In conclusione, si può dire che lo scenario vuole mettere in evidenza come l'ecoregione urbana possa rappresentare uno spazio di vita alternativo. Lo spazio dell'ecoregione urbana è attraversato da reti a cui collegarsi, ma è permeabile e poroso; in essa possono trovare accoglienza cittadini che, per necessità o per scelta, evitano sia la città centrale, sia la sua periferia moderna. L'ecoregione urbana è infatti meno costosa, meno controllata e meno selettiva della città, non è alienante o deprimente come la periferia; in definitiva, consente di espandere progetti di vita che nell'una e nell'altra non troverebbero collocazione; costituisce dunque essa stessa uno scenario alternativo.

## **5. Metodi e strumenti utilizzati**

La costruzione dello scenario per l'ecoregione urbana del Ponente genovese fa riferimento, quindi, non solo ad una dimensione immaginifica, visionaria: essa intende appoggiarsi ad uno schema formale della struttura delle relazioni tra fattori naturali e fattori antropici.<sup>19</sup> Per fare questo si è utilizzato il metodo della complessità, considerando l'ecosistema territoriale come un organismo unitario, costituito da tre fattori diversi (fenomeni naturali, fenomeni antropici e comunità di abitanti) che operano a scale di significato diverse. Un sistema, tuttavia, che mantiene una sua unitarietà (nonostante sia dotato di inerzie diverse nelle sue componenti) e che è capace di apprendere e di evolvere.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Lo scenario dell'ecoregione urbana rappresenta le modalità dell'abitare osservate da lontano, alla scala dell'area vasta e nella dimensione complessiva del sistema abitativo di una regione geografica (M. Besio nel presente volume).

<sup>20</sup> Per una visione ecosistemica, evolutiva, auto-organizzativa dei sistemi sociali (un contesto generale che può fare da sfondo anche per le interpretazioni dei sistemi territoriali) si fa riferimento principalmente a Kauffman [2000], Johnson [2001], Capra [1997], Eldredge [2002], Maturana e Varela [1985], Bateson [1984], Barabasi [2004], Buchanan [2003].

L'obiettivo è stato dunque quello di rappresentare i diversi sistemi di cui si compone l'ecoregione urbana, considerandola come un sistema complesso, che è stato perciò "scomposto" nelle sue componenti al fine di comprenderne meglio il funzionamento: le forme di uso del suolo e di sistemazione dei versanti, le morfologie dell'insediamento, la sintassi spaziale della distribuzione dei servizi di vicinato, le reti e l'accessibilità. Le carte sulle forme dell'insediamento hanno inteso invece individuare, attraverso gli strumenti offerti dalle tecnologie informatiche GIS, i "confini" dell'ecoregione urbana, che si estende al di fuori della città compatta e delle aree naturali (quelle dove cioè la presenza di artefatti umani è estremamente rarefatta). Le tecniche impiegate (basate sugli approcci dell'analisi spaziale)<sup>21</sup> hanno condotto ad un metodo per l'individuazione dei diversi confini e con tecniche analoghe si è proceduto all'individuazione delle diverse forme insediative che caratterizzano l'ecoregione urbana.

Le carte sulla presenza di servizi "di quartiere" e della mobilità hanno perseguito principalmente lo scopo di individuare gli stili di vita che si stanno diffondendo nell'ecoregione urbana. La carta dell'accessibilità e quella della distribuzione dei servizi hanno consentito così di cogliere alcune delle forme innovative di organizzazione del territorio.

### *5.1 Gli usi del suolo*

Partendo da basi cartografiche esistenti sia generali che tematiche si è operata una riclassificazione delle categorie di uso del suolo funzionale alla rappresentazione dell'ecoregione urbana. In quest'ottica, particolare attenzione e rilevanza è stata data alle categorie che individuano alcune caratteristiche peculiari del territorio periurbano (ad esempio: le aree ex rurali dove si stanno manifestando interessanti fenomeni di riutilizzo degli spazi aperti, attraverso forme di presidio ambientale per molti versi originali).<sup>22</sup> Il lavoro si è integrato con altre parallele ricerche che hanno consentito di rielaborare i recenti avanzamenti registrati nella costruzione della carta CORINE, approfondendo in particolare alcuni aspetti delle classificazioni del terzo e quarto livello. L'operazione di ri-classificazione è stata impostata nell'ipotesi di evidenziare le tre fasce che caratterizzano l'ecoregione urbana genovese: l'area urbana (urbanizzato compatto); l'area ex rurale, l'area naturale.

### *5.2 Le morfologie insediative*

Partendo dall'analisi dei soli oggetti costituenti l'edificato, si è costruita una metodologia volta a classificare in modo automatico (attraverso tecniche di analisi spaziale implementate attraverso il GIS) le principali forme insediative dell'ecoregione urbana. Attraverso questa operazione è stato possibile individuare per via analitico deduttiva (e non

<sup>21</sup> In questo caso si è fatto riferimento ad approcci derivanti dall'incrocio degli strumenti di analisi spaziale messi a disposizione dei sistemi informativi geografici con alcune tecniche di statistica spaziale (cfr.: Murgante [2004]; O'Sullivan, Unwin [2002]).

<sup>22</sup> Si veda, per un inquadramento generale, Basile e Cecchi [2001].

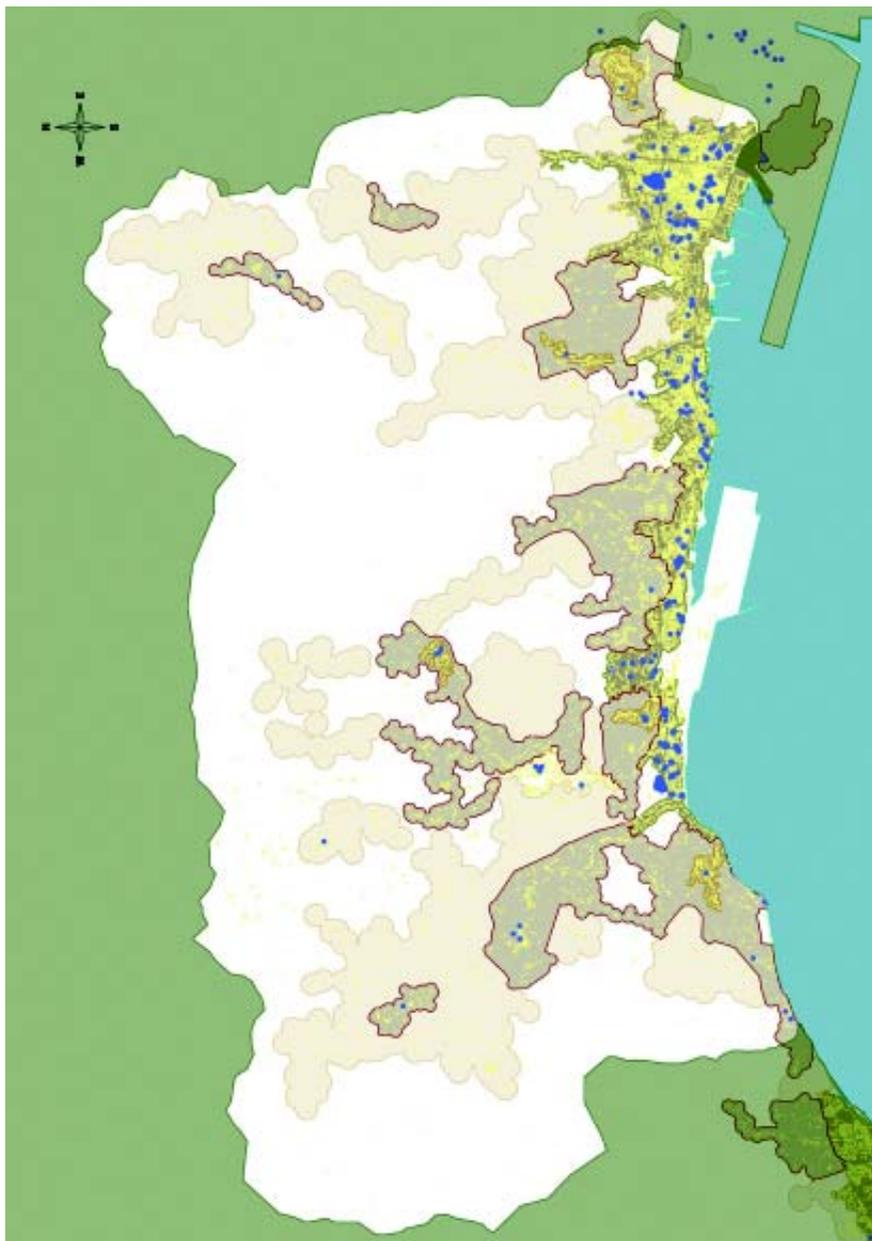
più per via semplicemente intuitiva) i confini delle tre fasce dell'ecoregione urbana, riconoscendo nella fascia periurbana, in particolare, le diverse forme insediative che la caratterizzano. L'approccio utilizzato si è articolato in alcuni passaggi che hanno consentito di individuare in momenti successivi i confini dell'ecoregione urbana. Il metodo si è basato sull'utilizzo delle funzioni di buffering interne al GIS, per riconoscere diversi gradienti di densità dell'urbanizzato. Le distanze di "pertinenza" imposte ai singoli manufatti edilizi hanno consentito di catturare in un unico indicatore sintetico sia il fattore contiguità che il fattore densità. Questi due parametri concorrono a definire i bordi dell'ecoregione urbana, costituita da tre fasce distinte: l'urbanizzato denso e compatto, il periurbano e le aree a bassa densità e forte connotazione naturale. I risultati ottenuti attraverso questo procedimento sono stati poi sovrapposti ai dati relativi alle componenti ambientali (geomorfologia, usi e copertura del suolo, terrazzamenti).

### *5.3 I servizi di vicinato e le polarità*

Utilizzando le basi dati presenti nelle cartografie digitali della Regione Liguria integrate con altre fonti, si è costruita una carta (riportata alla pagina seguente) dove sono stati messi in evidenza le attività di servizio, in particolare quelle attività che si possono ritenere di primaria importanza per l'abitare. Il lavoro è stato impostato in modo da poter valutare (oltre che rappresentare) la qualità dell'abitare nei territori analizzati. La ri-classificazione ha preso le mosse dalla gerarchizzazione delle semplici tassonomie presenti nelle basi dati originarie, distinguendo, in particolare, tra servizi di prossimità o di quartiere e servizi di tipo più strettamente urbano. Questo lavoro, in prospettiva, dovrebbe condurre ad una valutazione della diffusione dei servizi di prossimità e della dipendenza più o meno alta che i territori periurbani dell'ecoregione urbana hanno nei confronti dei servizi di tipo urbano.

### *5.4 L'accessibilità*

Anche in questo caso si è proceduto ad una gerarchizzazione a partire dalla semplice tassonomia delle carte digitali regionali. Per una prima valutazione si sono distinte le grandi infrastrutture dalla rete della mobilità veicolare urbana ed extra-urbana, che a sua volta è stata suddivisa in carrabile e pedonale. Si è quindi iniziato a sperimentare una metodologia di valutazione dell'accessibilità che è un indicatore fondamentale per la qualità dell'abitare. A questo scopo, a partire dalla gerarchizzazione di reti e nodi, si è costruito un modello di accessibilità sia rispetto ai principali servizi urbani che rispetto ai servizi "di quartiere". Questo modello, oltre che descrivere il grado di "dipendenza" degli insediamenti presenti nella fascia periurbana dalla città consolidata, rappresentano lo scenario di un diverso modo di abitare, fortemente dipendente dall'uso del veicolo privato, ma anche capace di garantire funzioni di presidio in aree distanti dalla città consolidata e comunque testimonianza di un uso alternativo del territorio.



Il modello costruito può essere utilizzato anche come strumento di supporto alle decisioni nel momento in cui esso viene posto a confronto con la rete dei servizi di trasporto pubblico locale oppure come strumento per valutare ipotesi di utilizzo metropolitano delle linee ferroviarie esistenti ad oggi sotto-utilizzate o ancora per testare la potenziale efficacia della messa in opera di strutture speciali di trasporto collettivo (es.: servizi di bus navetta o minibus, riutilizzo di antiche cremagliere, ecc.).

Il modello costruito permette inoltre di simulare scenari alternativi. In particolare la riattivazione delle percorrenze di mezzacosta (rendendole più agibili agli autoveicoli), porterebbe il sistema verso una strutturazione maggiormente a rete piuttosto che ad albero.

Un'altra ipotesi che si potrebbe valutare, a livello di scenario, è quella della de-localizzazione dei centri di servizi, che potrebbero attestarsi, per esempio, in corrispondenza delle stazioni ferroviarie della linea ferroviaria interna (che attraversa trasversalmente l'area di studio) Genova – Ovada. Ciò migliorerebbe non solo l'accessibilità del sistema rispetto all'area urbana (e quindi ai servizi metropolitani ivi presenti), ma anche la connettività interna del sistema, in quanto la localizzazione di tali stazioni è medio-valliva, e quindi particolarmente idonea a migliorare l'accessibilità e a creare nuove polarità in grado di fungere da centri diffusori di servizi (e slegando in questo modo il territorio considerato dalla dipendenza, almeno per i servizi di base, dalla città).

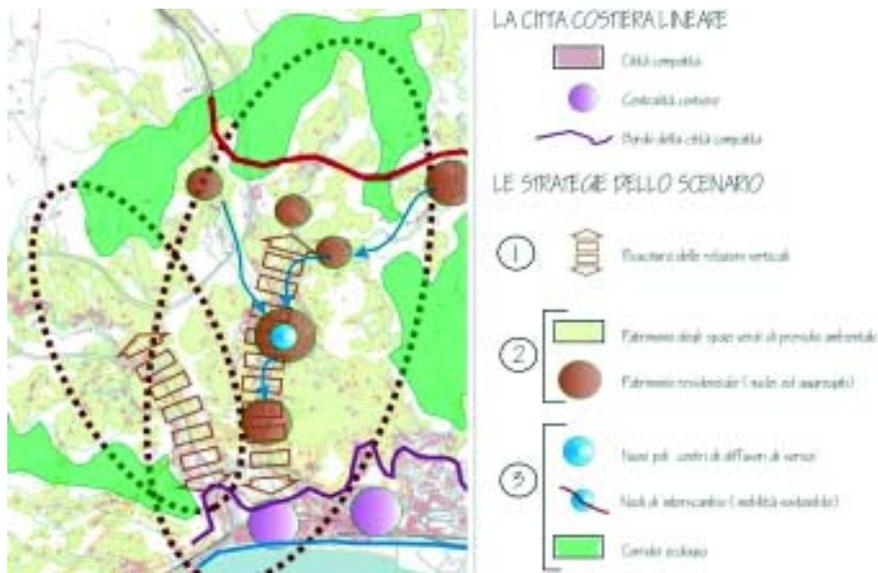
## **6. Lo scenario costruito**

Lo scenario costruito si fonda su alcuni principi ordinatori generali: se da una parte (scenario tendenziale) vi è la perdita da parte della città del fronte mare a causa della realizzazione delle grandi infrastrutture per la logistica, dall'altra lo scenario propone il recupero dei fronti verdi collinari; se da una parte il trend in atto vede il territorio interno come mero supporto ad infrastrutture fisiche (autostrade, piattaforme logistiche, cave, discariche: tutto ciò cioè che l'urbano "rifiuta", perché lo ritiene incompatibile ed ingombrante), lo scenario mette in campo una visione articolata di un insediamento minuto di alta qualità ambientale; se le tendenze in atto portano ad una ulteriore accentuazione dei caratteri urbani della conurbazione costiera rafforzandone la sua struttura lineare, lo scenario ribalta questa visione e propone un'alternativa concreta all'abitare urbano "tradizionale", attraverso la creazione di una rete di piccoli centri di collina, legati tra loro, che possono offrire alta qualità dell'abitare. In sintesi, lo scenario costruito propone una visione del Ponente genovese basate su tre ordini di strategie:

- a) la ricucitura delle relazioni verticali tra costa ed entroterra (che sono anche le relazioni tra città e territorio (ex) rurale;
- b) la valorizzazione del patrimonio territoriale esistente
- c) le innovazioni che possono essere introdotte attraverso una nuova rete per l'accessibilità cui corrisponde una nuova rete di servizi di vicinato.

Per ottenere tutto ciò lo scenario ribalta la logica territoriale complessiva che determina l'assetto dell'area: dallo schema lineare lungo costa, esso propone di ritornare agli impianti vallivi, recuperando una dimensione trasversale oggi quasi del tutto ignorata. Pertanto, lo scenario individua gli ecosistemi vallivi principali, che sono le strutture attraverso le quali il contesto rurale si riavvicina alla città e ne integra funzioni e valori. Gli ecosistemi vallivi inoltre costituiscono una rispo-

sta significativa ai rischi derivanti dalla vulnerabilità territoriale determinata dall'assetto idrogeologico di versanti e torrenti: attraverso il recupero del presidio territoriale, la soglia di rischio si abbassa. Lo scenario mette poi in evidenza gli spazi aperti come elemento connettivo delle forme insediative collinari: risultato ed occasione al tempo stesso di costruire un modello insediativo diverso, eco-sostenibile. Grande importanza assumono poi i corridoi e le reti ecologiche che concorrono a definire i diversi ecosistemi vallivi e al contempo garantiscono un equilibrato rapporto tra natura ed ambiente antropico. Anche in questo caso, il recupero territoriale con fini di presidio ambientale può costituire occasione per una adeguata manutenzione del territorio da parte degli abitanti stessi (senza ricorrere ad impossibili forme di governo dei processi di controllo territoriale "dall'alto").



Per quanto riguarda l'assetto insediativo, lo scenario mette in evidenza le nuove polarità medio vallive, potenziali centri generatori e diffusori di servizi di vicinato, in una logica che non vede più l'abitato collinare dipendere quasi esclusivamente, nella fornitura di servizi, dalla città costiera. Lo scenario in questo senso esprime una tendenza all'auto-contenimento nella produzione dei servizi necessari all'abitare.

Per quanto riguarda il sistema dell'accessibilità, lo scenario si fonda su alcuni presupposti chiave, realmente attivabili sul territorio: il recupero ad uso locale della linea ferroviaria interna (la Voltri - Ovada), il ridisegno della viabilità di penetrazione (sfruttando le opportunità che si potrebbero a breve aprire con la realizzazione delle strade di cantiere per la nuova gronda autostradale e che potrebbero un domani venire riutilizzate proprio per risolvere il problema dell'accessibilità ai diversi sistemi vallivi), il recupero selettivo di alcune percorrenze trasversali, al fine garantire un'adeguata permeabilità intervalliva.

## **7. Riflessioni conclusive**

Lo scenario, prefigurando la configurazione che l'ecoregione urbana potrà assumere in uno stato futuro, è stato costruito a partire dalla rappresentazione di alcuni fenomeni di recupero del patrimonio territoriale già in atto, poco evidenti forse se si assume il punto di vista "urbano-centrico" dell'urbanistica corrente, oggi, nel contesto in esame, tutta rivolta a disegnare nuove prospettive attorno al potenziamento delle grandi infrastrutture portuali. Fenomeni tuttavia assai diffusi ed incisivi alla scala della micro-trasformazione. Il moltiplicarsi di queste innumerevoli piccole azioni di riappropriazione del territorio, il diffondersi di pratiche sempre più estese di presidio ambientale, il riuso selettivo di componenti significative di un patrimonio territoriale troppo frettolosamente dimenticato ed abbandonato, portano ad una complessiva valorizzazione dei territori considerati. Certo le pratiche non vanno sempre nella direzione di un riutilizzo corretto del patrimonio, non mancando anzi casi di forzature e di deviazioni che portano ad un arretramento dei valori territoriali. Ma la direzione complessiva che si può cogliere è quella del prefigurarsi di un nuovo modello insediativo, cui corrisponde un modello alternativo di abitare. Lo scenario allora si è rivelato strumento utile per evidenziare alcuni elementi di questa dinamica, prefigurando una visione che non è neutrale, ma fortemente orientata da valori legati alla sostenibilità del modello di sviluppo ed alla conservazione creativa del patrimonio territoriale.

Non va dimenticato, peraltro, che i territori considerati sono oggi spazi vuoti (o quasi) rispetto alle attenzioni dell'urbanistica corrente. I piani urbanistici locali classificano queste aree come aree residuali, spesso denotandole con una improbabile funzione agricola, mentre un concetto di presidio ambientale non ha ancora trovato solide basi normative negli apparati dei piani. Per i piani di settore (come ad esempio i piani di bacino) le aree interne sono viste quasi esclusivamente nell'ottica della preservazione dai rischi idrogeologici, perdendo spesso di vista il fatto che non può esservi tutela dal rischio senza presidio di attività umane. Un'area quindi "debole" dal punto di vista della regolamentazione, ma nella quale, proprio negli interstizi normativi, hanno trovato spazio negli anni una molteplicità di azioni di recupero e valorizzazione.

Lo scenario quindi si pone a metà strada tra una pratica regolamentativa ancora assai incerta ed una serie di pratiche che sembrano indicare una direzione, ma che avranno bisogno in futuro di statuti conoscitivi e normativi più stabili.

La pratica di costruzione di scenari può essere considerata quindi un utile strumento di prefigurazione di assetti e visioni future, ancorati tuttavia ad una base conoscitiva che prende avvio dall'interpretazione (e rappresentazione) di alcuni fenomeni in atto. Il fatto che questi fenomeni siano poco visibili (o poco considerati) rende lo scenario uno strumento utile anche in quanto si trasforma in un mezzo disvelatore non solo di futuri possibili ma anche di un presente poco conosciuto e frequentato.



## Riferimenti bibliografici

- Barabasi A.L., 2004, *Link. La scienza delle reti*, Einuadi, Torino (or.: 2002).
- Basile E. e Cecchi C., 2001, *La trasformazione post-industriale della campagna. Dall'agricoltura ai sistemi locali rurali*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- Bateson G., 1984, *Mente e natura*, Adelphi, Milano (or.: 1979).
- Bailey T. C. e Gatrell A. C., *Interactive spatial data analysis*, Prentice Hall, 1995.
- Besio M., 2002, *Il vino del mare. Il piano del paesaggio tra i tempi della tradizione ed i tempi della conoscenza*, Marsilio, Venezia.
- Besio M., 2003, "Riflessione sul progetto e sull'ambiente, che convergono nel progetto ambientale", Maciocco G. e Pittaluga P., *Territorio e progetto. Prospettive di ricerca orientate in senso ambientale*, Franco Angeli, Milano.
- Besio M., 2005, "Rappresentare l'identificazione fra paesaggi e comunità", Magnaghi A., *La rappresentazione identitaria del territorio*, Alinea, Firenze.
- Black, W., 2003, *Transportation: A Geographical Analysis*, Guilford, New York.
- Buchanan M., 2003, *Nexus. Perché la natura, la società, l'economia, la comunicazione funzionano allo stesso modo*, Mondadori, Milano (or: 2002).
- Capra F., 1997, *La rete della vita. Una nuova visione della natura e della scienza*, Rizzoli, Milano.
- Cavelli C. M. , 2004, *Ecocittà. Strategie territoriali delle Nazioni Unite nell'era della globalizzazione*, Gangemi Editore, Roma
- Choay F., 1994, "Le regne de l'urbain et la mort de la ville", AA.VV., *La ville. Art et architecture en Europe 1870-1993*, Centre Pompidou, Paris.
- Dematteis G., Governa F. (a cura di), 2005, *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello Slot*, Franco Angeli, Milano
- Donadieu P., 2006, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma.
- Eldredge N., 2002, *Le trame dell'evoluzione*, Cortina, Milano (or: 1999).
- Geddes P., 1970, *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano.
- Johnson S., 2001, *La nuova scienza dei sistemi emergenti*, Garzanti, Milano.
- Juliao, R.P., 1998, *Measuring Accessibility: a GIS based methodology for accessibility evaluation*, in GIS PlaNET'98 Proceedings, USIG.
- Kakhee A., 1999, "Scenari partecipativi per lo sviluppo sostenibile: temi metodologici", *Urbanistica* n.112.
- Kauffman S., 2000, *Esplorazioni evolutive*, Einuadi, Torino, 2005 (or.: 2000).
- Indovina F., "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", AA.VV., *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna.
- Lanzani A., 2005, "Geografie, paesaggi, pratiche dell'abitare e progetti di sviluppo", *Territorio* n.34.
- Lewis P. Jr., 1996, *Tomorrow by Design. A Regional Design Process for Sustainability*, John Weley & Sons, Inc., New York
- Longley P. and Batty M. (a cura di) *Advanced Spatial Analysis*. Redlands, CA: ESRI Press.
- Maciocco G. e Tagliagambe S., 1997, *La città possibile. Territorialità e comunicazione nel progetto urbano*, Dedallo, Bari.
- Magnaghi A., 2000, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Magnaghi A. (a cura di), 2001, *Rappresentare il luoghi. Metodi e tecniche*. Alinea, Firenze.
- Magnaghi A. (a cura di), 2005, *La rappresentazione identitaria del territorio*, Alinea, Firenze.
- McHarg I., 1971, *Progettare con la natura*, Muzio, Padova.
- Maturana H. R., Varela F. J., 1987, *L'albero della conoscenza*, Garzanti, Milano
- Maturana H. R., Varela F. J., 1992, *Macchine ed esseri viventi. L'autopoiesi e l'organizzazione biologica*, Astrolabio, Roma
- Miller, H.J. and Shaw, S.L., 2001, *Geographic Information Systems for*

- Transportation: Principles and Applications*, Oxford University Press, New York.
- Moroni S., 2005, *L'ordine sociale spontaneo. Conoscenza, mercato e libertà dopo Hayek*, Utet Università, Torino.
- Murgante, B., 2004 "L'uso delle tecniche di analisi spaziale per la delimitazione delle aree peri-urbane del sistema insediativo della provincia di Potenza", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n.81.
- Newson M., 1997, *Land, Water and Development: Sustainable Management of River Basin System*,
- O'Sullivan D., Unwin D., 2002, *Geographic Information Analysis*, John Wiley & Sons.
- Paolillo, P.L., 2005. *La misura dello spreco. Esercizi di valutazione ambientale strategica delle risorse fisiche*, Franco Angeli, Milano.
- Prigogine, 1986, *Dall'essere al divenire*, Einaudi, Torino
- Robiglio M., 2005, "Fine della costruzione rurale", *Territorio* n.34.
- Saragosa C., 2005, *L'insediamento umano*, Donzelli, Roma.
- Saragosa, C., 2000, "L'Ecosistema territoriale e la sua base ambientale", Magnaghi A., *Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche*, Alinea, Firenze
- Thill, J.C. (a cura di.), 2000, *Geographic Information Systems in Transportation Research*, UK: Elsevier Science Ltd., Oxford
- Turri, E., 1998, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia.
- Vettoretto L., 2003, "Scenari un'introduzione dei casi ed alcune prospettive di ricerca", Macciocco G. e Pittaluga P. *Territorio e progetto. Prospettive di ricerca orientate in senso ambientale*, Franco Angeli, Milano.