

Blu. Verdi. Grigie.

Tre infrastrutture o gradazioni di colore?

di *Ilaria Delponte*

Parlare di infrastrutture oggi è roba da far tremare i polsi.

Siano esse *grigie* come il Viadotto Polcevera, crollato a seguito di un collasso strutturale nel 2018, oppure *blu*, per le quali ogni anno in Italia si registrano dai 150 ai 200 eventi alluvionali, o a anche *verdi*, investite questo anno – basti citare – dal triplo degli incendi boschivi.

Eppure, il nome stesso evoca quanto di più positivo si possa pensare e concepire per una comunità di uomini, animali e vegetali: l'infra-struttura non è qualcosa di sovrapposto e nemmeno di invadente, ma anzi deve la sua natura all'essere complementare di qualcosa. Anche se necessaria, è sempre di servizio; anche se indispensabile, è teatro di altro. È sempre relazione fra parti, fino quasi a confondersi con esse.

Ed esse stesse si confondono, nelle loro tre tipologie: nelle alzate padane, dove inizia la strada e finisce il fiume? Salendo lungo il Passo Sella, dove finisce la via e comincia la natura? Nel parco del Sesia, dove si immerge il salice ed emerge la palude?

A volte, il tracciato di qualcuna si interrompe bruscamente; un pezzo di puzzle impazzito e monocoloro sembra frammentare la continuità delle altre. Oppure sta solo recitando il suo ruolo di "pezzo" nel "puzzle"?

Il presente contributo inizia qui. Dal caso serio posto dalla convivenza, coesistenza e coabitazione di tre gradazioni di colore che sembrano a volte farsi guerra le une contro le altre. Esso nasce dalla volontà di approfondire il significato di ciascuna, ma anche di investigare il rapporto fra le tre, come concedendoci, nell'esaminarle, una pausa di riflessione.

Nella prima parte, le tre categorie verranno raccontate nel loro contesto di riferimento; nella seconda, invece, ci si soffermerà su alcuni casi, anzi "punti panoramici", utili per l'esemplificazione. Infine, nel paragrafo conclusivo, l'autore ha inteso sostituire le tradizionali conclusioni

con un momento di osservazione assolutamente privilegiato per le dinamiche di cui sopra: il fiume Polcevera, il parco urbano e il suo nuovo ponte.

Background

Come noto, le infrastrutture verdi e blu sono intese generalmente come elementi di sostegno al progresso di una regione in senso sostenibile; sono una rete strategicamente pianificata di aree naturali e seminaturali con caratteristiche ambientali progettate e gestite per fornire un'ampia gamma di servizi ecosistemici, come la mitigazione climatica, la tutela della biodiversità e la purificazione dell'acqua.

Attraverso politiche di governo del territorio, esse consentono di pianificare e mettere insieme allo stesso tempo la conservazione della natura, urbanizzazioni più resilienti e forme di produzione sostenibile.

In questo campo, le definizioni più restrittive facevano riferimento ai collegamenti fra spazi verdi ed al concetto di interconnettività, richiamando più da vicino il concetto di rete ecologica. Oggi, esse includono sì spazi verdi in contesti rurali o urbani, oltre ad aree costiere e marine, ma alcune accezioni più ampie considerano al loro interno anche il sistema di percorsi preferibilmente – anche se non esclusivamente – verdi, ma in quanto accessibili in sicurezza per pedoni e biciclette, e capaci di offrire una molteplicità di attività ricreative e lavorative percorrendo luoghi di alta qualità ambientale e paesaggistica.

In termini di qualità di investimenti, queste tipologie spesso sono meno care e più durevoli rispetto a quelle tradizionali dell'ingegneria civile (quelle grigie). Negli ultimi vent'anni, è stato eseguito un numero crescente di progetti di infrastrutture verdi e molta esperienza è stata acquisita. Il loro principio di fondo è che la stessa porzione di terra può offrire frequentemente molteplici servizi se i suoi ecosistemi sono sani. Il concetto viene ora integrato in una serie di settori politici dell'UE, mentre la Commissione promuove attivamente la strategia che ha delineato nella sua comunicazione del maggio 2013 (da cui nascono e a cui si collegano numerose iniziative, tra cui anche Agenda 2030). L'idea di fondo è che se gli habitat divengono troppo piccoli, semplificati e isolati, tenderanno a cessare di fornire servizi ecosistemici di valore. La stessa idea è portata avanti dai network d'acqua. Non rientra nelle finalità che qui si perseguono fare un riepilogo delle tante azioni promosse a riguardo; basti ricordare che, anche nel caso delle infrastrutture blu, la continuità, l'accessibilità, la naturalizzazione emergono come concetti chiave di un ri-

torno al legame tra cittadino ed i laghi, fiumi, mari e finanche torrenti e rii che lo circondano.

Le infrastrutture *blue* e *green* come nuovo telaio incrementale della città resiliente, insomma. Il teatro forse più famoso di questo paradigma è la riqualificazione della metropoli di Detroit, avvenuta tramite il mix di soluzioni “colorate”. È un caleidoscopio di possibilità quello che caratterizza l’abaco di chi si cimenta nella loro progettazione. Reti per la riorganizzazione dinamica del rapporto fra città ed acqua (mitigazione e adattamento al rischio idrogeologico e idraulico), costellazioni di paesaggi vegetali e suoli permeabili, reti di smaltimento innovative e sottoservizi, trama di spazi pubblici interconnessi, luoghi di rappresentanza sociale e così via.

Secondo Clementi (2016), potremmo definirli luoghi enzimatici, in quanto possono catalizzare la transizione verso altri modelli di organizzazione urbana e territoriale; “fungono infatti da matrici di possibili evoluzioni più in sintonia con il nostro tempo”. Sono allo stesso tempo spazi innovativi, del tutto opposti alla città “generica” spauracchio di Rem Koolhaas (2006). Gabellini (2018) osa definire la resilienza, intesa progettualmente, come “il senso di un procedere passo passo”. Ma questa non è la definizione propria di infrastruttura, sia essa verde, grigia o blu?

A testimonianza della loro modernità di concezione, le infrastrutture così concepite si collocano centralmente in tutte le trasformazioni *driven* dell’urbanistica.

In primo luogo, nella resilienza come matrice di ogni mutazione territoriale; nell’evoluzione della disciplina, infatti, sempre più si fa riferimento ad una strategia che vada oltre la semplice competizione economica (come modalità di rapporto fra identità locali), ma che sia capace di prendere le distanze anche da una diffusa logica che si attesta – specie nelle relazioni ambientali – solo sulla compensazione. Il territorio urbano può invece intercalare diverse forme (grigie, verdi e blu, appunto), cercandovi un equilibrio dinamico e dando risposta a molteplici esigenze. Da qui nasce l’idea di diversi *pattern* di sviluppo, non univoci e mai strutturali: occorre sempre tentare di ripristinare la “civilis concordia”, come dice Farinelli (2014), nelle mutevoli condizioni *place* e *people-oriented*.

Molti autori sottolineano come servizi ecosistemici e servizi sociali insieme ri-strutturino una maglia interessante di infrastrutture intese come welfare: giardini, presidi sanitari, accessibilità in sicurezza, spazi pubblici, luoghi dello sport per tutti, sono indicatori del tono muscolare delle stanche membra urbane odierne. Altri affermano che le politiche di welfare sono uno strumento di coesione che costruiscono cittadinanza facendo partecipare tutti alla usufruizione degli stessi spazi ed attrezzature. La stessa cosa si potrebbe dire delle emergenze del patrimonio storico, architettonico

ed artistico: le potenzialità citate, insieme all'*heritage*, costituiscono infrastrutture di continuità che propongono una certa lettura interpretativa del problema della qualità della vita dei nostri territori.

Ma quali possono essere le invarianti e i capisaldi di questa presenza fisica delle triplici infrastrutture nei contesti attuali? E quali le contraddizioni?

Fatti ed immaginari

“Sei in un Paese meraviglioso”. Così recita la campagna per la promozione di esperienze di viaggio in giro per l'Italia tra le più famose. Patrimonio artistico, storico, ambientale ed enogastronomico, tutto insieme e reso accessibile dalla dorsale grigia che attraversa lo Stivale. Non è una fotografia da guardare con le lenti rosa, ma una facile restituzione di come osserva il nostro occhio. Chi, dalle colline del Nord giungendo a San Gimignano che svetta, non ha pensato quanto sia impagabile una vista così. Eppure, sta percorrendo una via *grigia*, ed è però immerso nel verde, contemplando un costruito che non ha pari. D'un tratto, essere in un Paese meraviglioso diventa veramente vero. Non vorresti più andare via di lì, anzi quasi ti dimentichi della meta (che è sempre oltre).

Anche quel paesaggio, in fondo, non sarebbe così (non solo non sarebbe godibile così, ma non ci sarebbe proprio!) senza l'Autosole, opera immane di costruzione del consenso e di ingegneria.

Facciamo un altro esempio.

Parliamo di come la Liguria ci appare dalla carta dell'uso del suolo: 75% di boschi, 19% di coltivato e soltanto 6% di urbano. Sembrerebbe facile costruire qui una rete ecologica del sistema del verde.

Ma la trama del racconto si complica, quando si pensa al fatto che più dell'80% della popolazione risiede sulla costa e che la regione – schiacciata fra mare e monti – solo nel punto più largo raggiunge i 30 chilometri. Il fenomeno delle seconde case ha consistenza doppia rispetto alla media nazionale, mentre il 75% della totalità dei comuni sono presenti nell'entroterra, dove i residenti continuano a diminuire (sotto il 20% dell'intera regione). Un processo insediativo di lungo periodo, meno immediato che altrove per motivi storici e geomorfologici, ha dato vita ad un'antropizzazione spazio-temporale assai consolidata, riflessiva e metabolizzata, che mette insieme percezioni del paesaggio lungo direttrici longitudinali (più recenti) a quelle trasversali più remote. In questo intrico, la necessità di processi decisionali ed economici che trovassero una soluzione accettabile nell'organizzazione del territorio si sono manifestate qui prima che altrove (Quaini, 1982). Tale stratificazione di soluzioni e saperi ha lentamente costruito

una dimensione qualitativa dell'ambiente fatta di parti e percezioni diverse, valorizzandone le peculiarità: una sequenza ininterrotta di ambienti che si succedono in una coesistenza-convivenza che è assai più ricca della pura contraddizione.

Per interpretare la Liguria non basterebbe mettere in contrapposizione l'urbano e il rurale; è il sistema delle relazioni spaziali ad essere unico e, sebbene appaia fragile, una volta diventato sempre più consapevole, accrescerà anche la sua resilienza.

Nuovamente tornando all'autostrada che connette l'Italia, poc'anzi citata, è proprio il mix di infrastrutture grigie, verdi e blu che ha dato origine ad una conformazione unica per vivibilità e identità locale. Lo riferiscono anche le cronache dell'epoca: nonostante le prime titubanze, l'opera è stata decisiva nello sviluppo della nazione nel suo insieme, ma anche dei territori che ha attraversato. Uno sviluppo, tuttavia, che non ha mai sposato lo sfruttamento intensivo ma, anzi, anche grazie al confinamento delle percorrenze nell'arteria principale e di qualità, ha saputo salvaguardare l'unicità degli spazi, non in contraddizione ma in collaborazione con le percorrenze grigie. La Val d'Orcia, la Val di Chiana (ma anche il rietino), sono raggiungibili ma conservate, preservate ma vissute: insomma blu e verdi, ma anche grigie. Senza un corretto modo di intendere la tutela attiva di questi territori, la pianificazione si settorializza "per colori", non contribuendo ad una coesistenza stabile ed armoniosa delle diverse esigenze. Per cui le "invarianti" che cerchiamo, assumono la forma di dicotomie, le "matrici" diventano assolutizzazioni schematiche, i "pattern" sono solo esperienze virtuali.



Fig. 1 - Percorrendo la Val d'Orcia

Ma, in realtà, non c'è bisogno di costruire artificiosamente una sintesi sopra queste pratiche, ormai correnti, di pianificazione e progettazione del territorio. È proprio della gestione della complessità la necessità di fare un salto di consapevolezza nei confronti di ciò che il concetto di qualità della vita comprende. Questa presa di coscienza è presente nel nostro DNA, tanto è vero che “salta fuori” non appena scolliniamo sul gimignanese o sbuchiamo dal Turchino verso il Mar Ligure.

Balletti (in Lombardini, Bisio, 2010) la chiama “permanenza attiva” della struttura storica del territorio, dei saperi locali e delle peculiarità ambientali, in cui si innesta l’“identità plurale e contestuale” delle comunità.

Infrastrutture grigie, verdi e blu in Valpolcevera

La Valpolcevera, una delle due valli urbane di Genova, teatro tragico della caduta del Ponte Morandi, è uno straordinario punto di osservazione per le dinamiche su cui ci stiamo interrogando.

A seguito del tragico evento del collasso del ponte, nuove progettazioni, che si stanno -eccezionalmente rispetto alla prassi italiana- svolgendo in parallelo in quel contesto, interesseranno allo stesso tempo la risistemazione “blu” dell'alveo del torrente (in parte occupato dalle urbanizzazioni, ora rivisitate), la ricostruzione del viadotto “grigio” e la trasformazione “verde” delle aree sottostanti l'arteria, che diventeranno un grande parco ricreativo e commemorativo di circa 50 ettari.

Urbanisticamente parlando, la valle eredita dall'Ottocento un passato industriale che lascia ancora la sue rilevanti tracce sul territorio, contribuendo ad una immagine di essa produttiva e funzionale, che non lascia spazio – letteralmente! – a luoghi di qualità ambientale e di ricreazione. Dal punto di vista statistico, si può notare come sia l'ambito genovese con i numeri più alti di un' accoppiata di indicatori molto significativi: la presenza di stranieri e, contemporaneamente, di anziani soli. A Campi, Campasso e Sampierdarena l'incidenza dei residenti stranieri supera il 25% del totale ed interessa circa la metà degli under 14. Proprio rispetto a quest'ultimi, in Valpolcevera non si trova un solo liceo: memori del passato industriale, nella valle non ci sono possibilità di studio eccetto che nella formazione superiore di natura tecnica e, in ogni caso, il tasso di scolarità che qui si registra è il più basso di tutto il capoluogo. I focus group che sono stati organizzati a seguito della situazione di emergenza (Poli e Stringali, 2019) hanno permesso di individuare correttamente nel crollo del ponte non la causa delle criticità di queste zone, quanto piuttosto l'acuirsi, in occasione dell'evento, di un malessere vissuto dai cittadini che già vi abitavano.

Il bacino del torrente Polcevera, interessato dal crollo e attraversato dalle viabilità alternative, si estende per circa 140 kmq da un'altitudine di più di 1000 metri fino alla foce, nei pressi dell'impianto siderurgico di Cornigliano; circa il 13% del bacino di Polcevera è urbanizzato, mentre la pianura alluvionale (di 5 kmq) è occupata per quasi il 70% da edifici e infrastrutture. Storicamente, le aree alluvionate maggiormente interessate sono i corsi d'acqua tributari e, nel corso principale, l'area tra Bolzaneto e lo sbocco al mare.

Perpendicolarmente alla valle, l'elemento di gran lunga assai più riconoscibile era proprio il viadotto sul torrente Polcevera.

Il crollo ha coinvolto un'arteria davvero essenziale per il traffico veicolare locale, nazionale e internazionale, compromettendo l'accessibilità e il collegamento di Genova con il resto della rete.

L'evento ha causato l'interruzione di una parte sostanziale del sistema di trasferimento di merci e passeggeri da e verso Genova, nonché all'interno della stessa città, generando un'interruzione generale su larga scala, i cui effetti sono stati ancora più evidenti in occasione della normale ripresa delle attività dopo la pausa di agosto. Sul ponte, infatti, in media, passavano al giorno 60.000 veicoli tra pesanti e leggeri. Da allora, la rete si è trovata in una situazione di grave emergenza, che avrebbe certamente comportato cambiamenti e ha indotto tutti, quindi, a ripensare, a breve e a lungo termine, la struttura generale delle connessioni e i loro metodi. Per le criticità riscontrate, la Valpolcevera era già da tempo interessata dal progetto «Gronda di Ponente», in fase avanzata di progettazione, che costituisce un sostanziale raddoppio dell'autostrada nella sezione del Comune di Genova, con l'intento di sdoppiare il traffico di lunga percorrenza e portuale da quello metropolitano (che potrebbe così passare su un tracciato che funge da tangenziale). Le attività del porto che, come è noto, rappresentano oltre il 15% del valore economico dell'intera regione, sono state subito grandemente attenzionate. Solo i *gate* portuali della foce del Polcevera, interessati direttamente dall'evento, smistano ogni giorno più di 10.000 camion al giorno. Tuttavia, i dati di oggi (fine 2019) dicono che il porto non ha perso nemmeno un punto percentuale e che addirittura i passeggeri hanno segnato un significativo incremento: l'incertezza sui modi dell'accessibilità allo scalo non hanno scoraggiato i traghetti e le crociere.

L'attesa del ponte è comunque grande, e già si scorgono la metà dei piloni che costituiranno il grande mostro "grigio". Nessuna storia particolare allora. Invece, proprio sotto di esso è di prossima realizzazione un grande parco urbano con spazi di sport, *leisure*, percorsi pedonali e ciclabili.

Al centro della scena, un grande cerchio rosso di ferro evoca la culla della siderurgia in cui ci troviamo; la passerella circolare, pedonale e cicla-

bile, collega tutti i nuclei isolati e sparsi della valle, ponendo sotto una luce diversa ciò che rimane delle comunità da tempo scollegate. La forma ricorda volutamente la zona interdotta dopo il crollo e, secondo l'intenzione dei progettisti¹, non vuole nascondere il fatto che è accaduto: a memoria del limite intrinseco nella natura umana, chiunque viene lì non può non convivere con questo realismo. Gli edifici danneggiati e sfavoriti verranno abbattuti e lì si libererà un arcipelago di spazi multiformi, con tante essenze arboree, punti panoramici e boschetti, accompagnando da un lato e dall'altro il percorso del fiume. Una torre eolica alimenterà l'illuminazione pubblica del parco, oltre a costituire un *landmark* riconoscibile da lontano e anche dalla stessa autostrada.

Un progetto, insomma, che mette il focus su Genova, che va così caratterizzandosi anche per la sua concezione odierna dell'architettura e del suo connubio con l'ambiente, e non solo più per i gloriosi fasti del suo passato. Allinea la città ligure ai luoghi di interesse degli specialisti che cercano il moderno e dei curiosi che vogliono osservare come si fa a voltare pagina dopo un evento così doloroso: come il dramma sta e non si nasconde dentro la quotidianità degli spazi.

All'interno del *débat publique* previsto per legge², si sperimenta per la prima volta cosa vuol dire progettare contestualmente un'infrastruttura grigia, una verde ed una blu, in un contesto già molto compromesso dal punto di vista delle aspettative della popolazione e delle rivendicazioni in atto. Dove il blu lo si ricorda solo per eventi calamitosi, il verde appare rilegato a pochi luoghi di eccellenza e il grigio è sinonimo di paura. Un luogo contaminato dal rancore e dalla disillusione, davanti al quale oggi si affaccia la possibilità di risorgere dalle proprie ceneri non in virtù, e comunque non solo, per l'abilità nella costruzione dei nuovi spazi (verdi, blu e grigi), ma perché ciò che modella e rimodella un territorio continuamente è la coscienza nuova della sua comunità. Ad oggi, essa non potrà più concepirsi, all'interno della valle, se non come espressione di una convivenza, sempre re-inventata, fra questi tre colori.

1. È il team di Stefano Boeri Architetti/Metrogramma/Inside Outside (Stefano Boeri, Andrea Boschetti, Petra Blaisse) con Mobility in Chain, Transsolar, Tempo Riuso, H&A Associati, Laura Gatti, Luca Vitone, Secondo Antonio Accotto, a realizzare il Masterplan di Rigenerazione del "Quadrante Val Polcevera" e del nuovo parco urbano, denominato "Il Parco del Ponte".

2. La legge italiana sul *débat publique*, istituita nel 2018, disciplina la partecipazione delle comunità locali nella realizzazione delle opere pubbliche e delle infrastrutture strategiche. Si tratta di uno strumento preso in prestito dalla Francia che lo applica dal 1995 (legge Barnier), che serve a far aderire il progetto il più possibile al contesto sociale e ambientale in cui esso è inserito.

Quale è allora la vera immagine della Valpolcevera?

C'è una frase celebre a cui l'autore ricorre spesso per introdurre il discorso sul paesaggio ai giovani urbanisti: esso viene definito da Emerson come "una proprietà all'orizzonte" che non è, quindi, la somma delle proprietà terriere dei diversi soggetti (i pezzi del puzzle) che lo compongono, ma è solo di chi sa assemblare le parti in un tutto. Tale possesso è raggiungibile solo dal poeta che può essere in ognuno. La sintesi cui egli arriva è la parte migliore di tutte quelle case, di tutte quelle strade, di tutte quelle piante. Allo stesso modo, diceva Saint-Exupery nella sua celebre affermazione: "ecco il mio segreto. È molto semplice: non si vede bene che col cuore. L'essenziale è invisibile agli occhi" o intuiva prima David Hume: "La bellezza delle cose esiste nella mente di chi le contempla". Molto addietro lo sintetizzava, in maniera ancora più incisiva Agostino nelle Confessioni: "... tutte queste cose [...] – cioè la loro bellezza – non muta a seconda che uno si limiti a vederla, oppure la interroghi con lo sguardo, in modo da apparire diversa a ciascuno dei due, ma pur avendo per entrambi lo stesso aspetto, per uno è muta dove all'altro parla: anzi per la verità parla a tutti, ma a intenderla sono soltanto quelli che accolgono la voce dall'esterno per confrontarla nell'intimo con la verità".

Riferimenti bibliografici

- Agostino di Ippona (ed. 2015, or. 398), *Confessioni*, ET Classici, Einaudi, Torino, § 7.11.
- Clementi A. (2016), *Forme imminenti. Città e innovazione urbana*, LISTLab, Rovereto.
- Farinelli F. (2014), *The cognitive city*, relaz. in Convegno "Ripensare il futuro della città", Urbanpromo.
- Gabellini P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica*, Carrocci, Roma.
- Gabrielli B. (1986), *L'urbanistica genovese nel primo dopoguerra (1945-1960)*, in G. Marcenaro (a cura di), *Genova, il Novecento: catalogo della mostra*, Sagep, Genova.
- Hume D. (1742), *Essays, Of tragedy*, Miller ed., Indianapolis, IN.
- Koolhaas R. (2006), *Junkspace*, Quodlibet, Macerata.
- Lombardini P., Bisio L. (a cura di) (2010), *Il Progetto di una Regione*, Gangemi, Roma.
- Munarin S., Tosi M.C. (2011), *Spazi del welfare. Esperienze luoghi pratiche*, Quodlibet, Macerata.
- Poli S., Tringali S. (2019), *Dopo la città divisa: il futuro dei quartieri genovesi tra vecchie e nuove disuguaglianze*, GUP, Genova.
- Quaini M. (1982), *La conoscenza del territorio ligure fra Medioevo ed età moderna*, Sagep, Genova.
- Saint-Exupery A. (1943), *The Little Prince*, Reynal & Hitchcock, New York (capitolo 20).