



Il segno visivo del ponte Morandi a Genova: transizione di forme e significati

Maria Linda Falcidieno
Maria Elisabetta Ruggiero
Ruggero Torti

Abstract

Sempre seguendo il filone di ricerca che al Dipartimento Architettura e Design dell'Università di Genova si sta portando avanti da qualche anno e che ha come fulcro il linguaggio visivo quale motore per il miglioramento della percezione di spazi urbani degradati o abbandonati, si presenta oggi un primo risultato del lavoro di ricerca su via Porro, caso studio emblematico di zona periferica, che ha subito una prima fase di dequalificazione con la costruzione del ponte Morandi e una ancor più traumatica proprio a causa del suo parziale crollo. A seguito di ciò, si è avviata una progettazione a firma studio Stefano Boeri Architetti, che mira a costituire un insieme di funzioni (residenziale, museale, terziaria, bio...) connesse dal verde e racchiuse all'interno di un 'cerchio rosso' distributore, vero e proprio marchio visivo, oltre che funzionale, a scala territoriale. Da qui, la consapevolezza che la limitrofa via Porro non possa e non debba rimanere esclusa da tale possibilità di riqualificazione, ma che anzi possa e debba trasformarsi nel segno tangibile di come nella crisi si possano trovare opportunità.

Parole chiave

comunicazione visiva, riqualificazione, città, identità



S. Boeri, Parco del Polcevera lato Est, Parco dello Sport e Genova nel Bosco. Courtesy Stefano Boeri Architetti.

Introduzione. Progettazione visiva e riqualificazione degli spazi urbani: il caso di via Porro a Genova (MLF)

Il contributo che oggi si presenta in questa sede è il primo risultato prodotto dalla ricerca prevista da una convenzione con S.P.Im., società partecipata del Comune di Genova, con la quale gli autori hanno da qualche anno rapporti di collaborazione, in merito alle valenze e alle possibilità della rappresentazione, in quanto linguaggio visivo, nel contribuire alla risoluzione o comunque all'attenuazione di problematiche complesse legate al degrado, all'abbandono o alla marginalità di zone urbane sia centrali, che periferiche.

Il punto di partenza è dato da esperienze pregresse [1], dalle afferenze al centro interdepartimentale ciVIS, al centro di ateneo sulla Sicurezza il Rischio e la Vulnerabilità e dallo *spin off* Campus Civico [2]; ricerca teorico-metodologica, quindi, ma con chiare implicazioni progettuali (ancorché legate all'immagine) e di terza missione, vista la diffusione di dati, informazioni e *concept* operativi prevista nelle fasi intermedie dei lavori.

In particolare, il caso di via Porro appare denso di significati e di potenzialità, poiché va ad analizzare e incidere su un brano di città che simboleggia la capacità e la possibilità di una città nell'affrontare situazioni emergenziali, fino a risollevarsi e a creare da queste stesse significative opportunità.

Il contesto: una parte della periferia genovese lungo la val Polcevera, sede di aziende e di residenze spesso architettonicamente poco caratterizzate, ma al tempo stesso anche luogo di insediamenti fortemente identitari (fig. 1) e in parte recuperati; una urbanizzazione che potremmo quindi definire 'mista', dove si alternano edificazioni lungo la linea ferroviaria o lungo assi carrabili di collegamento con il centro a porzioni culturalmente vivaci e commercialmente attive.

L'oggetto: via Porro, nello specifico i tre condomini che affacciano su un attuale vuoto urbano e che sono i superstiti delle costruzioni che erano situate sotto il ponte Morandi (fig. 2). Appare perciò chiara e immediata la delicatezza del compito: una riqualificazione del percorso che si rende certamente necessaria per ricucire lo strappo dopo il crollo del ponte, ma che già prima avrebbe dovuto essere oggetto di interesse e quindi di intervento, per la poca connessione con la limitrofa edificazione di Certosa, quartiere-borgo compatto, vivo e recuperato; un intervento che non si limita al progetto visivo e con quello non finisce, bensì un intervento che ha anche una forte valenza simbolica, non tanto (o non solo) di ricordo e di celebrazione, quanto piuttosto di vera e propria 'rinascita'.



Fig. 1. Immagine storica della zona pre-Ponte Morandi.



Fig. 2. Immagine del Ponte Morandi all'interno del tessuto urbano.

Il *focus* dell'intervento proposto è proprio quello di rendere sinergiche le impostazioni teorico-metodologiche con le espressioni visivo-percettive legate all'ideazione di segnali a scala urbana, che comunichino immediatamente la nuova visione di questa parte di città. I contributi che seguono ben esplicitano tale finalità, da un lato con la lettura critica e attenta dello stato di fatto, a partire dalla sua storia, per trarne indicazioni preziose circa le possibili strade da percorrere per una riqualificazione effettiva e duratura della zona; dall'altro con l'evidenziazione di quanto potrebbe essere fatto dal punto di vista della percezione visiva per raggiungere questo scopo.

In aggiunta a ciò, occorre anche segnalare come lo spazio di risulta dopo le demolizioni rese necessarie dal crollo del ponte sia oggetto di una progettazione a firma di Boeri estremamente ampia, articolata e percettivamente forte, che non deve e non può essere trascurata, ma che anzi deve essere ripresa e servire da volano per ricucire, oltre allo strappo violento della caduta di parte del ponte Morandi, anche quello, ben precedente, dello strappo che separa l'attuale via Porro sia da Sampierdarena – da un lato – sia da Certosa – dall'altro.

Approccio metodologico. Comunicazione visiva e cultura infrastrutturale per la città (MER)

La relazione con la città di Genova e l'area adiacente a via Porro sembra trovare una rappresentazione nelle narrazioni che hanno accompagnato la presentazione del ponte Morandi, completato agli inizi degli anni '60 (fig. 3).

Visioni aeree della valle riportano in maniera enfatica, fuori da proporzioni possibili, la presenza della nuova costruzione, quasi omettendo di rappresentare quanto già esistente.

Le necessità di crescita della città, legate alla crescente attività industriale oltre che portuale, rendono necessaria la realizzazione di infrastrutture per collegare un territorio, non facile da approssicare vista la compatta e ripida natura collinare a stretto contatto con l'espansione urbana, con il resto del Paese, anch'esso in forte crescita produttiva. Il trasporto di merci su gomma e la connessione con le attività industriali sono una delle richieste che la città del



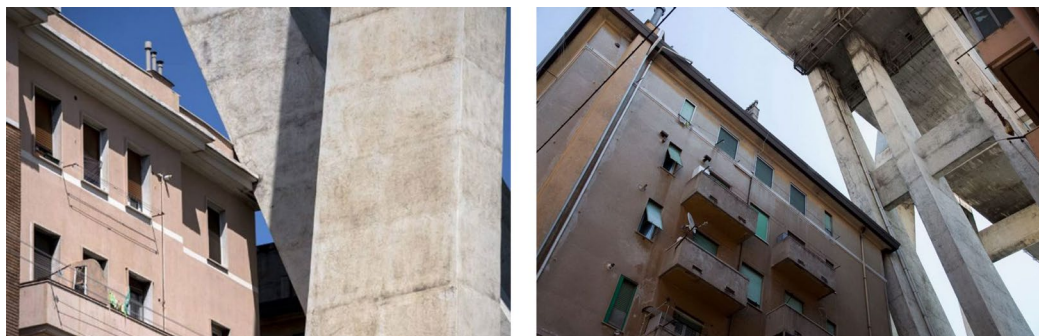
Fig. 3. Copertina della Domenica del Corriere, dedicata alla inaugurazione del ponte Morandi, 1 marzo 1964. <<https://www.pianetagenoa1893.net>>. Pubblico dominio.

tempo intende sviluppare e per le quali è necessario trovare una risposta. Tuttavia il progetto della 'Grande Genova', già iniziato alla fine dell'800, e in continua evoluzione potremmo dire tutt'oggi, deve – o meglio avrebbe dovuto – tenere conto di come intervenire su aree urbane nate su sedimenti antichi, in stretta connessione con la geografia locale e soprattutto nati originariamente come centri autonomi.

Questa la sfida che, purtroppo, in molti casi è stata interpretata in maniera sbilanciata a favore di una asettica funzionalità.

Il quartiere di Rivarolo, ma come questo molti altri a Genova e non solo, è un caso emblematico di quanto accaduto e delle conseguenze che ne sono derivate.

Fig. 4. Vedute di alcuni edifici preesistenti e adiacenti ai piloni.



La logica progettuale e la 'visione' della città vengono espresse da una retorica figurativa che denuncia lo spirito che ha guidato certe scelte.

Cronache, quindi, ma ancor più immagini fin dal principio hanno enfatizzato la grandiosità, l'originalità e l'innovatività della soluzione proposta, che sicuramente ha costituito una connessione importantissima per una certa parte delle attività della città, ma che al contempo ha iniziato il processo di segregazione piuttosto che di inclusione di aree satellite.

Se si mettono a confronto le immagini di divulgazione dell'opera, riprese per lo più da un punto di vista irreali, con quelle effettive di quanto il ponte impattasse sulle costruzioni dei primi del secolo, se non addirittura ottocentesche già esistenti, si può notare un contrasto stridente (fig. 4).

Così stridente da pensare che il 'punto di vista' di chi viveva in quella porzione di città non fosse stato tenuto in considerazione. Singolare constatare come un'opera pensata per 'connettere' purtroppo abbia col tempo contribuito a 'separare' un quartiere dal resto della compagine urbana.

La scelta della ricostruzione, quindi, non solo ha dovuto affrontare le già complesse scelte legate ad un intervento da svolgersi in condizioni di assoluta emergenza e drammaticità, ma ha anche dovuto cimentarsi con una visione contemporanea di infrastruttura, di città e di periferia.

Anche in questo caso la narrazione visiva di quanto proposto riesce a veicolare in maniera efficace la logica dell'intervento: trasformare un segno 'protagonista' e invasivo, in un segno quanto più possibile integrato con il contesto, pur restando imprescindibile la consistenza di grande infrastruttura dell'opera in oggetto.

E proprio in questo percorso di 'reintegrazione' si è svolto il lavoro di ricerca condotto; orientato a riprendere proprio il punto di vista e la percezione di chi deve convivere con la presenza dell'attacco a terra del ponte, con la percezione della sua effettiva dimensione e soprattutto con il cambiamento indotto nel quartiere.

Conclusioni. Il linguaggio visivo per il progetto di riqualificazione (RT)

Accanto a tutto il lavoro strutturale per la riqualificazione della zona interessata dal crollo del ponte, si muove, proprio mediante la convenzione di ricerca stipulata con S.Pim., l'intenso lavoro di intervento sulla percezione visiva, che supporta, completa e soprattutto guida gli interventi a livello di efficientamento energetico degli edifici non demoliti, di ridestinazione d'uso e di sistemazione della viabilità.

Il punto di partenza è dato ed è costituito dal *master plan* dello studio Boeri, che disegna un brano ampio di città, mediante lo studio di un parco eolico, di architetture residenziali e terziarie, di ampi spazi verdi e della *Radura della memoria*, vuoto di risulta dopo le operazioni di pulizia e sbancamento delle macerie e demolizione degli edifici ritenuti pericolanti; il tutto percettivamente connotato da una percorrenza pedonale e ciclabile, in parte situata a quota terreno, in parte sopraelevata a configurare un macro-cerchio rosso, che sovrasta tutta la porzione oggetto delle demolizioni che sono andate a completare quelle date dal cedimento dell'infrastruttura Morandi. Un segno visivo a scala territoriale (fig. 5), potremmo

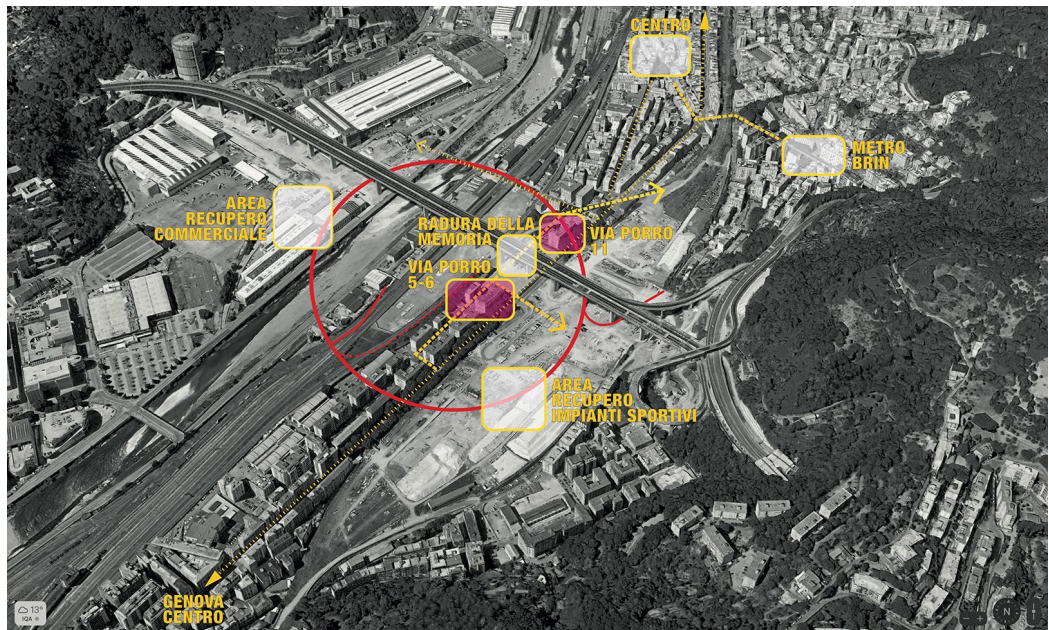


Fig. 5. Il Cerchio Rosso di Boeri: segno visivo a scala territoriale capace di raccordare il sistema di assi paralleli dati dalla ferrovia, dal Polcevera, dai collegamenti viari tra il centro di Genova e la valle di confine a Ponente.

quasi definirlo, se lo si esamina dall'alto, perché concepito con l'intento di raccordare e trasformare in fulcro il sistema di assi paralleli dati dalla ferrovia, dal torrente Polcevera, dalle percorrenze carrabili di collegamento tra il centro di Genova e l'immediata valle di confine a Ponente (fig. 6).

A partire da qui, perciò, è iniziato il lavoro di progettazione visiva (fig. 7): la metodologia di appoggio è stata quella consolidata nel tempo, anche grazie alle esperienze attivate con il Centro ciVIS sulla visualità, per ciò che attiene gli aspetti percettivi e di riconoscibilità di una identità visiva, e con il Centro SRV (Sicurezza, Rischio, Vulnerabilità) e i temi del relativo spin off, per quanto concerne il lavoro sulla percezione del rischio sociale e territoriale e sulle disuguaglianze e l'integrazione.

Segni a scala urbana, quindi, cromatismo ricorrente, spazi ampi e visivamente controllabili, inserimenti di materiali che 'raccontano' una storia (fig. 8) e che introducono ciò che sta al di là del muro che – per ragioni di quote differenti – separa e rende incomunicabili le zone

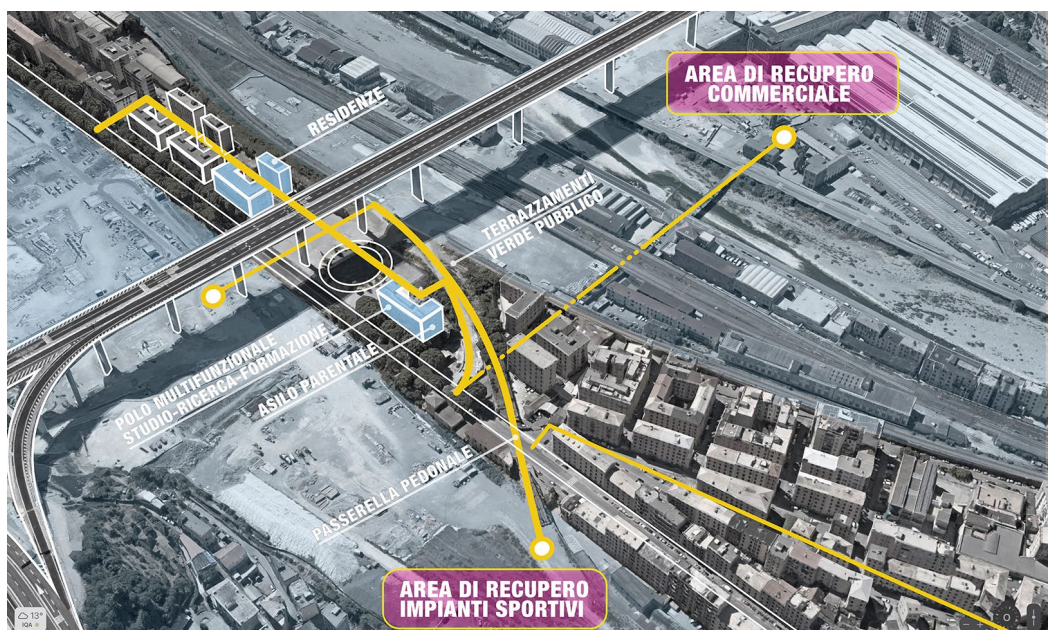


Fig. 6. Inquadramento dell'area interessata dal crollo del ponte, inerente alla percezione visiva a supporto, guida e completamento degli interventi di ridestinazione d'uso degli edifici non demoliti e di sistemazione della viabilità.

Fig. 7. Proposta di rigenerazione di via Porro caratterizzata da segni a scala urbana: il cromatismo ricorrente in continuità con il Cerchio Rosso.



limitrofe dell'intervento Boeri e quella dell'intervento S.P.Im; arredi che integrino esigenze di target diversi, quali sono gli anziani e i giovani e che non ricalchino stereotipi consolidati, ma consumati e destinati a non modificare per nulla la qualità dello spazio (un esempio su tutti: la presenza di enormi murali senza uno *storytelling* coerente con lo scopo dell'ambizioso progetto).

Le componenti introdotte, in definitiva, sono state:

- la continuità cromatica con il *Cerchio Rosso*, che diviene il *trait d'union* visivo e funzionale tra le due parti del quartiere;
- il sistema delle pavimentazioni, anch'esso destinato a dare continuità e nuova percezione delle percorrenze;
- il rivestimento della parete che separa il *Cerchio Rosso* dalla *Radura della Memoria*, ovvero la zona di nuova progettazione da quella che interessa gli affacci dei soli tre palazzi rimasti della precedente urbanizzazione, oggi di proprietà S.P.Im;
- la sistemazione a verde della fascia di rispetto che costeggia la ferrovia, in continuità con l'adiacente parco Boeri.

Dunque: segni urbani rossi (fig. 9), disegno delle pavimentazioni continuo, con le relative



Fig. 8. Parete che separa il Cerchio Rosso dalla Radura della Memoria caratterizzata da mosaici in tessere lavabili a rappresentare il verde del parco retrostante il muro di divisione.



Fig. 9. Proposta di sistemazione a verde della fascia di rispetto che costeggia l'asse ferroviario, in continuità con l'adiacente parco Boeri con l'introduzione di una parte ciclo-pedonale di collegamento.

modifiche alla viabilità carrabile e l'introduzione di una parte pedonale che consente di passare agevolmente da una zona all'altra; mosaici in tessere lavabili di facile manutenibilità a rappresentare il verde del parco retrostante il muro di divisione; coni ottici ampi nelle nuove percorrenze, per ottenere una sensazione di sicurezza, attraverso la padronanza percettiva dello spazio.

A conclusione del progetto, gli interventi sulla percezione visiva dell'ampia porzione di città interessata dall'intervento Boeri – non più considerato come un progetto spot, bensì, visto come il propulsore per la riqualificazione anche dello spazio adiacente, seppur fisicamente separato – hanno permesso di arrivare ad una definizione persino strutturale della situazione finale; esaminata l'innovazione a livello planimetrico, infatti, ben si comprende la portata della nuova immagine che si va a ideare e che passa da essere rappresentabile con una serie di linee parallele, a essere definibile come un punto centrale, dal quale si dipartono differenti assi.

Ultimo obiettivo raggiunto, dunque, quello di rendere visibile a chi percorre la via Fillak, asse a scorrimento trafficato di collegamento tra il centro città e il borgo di Certosa, tutto ciò che accade al di là del muro e di percepirlo non come un qualcosa di scollegato dal luogo dove si trovano, ma come un tutt'uno, facilmente raggiungibile, interessante e denso

di memoria collettiva: non luogo della Memoria – o forse non più –, bensì testimonianza di resilienza fattiva. Questa parte della ricerca sul linguaggio visivo per il progetto di riqualificazione è sostenuta dai Fondi di ricerca di Ateneo 2022 dell'Università di Genova dal titolo *Non Luogo*.

Note

[1] Si rimanda in tal senso al progetto di riqualificazione di via degli Archi a Genova, sempre a seguito di convenzione di ricerca con S.P.Im., a quello del percorso urbano verso la Lanterna, agli studi sul quartiere direzionale di Piccapietra all'interno della convenzione triennale con l'università di Versailles sulle indagini su Genova e Paris-Iperville, nonché alle pubblicazioni relative, riportate in bibliografia.

[2] Afferiscono al centro ciVIS i tre autori, al CSRV, nel comitato tecnico-scientifico, M. Linda Falcidieno, allo *spin off* Campus Civico M. Elisabetta Ruggiero e Ruggiero Torti.

Riferimenti bibliografici

- Bianconi F., Filippucci M. (2018). *Representing Complexity, finding, imagining, drawing and composing landscape*. Bologna: Maggioli.
- Bistagnino E. (2020). *Un'idea di Disegno, un'idea di Città. Le figure dello spazio urbano*. Genova: Genova University Press.
- Bistagnino E., Falcidieno M. L., Malagugini M., Ruggiero M. E., Torti R. (2019). La narrazione visiva come facilitatore nella società contemporanea. In P. Belardi (a cura di). *Riflessioni, l'arte del disegno/il disegno dell'arte. Atti del 41° Convegno Internazionale dei docenti delle discipline della rappresentazione*, Perugia 19-21 settembre 2019, pp. 1573-1588. Roma: Gangemi.
- Caniggia G., Maffei G. L. (1979). *Lettura dell'edilizia di base*. Venezia: Marsilio.
- Caniggia G., Maffei G. L. (1994). *Composizione architettonica e tipologia edilizia I*. Firenze: Alinea.
- Fatta F. (2014). Town Files. Tra desiderio e bisogno, la rappresentazione del paesaggio urbano nell'era del pensiero digitale. In *Disegnarecon*, vol. 7, n. 13, pp. 1-8.
- Falcidieno M.L. (2006). *Parola disegno segno. Comunicare per immagini. Segno significato metodo*. Firenze: Alinea.
- Falcidieno M.L. (2009). *Comunicazione e rappresentazione*. Firenze: Alinea.
- Gausa Navarro M., Andriani C., Fagnoni R. (2016). *Med Net 03, Intelligent cities, resilience landscapes*. Barcellona: Papersdoc.
- Lydon M., Garcia A. (2015). *Tactical Urbanism. Short-term actions for long-term change*. Washington: Island Press.
- Pierluisi G. (2012). Immagini di città. Nuove prospettive per il paesaggio urbano contemporaneo. In *Disegnarecon*, vol. 5, n. 9, pp. 217-226.
- Ratti C. (2017). *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*. Torino: Einaudi.
- Ruggiero M. E. (2022). Un paesaggio, un segno, un percorso. In *GUIDA magazine about Architecture, Design and Cities*, edizione speciale Figurazioni, pp. 170-175.
- Ruggiero M. E. (2018). *Rappresentazione e cultura visiva per la valorizzazione di sistemi complessi. Il caso studio del paesaggio agricolo ligure*. Genova: Stefano Termanini.
- Torti R. (2019). *Being Positive, 02 Smart & Slow Travel - New Responsive Landscapes*. Milano: FrancoAngeli.

Autori

Maria Linda Falcidieno, Università degli Studi di Genova, marialinda.falcidieno@unige.it
Maria Elisabetta Ruggiero, Università degli Studi di Genova, mariaelisabettaruggiero@unige.it
Ruggiero Torti, Università degli Studi di Genova, ruggiero.torti@unige.it

Per citare questo capitolo: Falcidieno Maria Linda, Ruggiero Maria Elisabetta, Torti Ruggiero (2023). Il segno visivo del ponte Morandi a Genova: transizione di forme e significati/The Visual Sign of the Morandi Bridge in Genoa: Transition of Forms and Meanings. In Cannella M., Garozzo A., Morena S. (a cura di). *Transizioni. Atti del 44° Convegno Internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione/Transitions. Proceedings of the 44th International Conference of Representation Disciplines Teachers*. Milano: FrancoAngeli, pp. 1249-1266.



The Visual Sign of the Morandi Bridge in Genoa: Transition of Forms and Meanings

Maria Linda Falcidieno
Maria Elisabetta Ruggiero
Ruggero Torti

Abstract

Always following the line of research that the Department of Architecture and Design of the University of Genoa has been carrying out for some years and which has as its fulcrum the visual language as an engine for improving the perception of degraded or abandoned urban spaces, today there is a first result of the research work on Via Porro. This emblematic case study has undergone a first phase of dequalification with the construction of the Morandi bridge and an even more traumatic one precisely because of its collapse. Following this, a design signed by Stefano Boeri was launched, which aims to constitute a set of functions (residential, museum, tertiary, bio ...) connected by greenery and enclosed within a 'red circle' distributor; a real visual brand, as well as functional, on a territorial scale. From here, the awareness that the neighboring Via Porro cannot and should not remain excluded from this possibility of redevelopment, but that rather it can and must become a tangible sign of how opportunities can be found in the crisis.

Keywords

visual communication, redevelopment, city, identity



S. Boeri, Polcevera Park
East side, Sport Park and
Genoa in the Woods.
Courtesy Stefano Boeri
Architetti.

Introduction. Visual design and redevelopment of urban spaces: the case of Via Porro in Genoa (MLF)

The contribution presented here today is the first result produced by the research envisaged by an agreement with S.Plm., a subsidiary company of the Municipality of Genoa, with which the authors have been collaborating for some years, regarding the possibilities of representation, as a visual language, in contributing to the resolution, or in any case to the mitigation, of problems related to the degradation or marginality of urban areas both central and peripherals.

The starting point is given by previous experiences [1], by the affiliations to the interdepartmental center ciVIS, to the University Center on Security, Risk and Vulnerability and by the spin off Campus Civico [2]; theoretical-methodological research, therefore, but with clear design implications (albeit related to the image) and third mission, given the dissemination of data, information and operational concepts foreseen in the intermediate phases of the work.

In particular, the case of Via Porro appears full of meanings and potential, since it analyzes and affects a piece of the city that symbolizes the ability and possibility of a city in dealing with emergency situations, to the point of recovering and creating significant opportunities from these same ones.

The context: a part of the Genoese suburbs along the Polcevera valley, hosting companies and residences often little architecturally characterized, but at the same time also a place of strongly identifying settlements (fig. 1) and partly recovered; an urbanization that we could therefore define as 'mixed', where buildings alternate along the railway line or along drive-ways connecting the center with culturally lively and commercially active portions.

The object: via Porro, specifically the three condominiums that overlook a current urban void and that are the survivors of the buildings that were located only the Morandi bridge (fig. 2).

The delicacy of the task therefore appears clear and immediate: a redevelopment of the path that is certainly necessary to mend the tear after the collapse of the bridge, but which should have been the subject of interest and therefore of intervention, due to the little connection with the neighboring building of Certosa, a compact, alive and recovered district-village; an intervention that is not limited to the visual project and does not end with that, but an intervention that also has a strong symbolic value, not so much (or not only)



Fig. 1. Historical image of the area before Morandi Bridge.



Fig. 2. Image of the Morandi Bridge within the urban fabric.

of memory and celebration, but rather of real 'rebirth'. The focus of the proposed intervention is precisely to make the theoretical-methodological approaches synergistic with the visual-perceptive expressions linked to the creation of signals on an urban scale, which immediately communicate the new vision of this part of the city.

The contributions that follow make this purpose well explicit, on the one hand with the critical and careful reading of the state of affairs, starting from its history, to draw valuable indications about the possible paths to follow for an effective and lasting redevelopment of the area; on the other hand, with the highlighting of what could be done from the point of view of visual perception to achieve this goal.

In addition, it should also be noted that the resulting space after the necessary demolitions due to the collapse of the bridge is the subject of a large, articulated and perceptively strong design signed by Boeri, which cannot be neglected, but which must be taken up and serve as a flywheel to stitch, in addition to the tearing of the fall of part of the Morandi bridge, also that, previous, of the tear that separates the current Via Porro both from Sampierdarena – on one side – and from Certosa – on the other.

Methodological approach. Visual communication and infrastructural culture for the city (MER)

The relationship with the city of Genoa and the area adjacent to Via Porro seems to find a representation in the narratives that accompanied the presentation of the Morandi bridge, completed in the early 60s (fig. 3).

Aerial visions of the valley report emphatically, out of possible proportions, the presence of the new building, almost omitting to represent what already exists.

The growth needs of the city, linked to the growing industrial activity as well as port, make it necessary to build infrastructures to connect a territory, not easy to approach given the compact and steep hilly nature in close contact with urban expansion, with the rest of the country, also in strong production growth. The transport of goods by road and the



Genova risolve il problema del traffico

L'incubo dell'attraversamento di Genova per gli automobilisti provenienti da Est, Nord e Ovest diventerà soltanto un brutto ricordo. Il disegno di Molino mostra come avverrà il raccordo fra l'autostrada dei Fiori e l'autostrada per Savona. I primi piloni di acciaio di questo aereo collegamento sono stati infissi in questi giorni. Alle pagg. 22-23 un servizio sui progetti di soluzione del traffico a Genova e in varie città italiane.

Fig. 3. Cover of the *Domenica del Corriere*, dedicated to the inauguration of the Morandi bridge, March 1, 1964. <<https://www.pianetagenoa1893.net>>. Public domain.

connection with industrial activities are one of the requests that the city of the time intends to develop and for which it is necessary to find an answer:

However, the project of the 'Great Genoa', already started at the end of the '800, and in continuous evolution we could say today, must – or rather should have – take into account how to intervene on urban areas born on ancient sites, in close connection with the local geography and above all originally born as autonomous centers.

This is the challenge that, unfortunately, in many cases has been interpreted in an unbalanced way in favor of an aseptic functionality. The district of Rivarolo, but like this many others in Genoa and beyond, is an emblematic case of what happened and the consequences that derived.

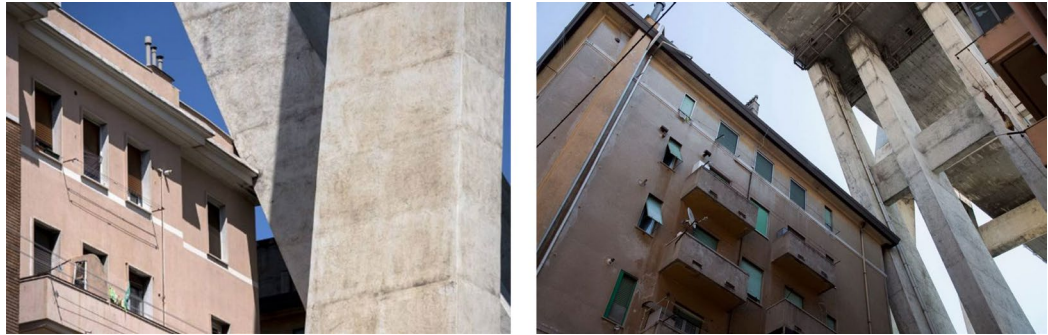


Fig. 4. Views of some pre-existing buildings adjacent to the pylons.

The design logic and the 'vision' of the city are expressed by a figurative rhetoric that denounces the spirit that guided certain choices.

Chronicles, therefore, but even more images from the beginning have emphasized the grandeur, originality and innovativeness of the proposed solution, which certainly constituted a very important connection for a certain part of the city's activities, but which at the same time began the process of segregation rather than inclusion of satellite areas.

If we compare the first images of the work, taken mostly from an unreal point of view, with the actual ones of how much the bridge impacted on the buildings of the early century, if not even nineteenth-century already existing, we can see a striking contrast (fig. 4).

So jarring as to think that the 'point of view' of those who lived in that portion of the city had not been taken into account. It is singular to see how a work designed to 'connect' has unfortunately over time contributed to 'separating' a neighbourhood from the rest of the urban structure.

The choice of reconstruction, therefore, not only had to face the already complex choices related to an intervention to be carried out in conditions of absolute emergency and drama, but also had to grapple with a contemporary vision of infrastructure, city and suburbs.

Also in this case the visual narration of what is proposed manages to effectively convey the logic of the intervention: to transform a 'protagonist' and invasive sign, in a sign as integrated as possible with the context, while remaining essential the consistency of great infrastructure of the work in question.

And it was precisely in this path of 'reintegration' that the research work carried out took place; oriented to resume the point of view and perception of those who have to live with the presence of the ground attack of the bridge, with the perception of its actual size and above all with the change induced in the neighbourhood.

Conclusions. The visual language for the redevelopment project (RT)

Alongside all the structural work for the redevelopment of the area affected by the collapse of the bridge, the intense work of intervention on visual perception moves, precisely through the research agreement stipulated with S.Pim., which supports, completes and above all guides the interventions in terms of energy efficiency of non-demolished buildings, repurposing use and arrangement of the road network.

The starting point is given and consists of the master plan of the Boeri studio, which draws a large piece of the city, through the study of a wind farm, residential and tertiary architecture, large green spaces and the *Glade of Memory*, empty of results after the operations of cleaning and excavation of the rubble and demolition of buildings considered unsafe; all perceptually characterized by a pedestrian and cycle path, partly located at ground level, partly elevated to configure a red macro-circle, which overlooks the entire portion subject to demolitions that have completed those given by the failure of the Morandi infrastructure. A visual sign on a territorial scale (fig. 5), we could almost define it, if we examine it from above, because it was conceived with the intention of connecting and transforming into fulcrum the system of parallel axes given by the railway, by the Polcevera stream, by the driveways connecting the center of Genoa and the immediate border valley to the west (fig. 6).

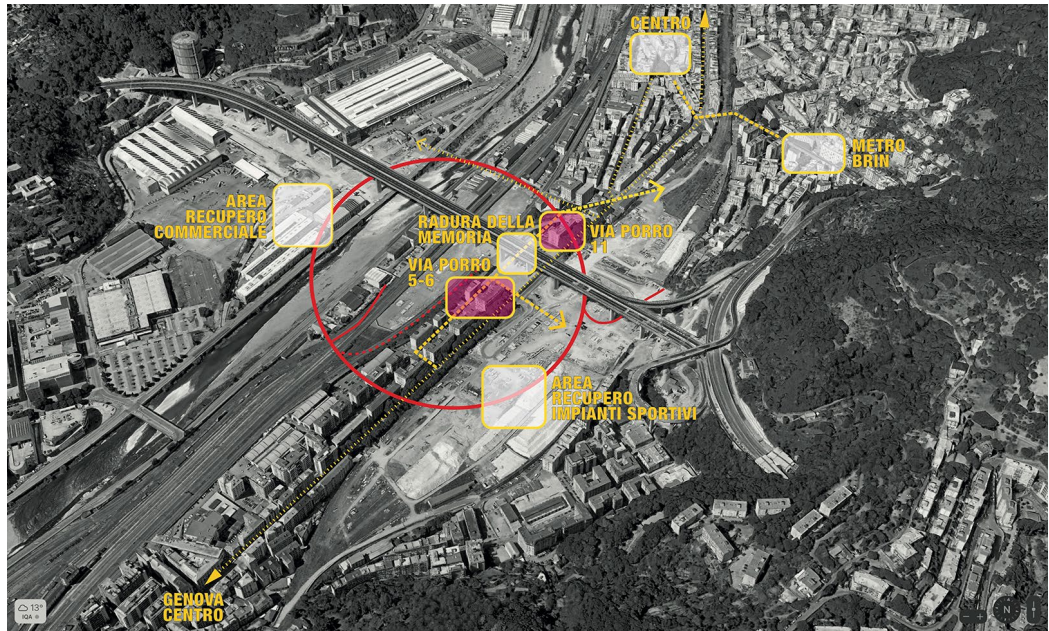


Fig. 5. Boeri's Red Circle: visual sign on a territorial scale capable of connecting the system of parallel axes given by the railway, the Polcevera, the road connections between the center of Genoa and the border valley to the west.

Starting from here, therefore, the visual design work began (fig. 7): the support methodology has been consolidated over time, also thanks to the experiences activated with the ciVIS Center on visibility, as regards the perceptual and recognizability aspects of a visual identity, and with the SRV Center (Security, Risk, Vulnerability) and the themes of the relative spin off, as regards the work on the perception of social and territorial risk and on inequalities and integration.

Signs on an urban scale, therefore, recurring chromaticism, large and visually controllable spaces, insertions of materials that 'tell' a story (fig. 8) and that introduce what lies beyond the wall that – for reasons of different heights – separates and makes incommunicable the neighbouring areas of the Boeri intervention and that of the S.P.Im intervention; furnishings that integrate the needs of different targets, such as the elderly and the young and that do not follow consolidated stereotypes, but worn and destined not to change the quality of the space at all (an example above all: the presence of huge murals without a storytelling consistent with the purpose of the ambitious project).

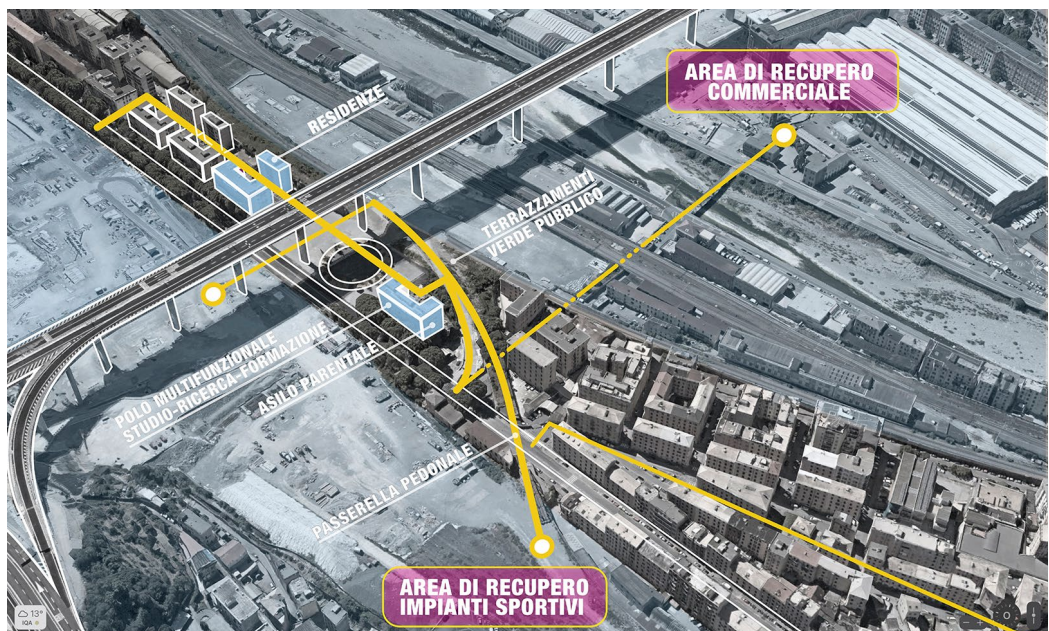


Fig. 6. Framing of the area affected by the collapse of the bridge, inherent to the visual perception to support, guide and complete the interventions of repurposing the use of non-demolished buildings and arrangement of the road network.

Fig. 7. Proposal for the regeneration of Via Porro characterized by signs on an urban scale such as: the recurring chromatism in continuity with the Red Circle.



The components introduced, ultimately, were:

- the chromatic continuity with the *Red Circle*, which becomes the visual and functional *trait d'union* between the two parts of the district;
- the paving system, also intended to give continuity and new perception of the routes;
- the wall covering that separates the *Red Circle* from the *Glade of Memory*, or the newly designed area from the one that affects the views of the only three buildings left of the previous urbanization, now owned S.P.Im;
- the green arrangement of the buffer strip that runs along the railway, in continuity with the adjacent Boeri park.

So: red urban signs (fig. 9), continuous pavement design, with the relative changes to the driveway and the introduction of a pedestrian part that allows you to easily move from one area to another; mosaics in washable tiles of easy maintenance to represent the green of the park behind the dividing wall; Wide optical cones in the new distances, to obtain a feeling of security, through the perceptual mastery of space.

At the end of the project, the interventions on the visual perception of the large portion of the city affected by the Boeri intervention – no longer considered as a spot project, but, seen as the driving force for the redevelopment of the adjacent space, albeit physically



Fig. 8. Wall separating the *Red Circle* from the *Glade of Memory* characterized by mosaics in washable tesserae to represent the green of the park behind the dividing wall.



Fig. 9. Proposal for the green arrangement of the buffer strip that runs along the railway axis, in continuity with the adjacent Boeri park with the introduction of a cycle-pedestrian connection part.

separated – have allowed us to arrive at an even structural definition of the final situation; after examining the innovation at the planimetric level, in fact, it is easy to understand the scope of the new image that is going to be conceived and that passes from being representable with a series of parallel lines, to being definable as a central point, from which different axes depart.

The last goal achieved, therefore, is to make visible to those who travel along Via Fillak, a busy sliding axis connecting the city center and the village of Certosa, everything that happens beyond the wall and to perceive it not as something disconnected from the place where they are, but as a whole, easily accessible, interesting and full of collective memory: not a place of Memory – or perhaps no longer – but a testimony of effective resilience. This part of the research on visual language for the redevelopment project is supported by the University Research Funds 2022 of the University of Genoa entitled *Non Luogo*.

Note

[1] In this sense, reference should be made to the redevelopment project of Via degli Archi in Genoa, again following a research agreement with S.P.Im., to that of the urban course towards the Lanterna, to the studies on the Piccapietra business

district within the three-year agreement with the University of Versailles on the investigations on Genoa and Paris-Iperville, as well as related publications, reported in the bibliography.

[2] The three authors belong to the ciVIS center, to the CSRV, to the technical-scientific committee, M. Linda Falcidieno to the spin-off Campus Civico M. Elisabetta Ruggiero and Ruggero Torti.

References

- Bianconi F., Filippucci M. (2018). *Representing Complexity, finding, imagining, drawing and composing landscape*. Bologna: Maggioli.
- Bistagnino E. (2020). *Un'idea di Disegno, un'idea di Città. Le figure dello spazio urbano*. Genoa: Genova University Press.
- Bistagnino E., Falcidieno M. L., Malagugini M., Ruggiero M. E., Torti R. (2019). La narrazione visiva come facilitatore nella società contemporanea. In P. Belardi (Ed.). *Riflessioni, l'arte del disegno/il disegno dell'arte. 41th International Conference of Representation Disciplines Teachers. Conference Proceeding*. Perugia 19-21 September 2019, pp. 1573-1588. Rome: Gangemi.
- Caniggia G., Maffei G. L. (1979). *Lettura dell'edilizia di base*. Venice: Marsilio.
- Caniggia G., Maffei G. L. (1994). *Composizione architettonica e tipologia edilizia I*. Florence: Alinea.
- Fatta F. (2014). Town Files. Tra desiderio e bisogno, la rappresentazione del paesaggio urbano nell'era del pensiero digitale. In *Disegnarecon*, Vol. 7, No. 13, pp. 1-8.
- Falcidieno M. L. (2006). *Parola disegno segno. Comunicare per immagini. Segno significato metodo*. Florence: Alinea.
- Falcidieno M. L. (2009). *Comunicazione e rappresentazione*. Florence: Alinea.
- Gausa Navarro M., Andriani C., Fagnoni R. (2016). *Med Net 03, Intelligent cities, resilience landscapes*. Barcelona: Papersdoc.
- Lydon M., Garcia A. (2015). *Tactical Urbanism. Short-term actions for long-term change*. Washington: Island Press.
- Pierluisi G. (2012). Immagini di città. Nuove prospettive per il paesaggio urbano contemporaneo. In *Disegnarecon*, Vol. 5, No. 9, pp. 217-226.
- Ratti C. (2017). *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*. Turin: Einaudi.
- Ruggiero M.E. (2022). Un paesaggio, un segno, un percorso. In *GUD A magazine about Architecture, Design and Cities*, edizione speciale *Figurazioni*, pp. 170-175.
- Ruggiero, M.E. (2018). *Rappresentazione e cultura visiva per la valorizzazione di sistemi complessi. Il caso studio del paesaggio agricolo ligure*. Genoa: Stefano Termanini.
- Torti R. (2019). *Being Positive, 02 Smart & Slow Travel - New Responsive Landscapes*. Milan: FrancoAngeli.

Authors

Maria Linda Falcidieno, Università degli Studi di Genova marialinda.falcidieno@unige.it
Maria Elisabetta Ruggiero, Università degli Studi di Genova, mariaelisabettaruggiero@unige.it
Ruggiero Torti, Università degli Studi di Genova, ruggiero.torti@unige.it

To cite this chapter: Falcidieno Maria Linda, Ruggiero Maria Elisabetta, Torti Ruggero (2023): Il segno visivo del ponte Morandi a Genova: transizione di forme e significati/The Visual Sign of the Morandi Bridge in Genoa: Transition of Forms and Meanings. In Cannella M., Garozzo A., Morena S. (Eds.). *Transizioni. Atti del 44° Convegno Internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione/Transitions. Proceedings of the 44th International Conference of Representation Disciplines Teachers*. Milano: FrancoAngeli, pp. 1249-1266.