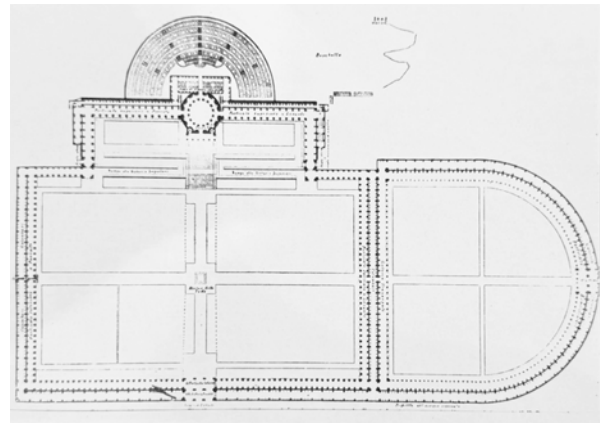


Il progetto di Carlo Barabino per Staglieno rappresenta uno degli esempi più compiuti di applicazione dei principi neoclassici al tema funerario. La scelta di un impianto quadrangolare, organizzato secondo assi rigorosi e gerarchie spaziali chiaramente definite, riflette una concezione razionale della città, nella quale anche la morte viene ordinata e disciplinata attraverso l'architettura.

Barabino concepisce il cimitero come un'estensione ideale della città ottocentesca: un luogo regolato da percorsi, fronti architettonici, spazi centrali e margini, analogamente a quanto avviene nei quartieri civili. In

questa visione, il cimitero non è uno spazio residuale, ma un organismo urbano dotato di dignità formale e simbolica, destinato a rappresentare i valori della collettività.

Con Giovanni Battista Resasco, il progetto di Staglieno assume una dimensione pienamente monumentale. Pur rispettando l'impianto barabiniano, Resasco accentua il carattere scenografico del complesso, introducendo una sequenza di porticati che guidano il visitatore lungo un percorso processionale culminante nella Cappella dei Suffragi. L'architettura dei porticati svolge una duplice funzione: da un lato, garantisce un'elevata capacità sepolcrale; dall'altro, costruisce uno spazio urbano unitario,



A sinistra: Il cimitero di Staglieno e il greto del Bisagno, in una immagine di fine Ottocento. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

A destra: G.B. Resasco, Pianta del Cimitero di Staglieno, da F. Resasco, 1926, p. 22. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

In basso a sinistra: G.B. Resasco, Prospetto della facciata, Comune di Genova, Collezione Topografica, n. inv. 1934. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

caratterizzato da una ripetizione modulare che rafforza il senso di ordine e permanenza. Tale ripetizione, lungi dall'essere monotona, assume un valore simbolico, evocando l'idea di una comunità ordinata anche nella morte.

La Cappella dei Suffragi costituisce il fulcro simbolico e architettonico dell'intero complesso. Ispirata esplicitamente al Pantheon di Roma, essa richiama l'archetipo della pianta centrale come forma della memoria universale. La scelta di questo modello non è casuale: il Pantheon romano, reinterpreted in chiave ottocentesca, diventa il paradigma di una memoria laica e civica, capace di trascendere l'individualità della singola sepoltura. Dal punto di vista teorico, la Cappella dei Suffragi può essere interpretata come un "monumento" nel senso rossiano del termine: un elemento capace di strutturare lo spazio urbano e di conferire identità al luogo, indipendentemente dalla funzione specifica che svolge. La sua collocazione sopraelevata, raggiungibile tramite una scalinata monumentale, rafforza il carattere sacrale e rappresentativo dell'edificio.

Accanto all'ordine neoclassico del quadrilatero, Staglieno introduce una dimensione paesaggistica di grande

Altra veduta generale del Camposanto di Staglieno negli ultimi decenni dell'Ottocento. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

In basso a destra: La Cappella dei Suffragi. Foto di: fondoambiente.it

In basso a sinistra: Veduta del boschetto irregolare e le cappelle monumentali. Foto di: fondoambiente.it



A sinistra: La statua della Fede. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

A destra: Il Pantheon. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.

In basso: La Necropoli di Staglieno in una immagine più recente dove si nota il viadotto dell'autostrada. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.



rilevanza. I Boschetti, e in particolare il Boschetto Irregolare, rappresentano una deviazione consapevole dal rigore geometrico dell'impianto principale, aprendo il complesso a una sensibilità più romantica e naturalistica. In questi spazi, l'architettura si frammenta e dialoga con la vegetazione, creando un'esperienza spaziale più intima e contemplativa. Tale scelta riflette l'evoluzione del

pensiero ottocentesco sulla morte, sempre meno legato alla pura monumentalità e sempre più orientato verso una dimensione emotiva e individuale della memoria.

Il Cimitero Monumentale di Staglieno si colloca all'interno di una più ampia tradizione europea dei grandi cimiteri ottocenteschi: il Père-Lachaise di Parigi, la Certosa di Bologna e il Monumentale di Milano.

Nel corso del Novecento, il complesso di Staglieno riflette le trasformazioni della società industriale e post-industriale. L'introduzione del tempio crematorio, la progressiva standardizzazione delle sepolture e la perdita di un linguaggio architettonico unitario segnano una crisi del modello ottocentesco del cimitero monumentale. Questa crisi non va interpretata esclusivamente in termini negativi, ma come il segno di un cambiamento culturale profondo, che investe il rapporto tra architettura, memoria e morte. Staglieno diventa così un palinsesto, nel quale si sovrappongono strati storici e linguaggi differenti.

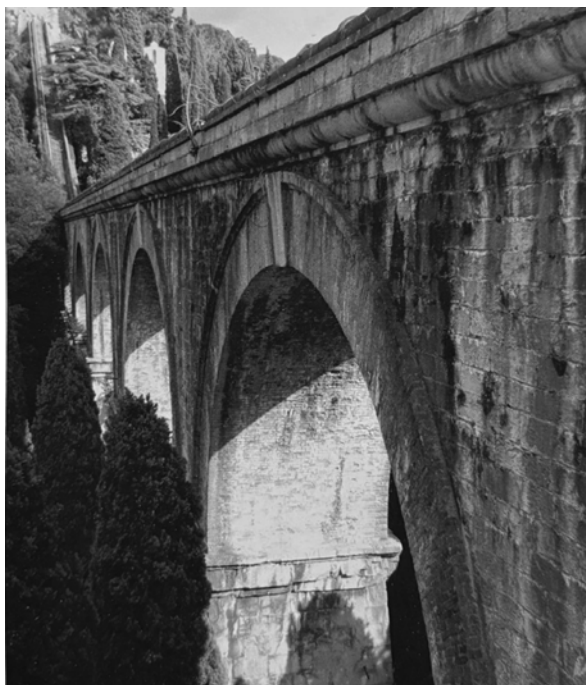
Il Cimitero Monumentale di Staglieno può essere interpretato come una vera e propria "città dei morti", nel senso più pieno e complesso del termine. La sua architettura, lungi dall'essere un semplice contenitore funzionale, si configura come un fatto urbano autonomo, capace di condensare valori simbolici, civili e culturali.

Alla luce delle riflessioni teoriche di Aldo Rossi, Staglieno emerge come un'architettura della memoria, un luogo in cui il tempo si stratifica e diventa leggibile attraverso le forme costruite. In questo senso, il cimitero non rappresenta soltanto il passato, ma continua a interrogare il presente, offrendo spunti di riflessione fondamentali per la disciplina architettonica contemporanea.

---

## L'acquedotto storico

L'Acquedotto storico attraversa Staglieno. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.



L'Acquedotto storico di Genova costituisce una delle infrastrutture idriche più antiche e complesse dell'Italia settentrionale e rappresenta un elemento fondamentale nella costruzione storica, urbana e produttiva della città. Si configura come una vera e propria "via dell'acqua" che, dalle sorgenti delle alte valli appenniniche, ha garantito per secoli l'approvvigionamento idrico del centro urbano e del porto, accompagnando lo sviluppo di Genova dalla fase romana fino all'età contemporanea. Il suo tracciato, in parte oggi scomparso e in parte ancora leggibile, attraversa paesaggi naturali, contesti rurali, borghi storici e ambiti urbani densamente costruiti, giungendo infine fino al Porto Antico.

La realizzazione dell'acquedotto ebbe origine in epoca romana, attorno al 202 a.C., sotto il pretore Spurio Lucrezio. Il primo impianto fu costruito lungo la sponda occidentale del torrente Bisagno, allora noto come Feritore, e consentiva il convogliamento dell'acqua per circa 7 chilometri, dall'area dell'attuale

Veduta generale della zona di Staglieno verso il 1890. Al centro il Ponte Carrega da cui prese il nome la località. Tratta da: F. Sborgi, *Staglieno e la scultura funeraria ligure tra ottocento e novecento*, Torino 1997, Artema.



Molassana fino al piano di Sant'Andrea. Fin dalle origini, l'opera si distinse per la capacità di adattarsi alla complessa morfologia del territorio, sfruttando un tracciato che seguiva le curve di livello e garantiva una pendenza costante necessaria al deflusso dell'acqua.

Nel corso dell'XI secolo l'acquedotto venne completamente ricostruito e sopraelevato di circa 50 metri rispetto al fondovalle, al fine di potenziare la portata idrica e rispondere alle esigenze di una città in rapida espansione. In questa fase l'acqua veniva captata dal torrente Veilino, al di sopra dell'attuale Cimitero Monumentale di Staglieno. Successivi ampliamenti e prolungamenti, realizzati tra il Medioevo e il Seicento, portarono progressivamente l'acquedotto a intercettare nuove sorgenti fino al territorio dell'attuale Comune di Bargagli, estendendo il sistema fino a raggiungere una lunghezza complessiva di circa 40 chilometri.

Grazie a questa infrastruttura, Genova poté disporre di

una risorsa idrica costante e affidabile, fondamentale non solo per l'uso domestico ma anche per il funzionamento delle attività produttive e portuali, tra cui mulini, opifici e cantieri. L'acquedotto rimase ufficialmente in funzione fino alla metà dell'Ottocento; tuttavia, le sue acque continuarono ad alimentare fontane e lavatoi pubblici fino al 1951, mentre nel 1917 un decreto prefettizio ne dichiarò la non potabilità. Ancora oggi, nel tratto iniziale fino all'area di Prato, l'antico manufatto è utilizzato come cavedio per le moderne condutture idriche che continuano a prelevare acqua dal torrente Bisagno.

Dal punto di vista architettonico e ingegneristico, l'acquedotto storico di Genova si caratterizza per la presenza di opere di grande valore tecnico e monumentale. Tra queste spiccano i ponti sifone, soluzioni avanzate che consentivano all'acqua di attraversare le vallate senza seguirne il profilo naturale, riducendo i rischi legati a frane e smottamenti. Il ponte sifone sul rio Geirato, costruito nel 1777, si sviluppa per oltre 600 metri



ed è sorretto da 22 arcate; il successivo ponte canale sul rio Veilino, realizzato nel 1837 su progetto dell'architetto Carlo Barabino, misura circa 450 metri di lunghezza, raggiunge i 20 metri di altezza ed è sostenuto da 19 arcate. Quest'ultima opera si impone nel paesaggio come una struttura di straordinaria suggestione, sviluppandosi sopra il Cimitero Monumentale di Staglieno e offrendo una visione panoramica unica sulle sue architetture funerarie.

Accanto a queste grandi opere, il sistema dell'acquedotto comprende numerosi manufatti minori, quali portali monumentali, gallerie sotterranee, stazioni di filtraggio, lavatoi, ceppi marmorei di delimitazione fondiaria e tratti di muratura che si inseriscono con discrezione nel paesaggio. Particolarmente significativo è il portale della Galleria della Rovinata, sempre attribuito a Barabino, così come il ponte canale sul rio Torbido, esempi di una progettazione attenta sia alla funzionalità che alla qualità architettonica.



In alto a sinistra: L'acquedotto nel punto in cui attraversa il cimitero monumentale di Staglieno.

In alto a destra: Il ponte-sifone del Veilino visto dal colle di San Pantaleo

In basso: L'acquedotto visto dall'interno del cimitero monumentale di Staglieno.

Foto di: wikipedia.it

Il tracciato dell'acquedotto attraversa ambienti estremamente diversificati: dai boschi di querce e castagni dell'alta Val Bisagno ai versanti assolati a macchia mediterranea, dalle gole selvagge come Fossato Cicala fino ai contesti urbanizzati dei quartieri di Prato, Struppa, Molassana e Staglieno. Nel suo sviluppo incontra importanti emergenze storico-architettoniche, come l'Abbazia romanica di San Siro di Struppa, le chiese di Molassana Alta e San Bartolomeo di Staglieno, oltre a numerosi oratori caratterizzati dalle tradizionali pavimentazioni a risseu. Superata la zona collinare, l'acquedotto prosegue in parte in forma sotterranea, attraversando la circonvallazione a monte e il quartiere di Castelletto, dove si divideva in due rami terminali

diretti rispettivamente verso la Darsena e la Ripa, dopo aver alimentato la grande cisterna di piazza Sarzano.

Con l'espansione del tessuto urbano, una parte significativa del tracciato è andata perduta o è stata inglobata nella città costruita. Dopo decenni di abbandono e degrado, a partire dai primi anni Duemila l'acquedotto è stato progressivamente recuperato grazie all'azione congiunta di associazioni, istituzioni locali e enti di tutela. Oggi si configura come un percorso escursionistico pedonale di circa 28 chilometri, non ciclabile, che rappresenta un sistema continuo di straordinario valore storico, paesaggistico e culturale.



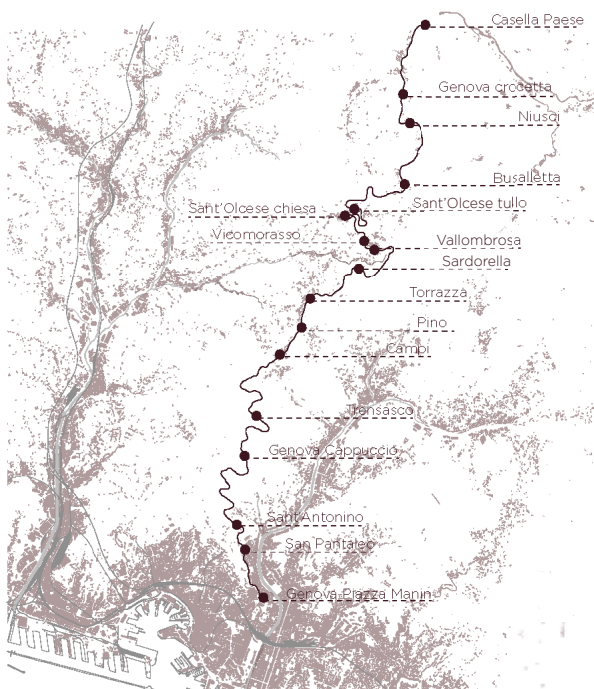
Il ponte sul Veilino visto dall'interno del cimitero monumentale di Staglieno.  
Foto di: [visitgenoa.it](http://visitgenoa.it)

# La ferrovia Genova-Casella

La ferrovia Genova-Casella rappresenta uno degli esempi più singolari e affascinanti del panorama ferroviario italiano, nonché una delle più antiche ferrovie storiche a scartamento ridotto ancora in esercizio. Inaugurata il 1° settembre 1929, essa nasce con l'obiettivo di garantire un collegamento stabile tra la città di Genova e il suo entroterra appenninico, svolgendo nel tempo un ruolo fondamentale sia dal punto di vista infrastrutturale che socio-territoriale, oltre ad assumere progressivamente una forte valenza turistica e identitaria. L'idea di realizzare una ferrovia capace di superare l'Appennino ligure risale alla fine del XIX secolo, in un contesto storico caratterizzato dalla necessità di migliorare i collegamenti tra il capoluogo e le aree interne, spesso raggiungibili unicamente tramite sentieri o strade impervie. La Società Anonima Ferrovie Elettriche Liguri (SAFEL) elaborò nei primi anni del Novecento il progetto di una linea ferroviaria alternativa alla Genova-Piacenza, pensata non solo per il trasporto delle merci ma anche per il traffico passeggeri, con l'intento di servire numerosi

A destra: Campi. La fotografia, scattata a Campi nell'estate 1931 dal padre di Emilio Cogorno, mostra un locomotore Breda al traino di tre vetture. Sullo sfondo si riconosce il portale della galleria in direzione Trensasco, oggi nascosta dalla vegetazione. I due bimbi sul prato sono proprio Emilio e sua cugina. Sulla vetta, il Forte Diamante.

In basso: Il percorso del trenino da Manin a Casella e le relative fermate.





centri appenninici. Sebbene inizialmente concepita come primo tronco di un collegamento più esteso, la Genova-Casella divenne di fatto una sorta di “metropolitana extraurbana” ante litteram, largamente utilizzata dai pendolari diretti quotidianamente verso la città. La concessione per la costruzione della linea fu ottenuta nel 1915, ma i lavori iniziarono soltanto nel 1921, a causa delle difficoltà economiche e delle conseguenze della Prima Guerra Mondiale. La realizzazione dell’infrastruttura si rivelò particolarmente complessa per via della morfologia del territorio ligure, caratterizzato da forti pendenze, crinali stretti e vallate profonde. Per contenere i costi vennero utilizzati materiali reperiti localmente, come quelli estratti dal torrente Scrivia, e furono realizzate numerose opere d’arte minori, tra cui ponti, viadotti, gallerie e trincee. Nonostante tali criticità, la ferrovia fu completata e aperta al pubblico nel 1929, entrando rapidamente nell’immaginario collettivo dei genovesi. Dal punto di vista tecnico, la ferrovia Genova-Casella è una linea a trazione elettrica con alimentazione a 3.000

V in corrente continua, a binario unico per quasi tutta la sua estensione e con uno scartamento ridotto di 1.000 mm. La lunghezza complessiva del tracciato è pari a circa 24-25 km, con un tempo di percorrenza compreso tra i 55 e i 65 minuti.

La linea si sviluppa da Piazza Manin, a circa 100 metri sul livello del mare, fino al centro abitato di Casella, raggiungendo la quota massima di 458 metri in corrispondenza della località Crocetta d’Orero. Le pendenze, che in alcuni tratti arrivano fino al 45 per mille, sono affrontate senza l’ausilio di cremagliere o funicolari, rendendo questa ferrovia unicum nel contesto nazionale. Il tracciato attraversa tre vallate principali, Val Bisagno, Val Polcevera e Valle Scrivia, e interessa quattro comuni: Genova, Sant’Olcese, Serra Riccò e Casella. Lungo il percorso si incontrano tredici gallerie e numerosi ponti e viadotti, mentre le fermate e le stazioni, distribuite capillarmente, testimoniano la vocazione originaria della linea al servizio del territorio e delle sue comunità. Tra le principali fermate si ricordano



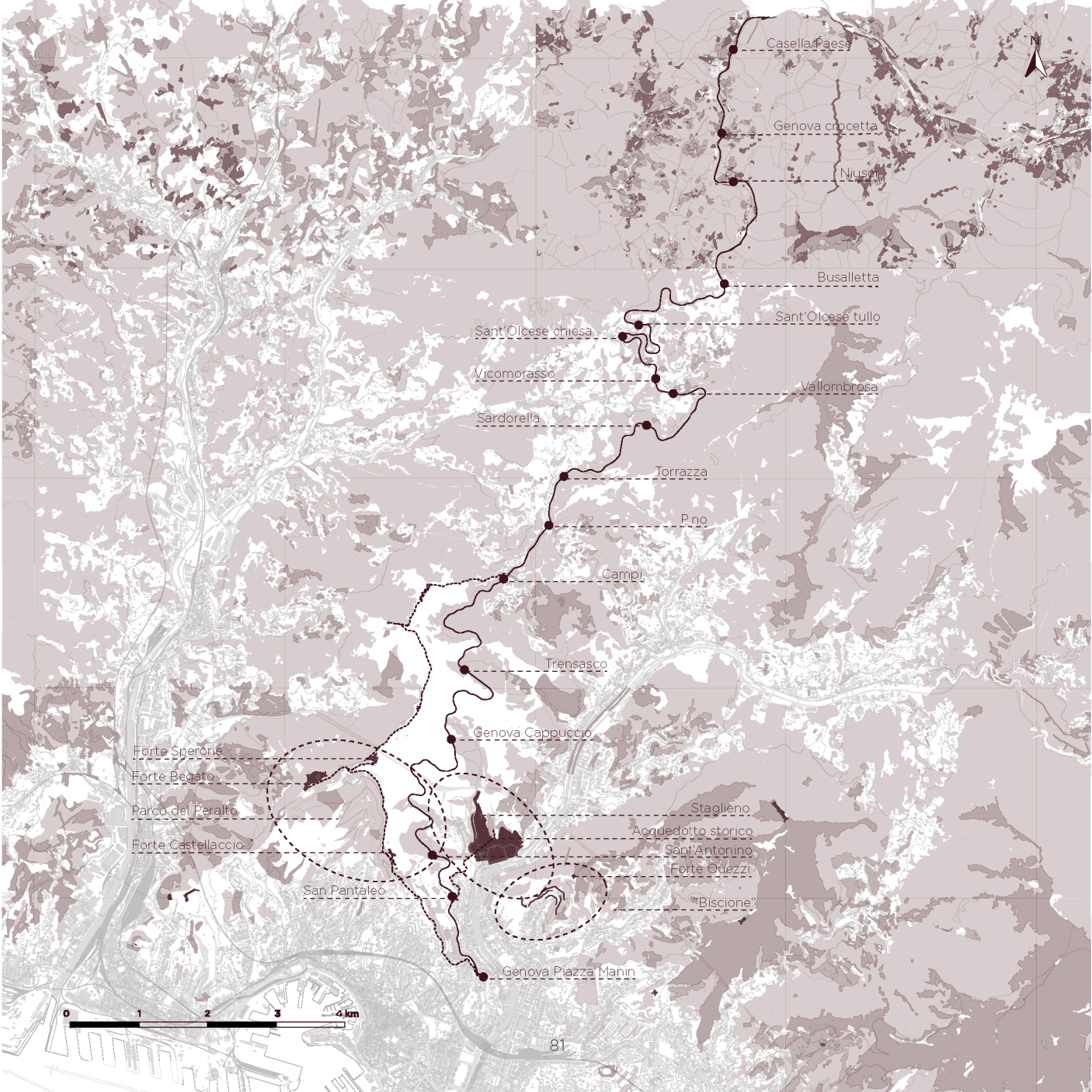
In alto: La locomotiva. Foto di: visitgenoa.it

In basso: La storica ferrovia Genova-Casella che attraversa una zona boscosa, alle pendici del monte Diamante. Foto di: wikipedia.it

A destra: I punti di interesse messi a sistema tra loro

Sant'Olcese, Niusci, Crocetta d'Orero e Casella, oltre ai numerosi piccoli scali immersi nel paesaggio naturale. Uno degli aspetti più rilevanti della ferrovia Genova-Casella è il suo stretto rapporto con il paesaggio. Il tracciato segue l'orografia naturale del territorio, arrampicandosi lungo i versanti montani e offrendo viste panoramiche che spaziano dal mare alle colline, dai boschi appenninici agli insediamenti rurali. Nei primi chilometri il percorso mantiene un contatto visivo con il mare, per poi inoltrarsi progressivamente in un contesto sempre più montano e naturale. Questo carattere "paesaggistico" ha contribuito a trasformare il trenino di Casella in una vera e propria attrazione turistica, spesso paragonata a celebri ferrovie alpine come quella del Bernina. Nel periodo tra le due guerre mondiali, la ferrovia favorì lo sviluppo di nuove forme di villeggiatura nell'entroterra genovese. Lungo l'asse ferroviario sorsero numerose residenze di villeggiatura destinate alla borghesia cittadina, segnando un mutamento nel rapporto tra città e campagna e contribuendo alla valorizzazione delle aree collinari e montane. Durante la Seconda Guerra Mondiale, invece, la linea assunse una funzione strategica, diventando via di fuga dalla città e mezzo di trasporto per truppe e rifornimenti.

A partire dagli anni Sessanta e Settanta del Novecento furono avviati importanti interventi di manutenzione e restauro dei binari e del materiale rotabile, che hanno permesso la conservazione delle storiche carrozze ancora oggi in servizio. Dopo periodi di inattività e successive riqualificazioni, la ferrovia Genova-Casella continua attualmente a svolgere un ruolo significativo come infrastruttura di mobilità locale e come elemento identitario del territorio, oltre a costituire un mezzo privilegiato per l'accesso a itinerari escursionistici di rilievo, come il Parco delle Mura e dei Forti.



Casella Paese

Genova crocetta

Niusa

Busalatta

Sant'Olcese tullo

Sant'Olcese chiesa

Vicomorasso

Vallombrosa

Sardorella

Torrazza

P.no

CampI

Trensasco

Genova Cappuccio

Forte Sperone

Forte Begato

Parco del Peralto

Forte Castellaccio

Staglieno

Acquedotto storico

Sant'Antonino

Forte Quezzi

San Pantaleo

"Biscione"

Genova Piazza Marin





# 02

---

## Riferimenti e casi studio



Il Forte di Bard visto dalla strada che conduce al suo ingresso.  
Foto di: italieonline.eu

## Il forte di Bard

Arroccato su uno sperone roccioso all'ingresso della Valle d'Aosta, il Forte di Bard si impone come una soglia monumentale tra pianura e alpi. La sua architettura, modellata sulla morfologia del sito, trasforma la topografia in dispositivo difensivo, definendo per secoli un punto di controllo strategico lungo l'asse di attraversamento tra Italia e Francia. Con la perdita della funzione militare, il complesso ha attraversato una fase di abbandono che ne ha evidenziato tanto la fragilità quanto la forza simbolica. Rimasto come infrastruttura silenziosa ha continuato a segnare il territorio, conservando una potente relazione visiva e spaziale con il contesto. Il successivo recupero ne ha ridefinito il ruolo, trasformandolo in una polarità culturale e luogo di fruizione pubblica. La rifunzionalizzazione del Forte di Bard rappresenta oggi un esempio di come un'architettura militare possa essere reinterpretata come nodo territoriale contemporaneo, capace di coniugare memoria storica, accessibilità e nuove forme di uso collettivo.

Il Forte di Bard, veduta aerea.  
Foto di: [italieonline.eu](http://italieonline.eu)



Il Forte di Bard rappresenta uno degli esempi più significativi di architettura militare ottocentesca in ambito alpino e costituisce un caso emblematico di trasformazione di un'infrastruttura difensiva in dispositivo culturale e territoriale contemporaneo. Collocato all'ingresso della Valle d'Aosta, su uno sperone roccioso che restringe naturalmente il fondovalle, il forte occupa una posizione strategica di controllo lungo l'asse storico di collegamento tra la pianura padana e il territorio francese. La sua presenza non è soltanto architettonica, ma profondamente morfologica: il complesso si sviluppa per terrazze sovrapposte, adattandosi alla roccia e trasformando la topografia in struttura difensiva.

L'attuale configurazione del forte risale alla prima metà dell'Ottocento, quando, a seguito della distruzione delle precedenti fortificazioni in epoca napoleonica, il Regno di Sardegna avviò la costruzione di un nuovo sistema difensivo capace di presidiare efficacemente l'accesso alla valle. Il complesso venne articolato in più corpi edilizi disposti a quote differenti, collegati da

percorsi interni e rampe, secondo una logica gerarchica e funzionale che integrava architettura e territorio in un unico organismo. Per tutto il XIX secolo e parte del XX, il forte mantenne una funzione militare, pur subendo progressive trasformazioni e adattamenti.

Con il mutare delle strategie belliche e l'obsolescenza delle fortificazioni statiche, il Forte di Bard perse gradualmente il proprio ruolo difensivo. Nel corso del Novecento il complesso fu progressivamente dismesso, entrando in una fase di abbandono che ne compromise in parte le strutture e la fruibilità. Come molte architetture militari italiane, il forte divenne una presenza marginale: imponente ma inutilizzata, simbolicamente potente ma priva di una funzione attiva all'interno del sistema territoriale contemporaneo.

Tuttavia, proprio la sua scala monumentale, la qualità costruttiva e la forte integrazione con il paesaggio alpino resero evidente la necessità di una strategia di recupero capace di superare la mera conservazione.



A partire dagli anni Novanta, la Regione Valle d'Aosta avviò un articolato processo di restauro e rifunzionalizzazione, conclusosi con la riapertura al pubblico nei primi anni Duemila. L'intervento non si è limitato a un'operazione di restauro conservativo, ma ha ridefinito il ruolo del forte all'interno del territorio, trasformandolo in polo culturale e museale.

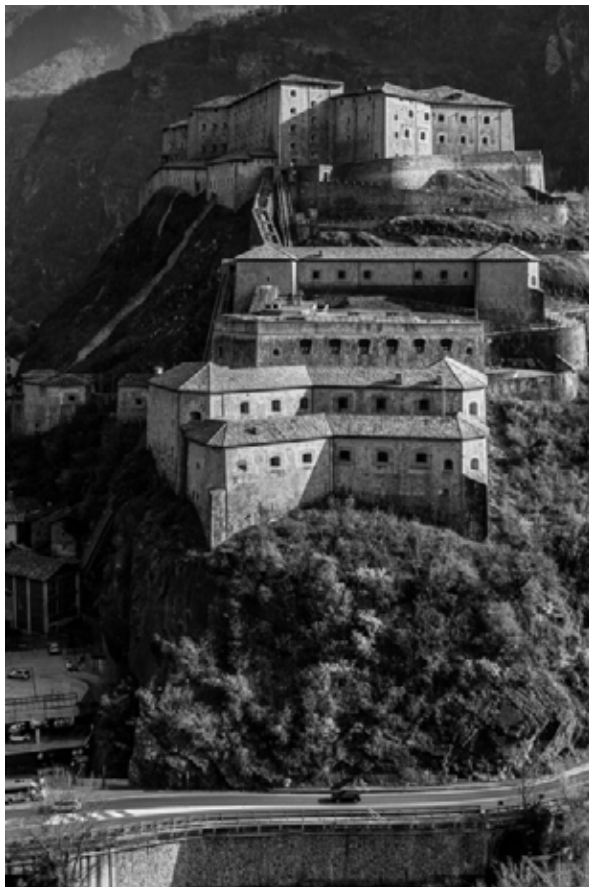
Oggi il Forte di Bard ospita spazi espositivi permanenti e temporanei, musei tematici, aree per eventi e manifestazioni culturali, configurandosi come attrattore turistico e centro di produzione culturale. Particolarmente significativo è il sistema di accessibilità: per superare il dislivello tra il borgo di Bard e le corti superiori, è stato realizzato un sistema di ascensori panoramici che consente un collegamento verticale efficiente e inclusivo. L'infrastruttura di risalita non rappresenta un elemento accessorio, ma parte integrante del progetto di riattivazione, poiché rende il complesso effettivamente fruibile e ne ridefinisce la relazione con il contesto urbano sottostante.

Il caso del Forte di Bard risulta particolarmente rilevante come riferimento per la presente ricerca per diverse ragioni. In primo luogo, esso dimostra come un'architettura militare possa essere reinterpretata non come oggetto isolato, ma come nodo territoriale capace di attivare nuove dinamiche culturali ed economiche. Il forte non è stato trattato esclusivamente come monumento da preservare, ma come infrastruttura da reinserire nel sistema contemporaneo di relazioni.

In secondo luogo, il progetto evidenzia il ruolo centrale dell'accessibilità quale condizione preliminare per la rigenerazione. La presenza di un sistema meccanizzato

A sinistra: Il forte di Bard in una veduta del 1600. Foto di: [fortedibard.it](http://fortedibard.it)

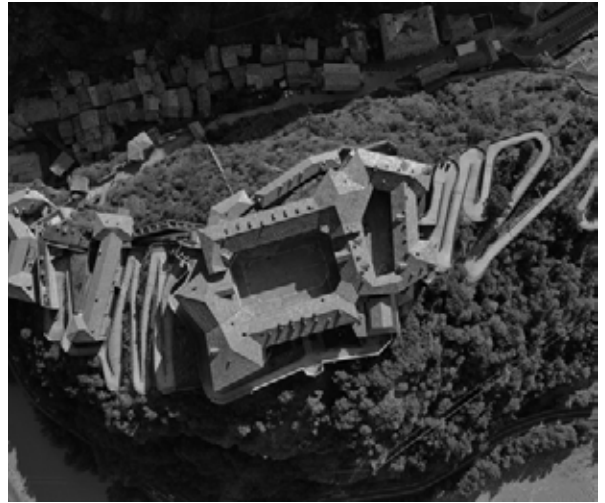
In basso: Il forte in una fotografia aerea, si sviluppa su diversi livelli rocciosi, coprendo un'altitudine compresa tra i 400 e i 467 metri Foto di: [fortedibard.it](http://fortedibard.it)





di collegamento verticale suggerisce un'analogia significativa con il tema della connessione tra quota urbana e quota collinare, centrale anche nel progetto relativo a Forte Quezzi. In entrambi i casi, la riattivazione dell'architettura militare non può prescindere dalla costruzione di un sistema di collegamenti che ne renda possibile la fruizione quotidiana. Ulteriore elemento di interesse è la capacità del Forte di Bard di assumere una nuova identità pubblica, pur mantenendo leggibile la propria struttura storica. L'intervento non cancella la memoria difensiva, ma la rilegge attraverso funzioni culturali e spazi aperti alla collettività. Questa continuità tra passato e presente costituisce un aspetto metodologicamente rilevante: la rigenerazione non avviene per sostituzione, ma per reinterpretazione.

Allo stesso tempo, il caso di Bard evidenzia anche alcuni limiti, legati alla forte istituzionalizzazione delle funzioni e alla prevalente vocazione turistica. L'uso quotidiano da parte della comunità locale risulta in parte subordinato



alla programmazione culturale e agli eventi, suggerendo la necessità di integrare modelli di gestione più flessibili e inclusivi. Tale osservazione costituisce un elemento critico utile per orientare la riflessione progettuale successiva.

In questa prospettiva, il Forte di Bard si configura come un caso studio idoneo non tanto per la replicabilità formale delle soluzioni adottate, quanto per la chiarezza del processo di trasformazione: dalla dismissione alla riattivazione, dalla funzione militare alla funzione pubblica, dalla chiusura difensiva all'apertura culturale. Il confronto con questa esperienza consente di individuare temi progettuali fondamentali — accessibilità, integrazione paesaggistica, ridefinizione funzionale, costruzione di una nuova centralità — che troveranno applicazione e ulteriore sviluppo nel progetto per il sistema di Forte Quezzi.

A sinistra: Per raggiungere la parte superiore della fortezza, i visitatori possono utilizzare gli ascensori panoramici in vetro presenti lungo il percorso. Foto di: [fortedibard.it](http://fortedibard.it)

Un elemento che ha contribuito in modo significativo alla notorietà recente del Forte di Bard è il suo utilizzo come location cinematografica. Nel 2015 il complesso è stato scelto come set per alcune scene del film *Avengers: Age of Ultron*, produzione del Marvel Cinematic Universe distribuita a livello internazionale. Nel film, il forte rappresenta la base fittizia dell'organizzazione HYDRA, reinterpretando l'architettura militare ottocentesca come scenario contemporaneo di narrazione epica e tecnologica.

Sebbene l'intervento cinematografico sia stato temporaneo, l'evento ha avuto ricadute rilevanti in termini di visibilità e promozione territoriale. La diffusione

globale delle immagini del forte ha ampliato il pubblico potenziale, contribuendo a consolidarne l'identità come luogo iconico e riconoscibile oltre il contesto locale. Questo episodio evidenzia come il riuso delle architetture militari possa attivare non solo processi culturali e museali, ma anche dinamiche legate all'immaginario collettivo e alla comunicazione mediatica, rafforzando il ruolo del sito all'interno delle reti turistiche internazionali.

L'immagine ritrae una scena tratta dal film *Avengers: Age of Ultron* presso il Forte di Bard. Foto di: [fortedibard.it](http://fortedibard.it)





# Il forte di Marghera

Le Casermette di Forte Marghera. Foto di: Fondazione Musei Civici Venezia

Tra la laguna veneziana e Mestre, Forte Marghera rappresenta una delle principali architetture del sistema difensivo ottocentesco a protezione di Venezia. La sua struttura rivela una concezione della fortificazione come organismo territoriale, in cui paesaggio e costruito si integrano in modo indissolubile. Con la dismissione delle funzioni militari, il forte ha progressivamente perso il proprio ruolo strategico, trasformandosi in uno spazio marginale ma al tempo stesso carico di potenzialità. La sua ampiezza, la presenza di edifici recuperabili e la forte componente naturale hanno posto la base per il processo di riattivazione che ne ha ridefinito l'identità. Oggi si configura come parco urbano e pubblico multifunzionale, capace di accogliere attività culturali e creative. Non è stato trasformato in monumento isolato, ma in infrastruttura aperta, flessibile e adattabile. Il caso di Forte Marghera offre un riferimento significativo per riflettere sul riuso delle architetture militari come dispositivi urbani in grado di connettere memoria storica, spazi verdi e nuove pratiche collettive.