

analizzato, segnato da forti dislivelli e da una viabilità non sempre lineare, il tema dell'accessibilità assume un peso ancora maggiore: un servizio può risultare vicino in termini geografici, ma meno accessibile nella pratica a causa della pendenza, dei tempi di percorrenza o della necessità di passare attraverso snodi infrastrutturali complessi. Da questo punto di vista, la lettura critica del sistema mette in evidenza una possibile fragilità per le aree poste più in alto, dove la dipendenza dai poli situati nelle zone basse appare più marcata.

Anche il tema dei parcheggi è stato considerato come parte integrante del sistema dei servizi, e non soltanto come elemento tecnico di supporto alla mobilità privata. In un contesto urbano come quello genovese, dove la densità edilizia, la scarsità di superfici piane e la complessità della rete stradale influenzano fortemente gli spostamenti, i parcheggi assumono un ruolo strategico nell'organizzazione della vita quotidiana. Essi incidono infatti sull'accessibilità ai servizi, sulla

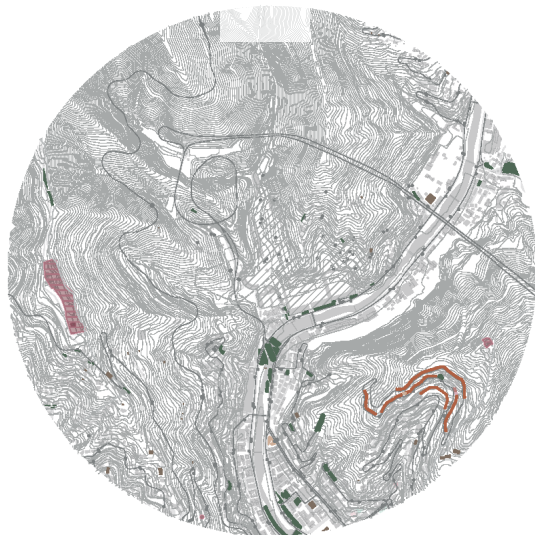
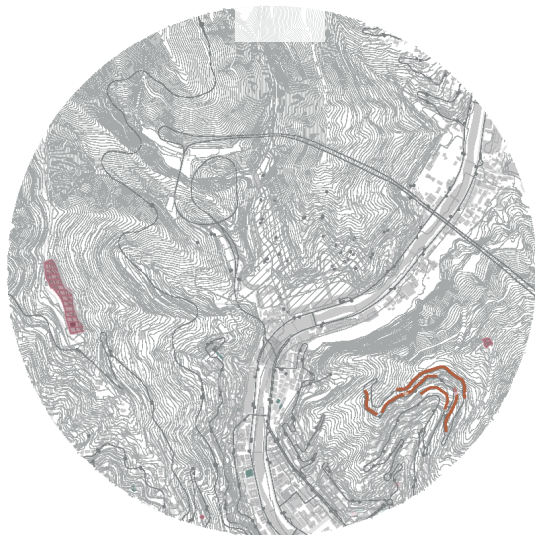
fruizione degli spazi pubblici e sul rapporto tra mobilità privata e tessuto residenziale. La loro localizzazione permette quindi di leggere indirettamente anche le aree di maggiore pressione urbana e i punti nei quali si concentra una domanda più intensa di accesso e sosta. Allo stesso tempo, una forte dipendenza dai parcheggi può essere interpretata anche come segnale di un sistema che si appoggia in modo consistente all'automobile, soprattutto nelle zone meno direttamente servite da una rete capillare di funzioni di prossimità. Per quanto riguarda gli impianti sportivi, la loro analisi ha consentito di leggere il territorio anche in relazione ai servizi collettivi e agli spazi dedicati al tempo libero. Queste strutture non svolgono solo una funzione ricreativa o specialistica, ma rappresentano anche luoghi di socialità, aggregazione e costruzione della vita di quartiere. In aree complesse dal punto di vista morfologico, la presenza di attrezzature sportive può contribuire a rafforzare il ruolo di alcune polarità urbane e a offrire occasioni di uso condiviso del territorio.

Tuttavia, la loro distribuzione, se non capillare, evidenzia anche una certa frammentazione del sistema, nel quale le opportunità legate allo sport e al tempo libero risultano concentrate in alcuni punti piuttosto che diffuse in modo equilibrato all'interno dell'intero ambito.

Particolarmente rilevante è poi l'analisi dei servizi commerciali, che comprendono sia i supermercati sia le attività alimentari di prossimità. Questa categoria è centrale perché risponde ai bisogni più immediati della popolazione e rappresenta uno degli indicatori più chiari del grado di autosufficienza di un quartiere. Dove questi servizi sono presenti in modo diffuso, il tessuto urbano risulta più autonomo, più vivibile e più adatto

a sostenere la quotidianità degli abitanti; dove invece si rarefanno, aumenta la dipendenza dagli spostamenti verso altre zone e si accentua la fragilità delle aree più periferiche. In questo senso, la mappa suggerisce una distribuzione che privilegia le porzioni di territorio più consolidate e meglio collegate, confermando ancora una volta che l'accessibilità costituisce il principale fattore di organizzazione del sistema dei servizi.

La stessa osservazione vale anche per bar e ristoranti, che oltre a essere attività economiche rappresentano importanti indicatori di vitalità urbana, di presenza di flussi e di esistenza di centralità locali. La loro collocazione tende infatti a coincidere con i luoghi maggiormente attraversati



e riconoscibili, contribuendo a definire spazi più attivi e frequentati rispetto ad altre porzioni del territorio.

Accanto a queste funzioni, sono stati considerati anche i servizi alla persona e i servizi generali, come ad esempio banche e attività di supporto alla vita quotidiana. Pur essendo spesso meno evidenti dal punto di vista spaziale rispetto ad altre categorie, essi hanno un ruolo importante nel rendere il quartiere più completo e funzionale. La loro presenza contribuisce infatti a costruire una rete urbana articolata, capace di rispondere a esigenze diverse e di sostenere la vita ordinaria degli abitanti. Tuttavia, anche in questo caso, la loro distribuzione appare legata soprattutto alle aree di maggiore

consolidamento urbano, mentre le parti più periferiche o in quota mostrano una minore dotazione, confermando una struttura territoriale polarizzata e non omogenea.

Un ruolo fondamentale all'interno del quadro analizzato è svolto anche dai servizi legati all'istruzione. Scuole e strutture formative rappresentano infatti presidi essenziali per il funzionamento del quartiere, non solo perché rispondono ai bisogni educativi della popolazione, ma anche perché generano flussi quotidiani, occasioni di incontro e forme di presidio continuo dello spazio urbano.

In un contesto come questo, la loro localizzazione assume particolare importanza, poiché la reale accessibilità a una scuola dipende non solo dalla distanza, ma anche dalla facilità dei percorsi, dalla connessione con la rete del trasporto pubblico e dalla possibilità di raggiungere le strutture in sicurezza e continuità.

La presenza di servizi scolastici contribuisce quindi a definire il livello di attrezzatura del territorio e la sua capacità di rispondere in modo equilibrato ai bisogni delle famiglie e delle diverse fasce d'età.

L'analisi critica del sistema dei servizi restituisce l'immagine di un territorio articolato ma sbilanciato, nel quale le funzioni si addensano soprattutto lungo i corridoi più accessibili e nelle zone più consolidate, mentre si diradano nelle aree più alte e meno direttamente collegate. Questa condizione mette in evidenza una differenza significativa tra le parti basse, più attrezzate e meglio servite, e le porzioni collinari, che mostrano una minore autonomia funzionale e una maggiore dipendenza dalle centralità situate a valle. Il sistema dei servizi appare quindi strettamente legato alla morfologia, alla rete della mobilità e alla densità dell'edificato, e







proprio per questo non può essere letto come un insieme neutro di presenze puntuali, ma come una struttura che riflette gerarchie, squilibri e criticità del territorio.

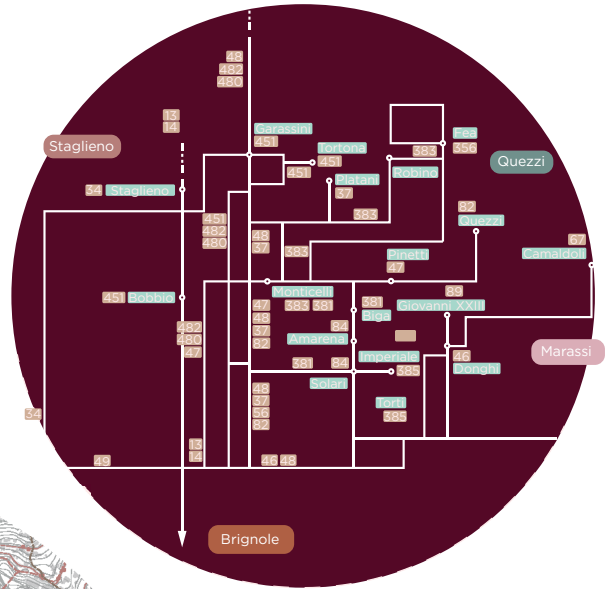
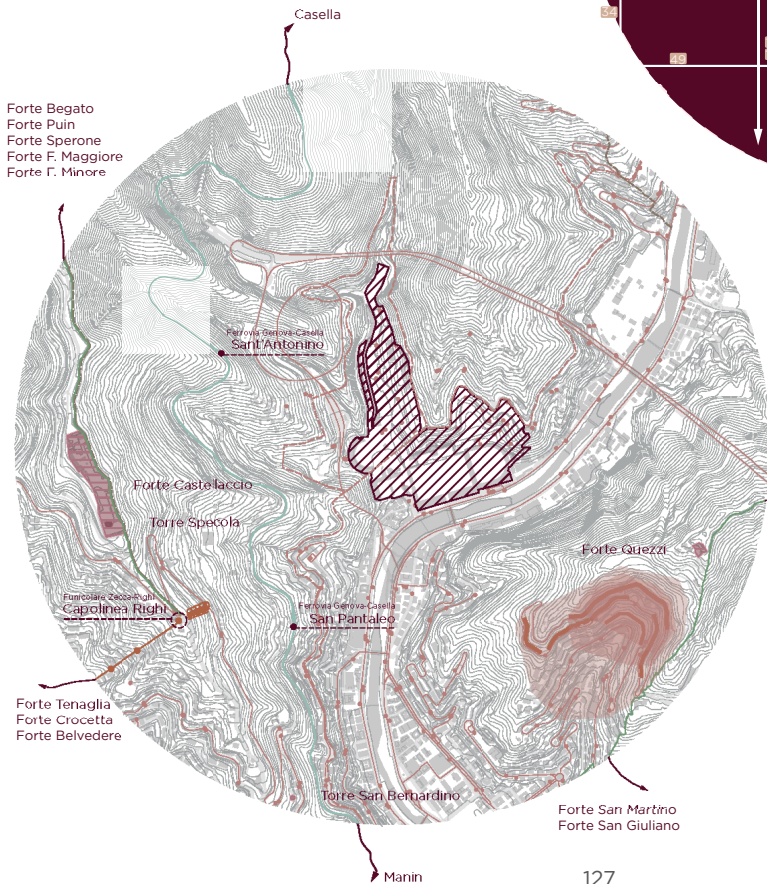
Dal punto di vista progettuale, questa lettura risulta particolarmente utile perché consente di individuare alcune questioni centrali. Da un lato emerge la necessità di rafforzare il rapporto tra residenza e servizi di prossimità, migliorando la distribuzione e l'accessibilità delle funzioni essenziali; dall'altro appare evidente l'importanza di lavorare sulle connessioni, affinché le diverse parti del territorio possano usufruire in modo più equilibrato delle attrezzature esistenti.

L'analisi non mostra soltanto dove si trovano i servizi, ma mette soprattutto in evidenza dove il sistema risulta discontinuo, fragile o meno efficace. Proprio in questo sta il suo valore all'interno del masterplan: non solo descrivere il contesto, ma fornire una base critica utile per orientare in modo più consapevole le successive scelte di progetto.



Trasporti e mobilità attuale

Questo approfondimento si concentra in modo specifico sul sistema dei trasporti all'interno di un'area più ristretta del masterplan, compresa tra Biscione, Staglieno, Acquedotto, la linea del trenino Genova-Casella e il sistema collinare che si estende da Forte Castellaccio a Forte Quezzi. L'obiettivo dell'analisi è comprendere come le diverse infrastrutture e modalità di spostamento organizzino i collegamenti tra le varie parti del territorio, mettendo in evidenza i principali nodi di accesso, le criticità e le potenzialità del sistema della mobilità in rapporto alla complessa morfologia dell'area.

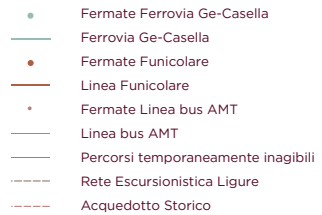


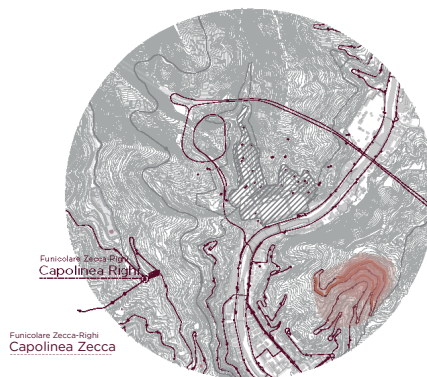
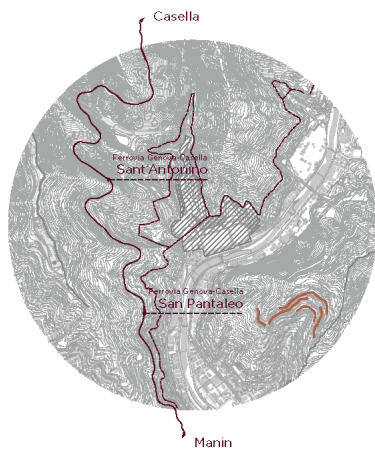
Tempi di percorrenza - a piedi



Forte Monteratti
Forte Richelieu

Mobilità e trasporti



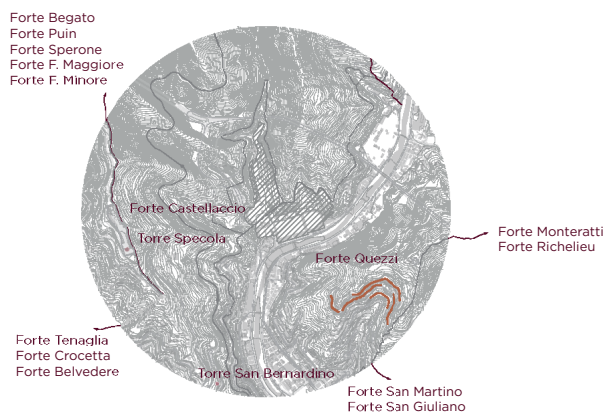
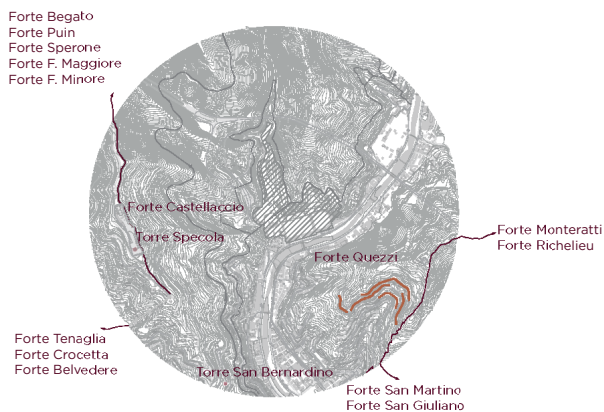


Nello zoom di approfondimento relativo all'area compresa tra Biscione, Staglieno, Acquedotto, la linea del trenino Genova-Casella e il sistema collinare che si estende da Forte Castellaccio a Forte Quezzi, l'analisi del masterplan si è concentrata in modo specifico sul tema della mobilità e dei collegamenti. L'obiettivo è stato quello di comprendere come questa porzione di territorio, caratterizzata da una morfologia complessa e da forti differenze di quota, sia servita dalle diverse reti di trasporto e come queste contribuiscano a mettere in relazione le aree residenziali, i servizi urbani, i percorsi storici e le emergenze presenti sulle alture.

Una prima componente analizzata è stata quella del trasporto pubblico su gomma, fondamentale in un contesto come quello genovese, dove la conformazione del terreno rende spesso difficili i collegamenti diretti e continui. Sono state quindi osservate le linee bus che attraversano o raggiungono l'area, con particolare attenzione alle fermate, alla distribuzione lungo i

principali assi viari e alla loro funzione di collegamento tra i quartieri posti a quote differenti. In questo sistema, le fermate non rappresentano solo punti di salita e discesa, ma veri e propri nodi locali di accesso al territorio, perché permettono di connettere la mobilità quotidiana degli abitanti con i servizi, le residenze e i percorsi verso le zone più alte. Per quanto riguarda il collegamento con il sistema dei forti, è importante sottolineare che l'unica linea bus che conduce direttamente verso l'area di Forte Quezzi è la linea 356, che assume quindi un ruolo strategico all'interno dell'intero sistema di accessibilità.

Accanto al trasporto pubblico è stata analizzata la rete stradale, letta come struttura portante dei collegamenti interni all'area. In questo ambito, il sistema viario assume un'importanza centrale perché organizza i rapporti tra il fondovalle, le zone densamente abitate e i versanti collinari. Le strade principali funzionano come assi di distribuzione dei flussi, mentre quelle secondarie garantiscono l'accesso più puntuale agli



ambiti residenziali e alle aree poste in quota. L'analisi ha evidenziato come la rete sia fortemente influenzata dall'orografia: i percorsi risultano spesso sinuosi, con pendenze marcate e connessioni indirette, ma proprio questa configurazione mostra il modo in cui la mobilità si è adattata nel tempo alla struttura naturale del territorio. In particolare, il rapporto tra Staglieno, Biscione e il sistema dell'Acquedotto mette in evidenza una mobilità che non si sviluppa in modo lineare, ma attraverso una serie di connessioni progressive tra quote diverse.

Un tema particolarmente importante nello studio dei trasporti riguarda la presenza della ferrovia Genova-Casella, che costituisce un'infrastruttura di grande rilievo all'interno di questo settore urbano. Il trenino rappresenta infatti un elemento distintivo del sistema della mobilità locale, sia per il suo valore funzionale sia per il suo carattere storico e paesaggistico. Le fermate presenti nell'area e nelle sue immediate vicinanze sono state considerate come punti di collegamento

significativi tra la città consolidata e i territori collinari, capaci di offrire una modalità di spostamento alternativa rispetto al traffico su gomma. Lungo questo asse, la ferrovia non solo serve gli spostamenti, ma contribuisce anche a strutturare la percezione del territorio, accompagnando il passaggio tra parti urbane più dense e ambiti progressivamente più aperti e sopraelevati.

Nell'analisi dello zoom territoriale è stato inoltre considerato il rapporto tra il trenino Genova-Casella e gli altri sistemi di trasporto presenti, in particolare la rete autobus e la viabilità ordinaria. Questo aspetto è importante perché consente di capire in che misura le diverse modalità si integrino tra loro e quali siano i nodi in cui avviene il passaggio da un sistema all'altro. La presenza di fermate ravvicinate, di punti di interscambio e di percorsi di accesso alle stazioni o alle fermate bus contribuisce infatti a definire il grado di effettiva accessibilità dell'area. In un territorio così articolato, la qualità dei trasporti non dipende soltanto dall'esistenza

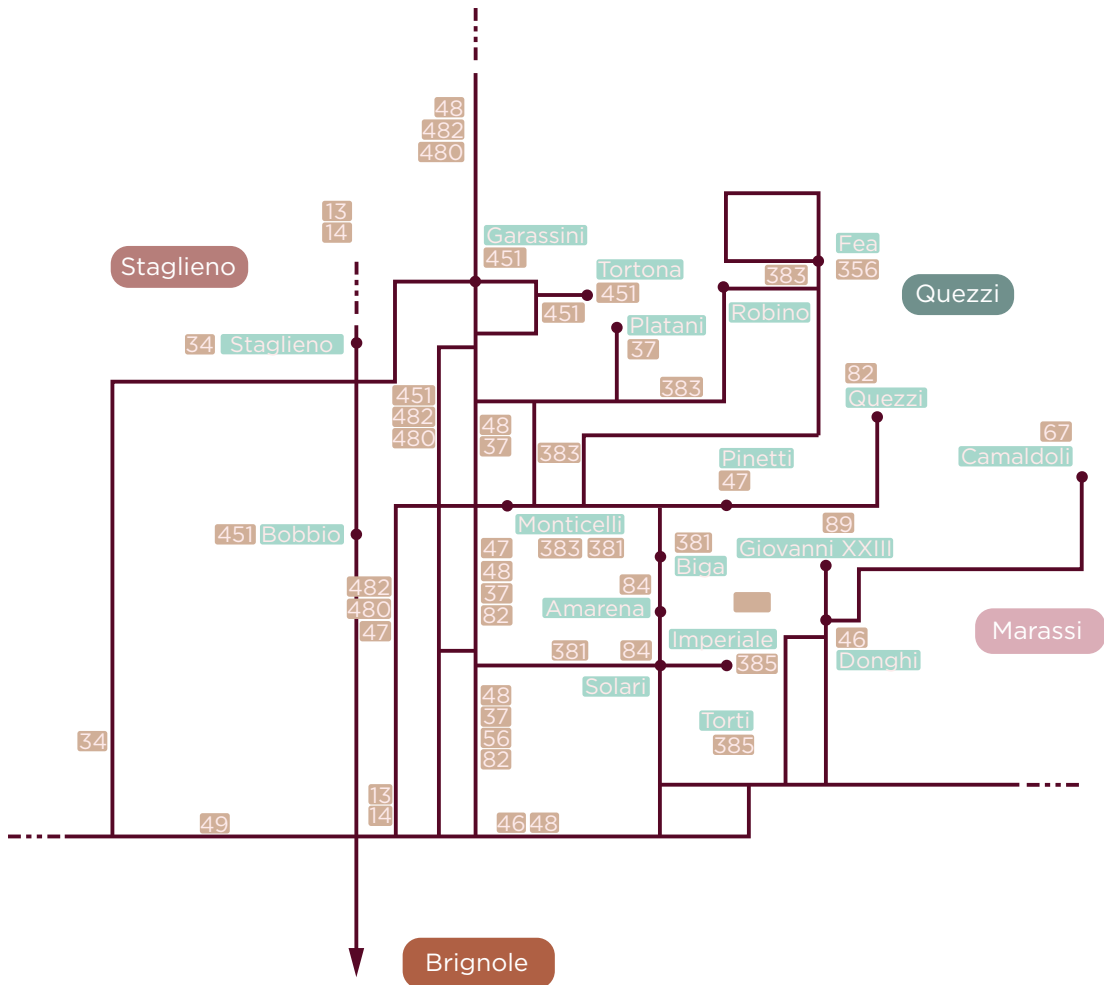
delle singole infrastrutture, ma dalla loro capacità di lavorare insieme, costruendo una rete continua e leggibile.

Un ulteriore aspetto preso in esame riguarda i collegamenti con il sistema collinare compreso tra Forte Castellaccio e Forte Quezzi. In questa fascia, il tema del trasporto assume caratteristiche particolari, poiché si confronta con una morfologia più aspra e con una minore continuità dell'edificato. Qui la mobilità risulta più rarefatta, meno capillare e maggiormente dipendente da pochi assi di accesso, sia carrabili sia pedonali. Proprio per questo motivo l'analisi dei trasporti ha cercato di mettere in evidenza non solo i collegamenti esistenti, ma anche i limiti del sistema, legati alla difficoltà di raggiungere in modo semplice e diretto le aree più alte. La presenza dei forti, collocati in posizioni dominanti, rende evidente come il problema dell'accessibilità sia uno degli elementi centrali per qualsiasi riflessione progettuale su questo ambito.

Sono stati considerati anche i percorsi lenti e le connessioni pedonali che, pur non appartenendo al trasporto pubblico in senso stretto, partecipano in modo importante al sistema complessivo della mobilità. In particolare, i tracciati che si sviluppano in prossimità dell'Acquedotto e quelli che risalgono verso il sistema dei forti costituiscono una rete complementare rispetto alla mobilità carrabile e su ferro. Questi percorsi assumono valore sia come possibilità di attraversamento sia come elementi di connessione paesaggistica tra le diverse parti del territorio. Tuttavia, dall'analisi emerge che alcuni tratti risultano momentaneamente inagibili o comunque discontinui, mentre altri sono presenti in modo più rado e frammentato. Questo rende il sistema della mobilità lenta ancora poco continuo, ma allo stesso tempo suggerisce la possibilità di una sua futura

valorizzazione come supporto ai collegamenti esistenti.

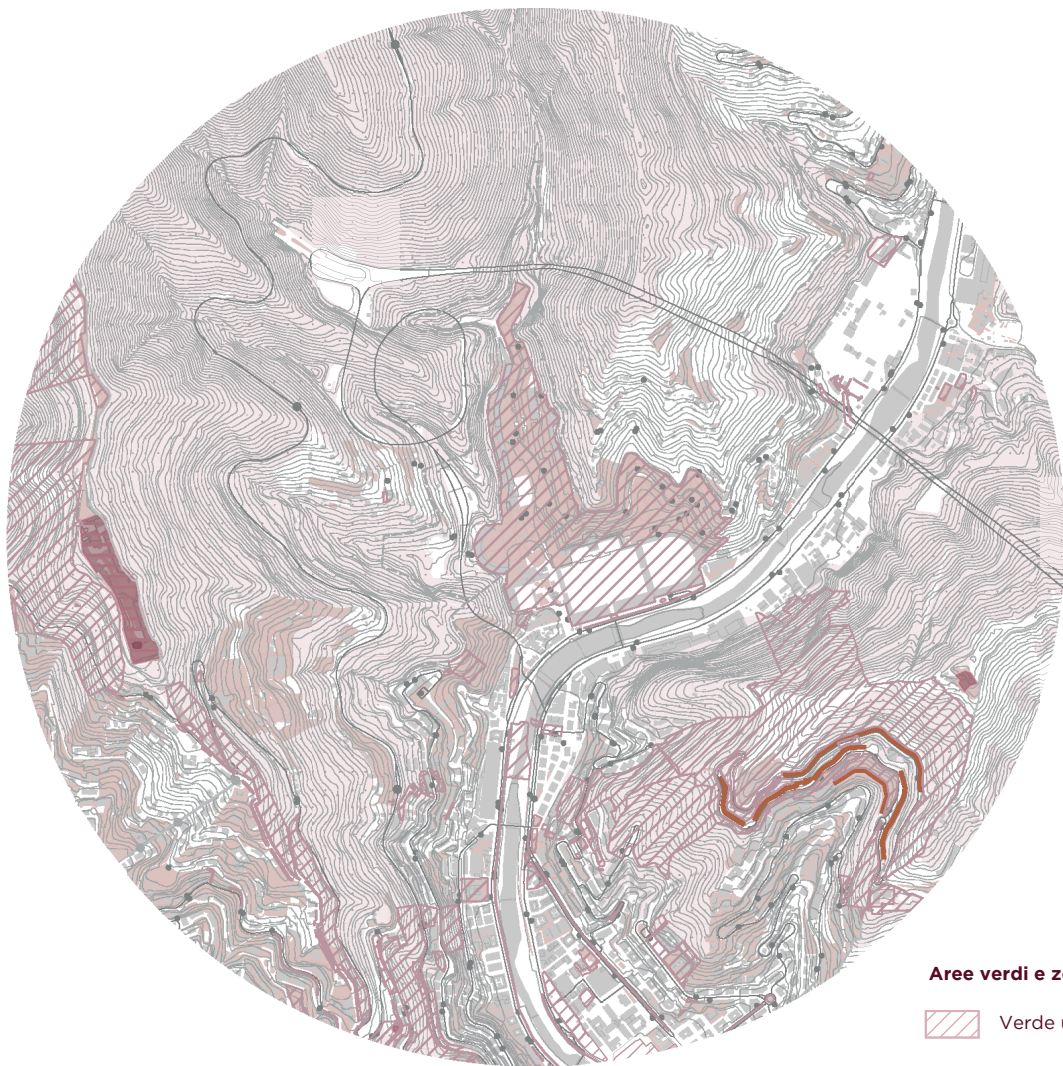
Nel complesso, l'analisi dei trasporti nello zoom compreso tra Biscione, Staglieno, Acquedotto, Genova-Casella e il sistema da Forte Castellaccio a Forte Quezzi restituisce l'immagine di un territorio fortemente condizionato dalla topografia, nel quale ogni infrastruttura di mobilità svolge un ruolo essenziale. La rete bus garantisce i collegamenti quotidiani tra i quartieri e le zone più alte, la viabilità organizza i flussi e rende accessibili le diverse quote del territorio, mentre il trenino Genova-Casella rappresenta un'infrastruttura di particolare valore, capace di rafforzare il rapporto tra città e collina. Allo stesso tempo, il collegamento diretto verso Forte Quezzi affidato alla sola linea 356 mette in evidenza una condizione di accessibilità limitata ma chiaramente riconoscibile. L'intero sistema dei trasporti appare quindi come una rete articolata, fatta di infrastrutture diverse ma strettamente collegate, la cui lettura è fondamentale per comprendere il funzionamento dell'area e per orientare in modo consapevole le successive scelte di progetto.





Are verdi

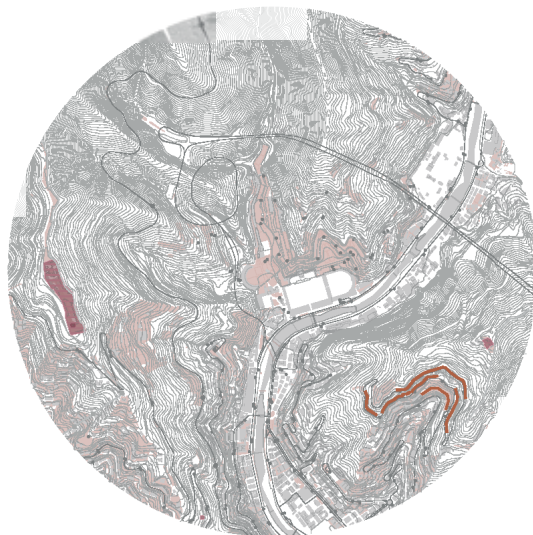
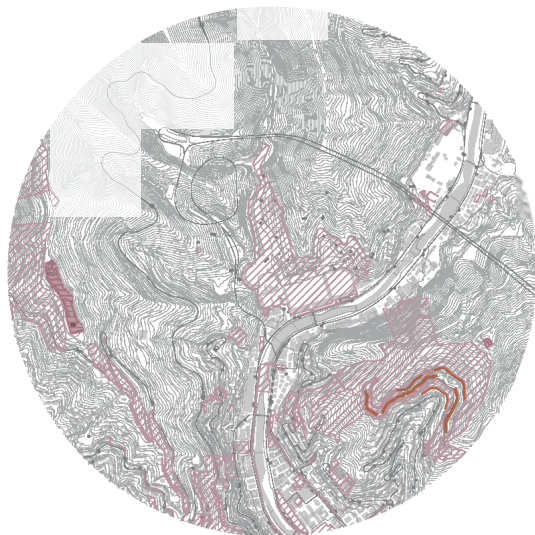
Questo approfondimento si concentra sul sistema delle aree verdi all'interno dell'area compresa tra Biscione, Staglieno, Acquedotto e il sistema collinare che si sviluppa verso Forte Quezzi. L'obiettivo dell'analisi è comprendere la distribuzione degli spazi verdi, il loro rapporto con la morfologia del territorio e il ruolo che essi assumono nella struttura paesaggistica e ambientale del contesto. Lo studio consente inoltre di evidenziare la presenza di aree verdi urbane, zone boscate e spazi aperti, mettendo in luce sia le potenzialità ecologiche e paesaggistiche dell'ambito sia le criticità legate alla loro accessibilità e continuità.



Nello zoom di approfondimento relativo all'area compresa tra Biscione, Staglieno, Acquedotto e il sistema collinare che si estende verso Forte Quezzi, il masterplan ha dedicato un'analisi specifica al sistema delle aree verdi, considerate come una componente fondamentale per la lettura del paesaggio e per la comprensione della struttura territoriale dell'ambito studiato. In particolare, la mappa mette in evidenza tre principali categorie di spazi aperti naturali o semi-naturali: il verde urbano, le aree verdi e le zone boschive. La distinzione tra queste componenti consente di leggere in modo più preciso il rapporto tra città costruita e paesaggio naturale, evidenziando il modo in cui gli spazi aperti si distribuiscono all'interno di un territorio

fortemente segnato dalla morfologia e dai dislivelli.

Uno degli aspetti più evidenti emersi dall'analisi è il ruolo determinante della topografia nella localizzazione e nella continuità delle aree verdi. Il sistema collinare che caratterizza questo settore della città condiziona infatti in modo diretto sia l'edificato sia la presenza degli spazi aperti, generando una struttura in cui le aree costruite tendono a concentrarsi lungo le direttrici più accessibili, mentre le superfici verdi e boscate occupano prevalentemente i versanti, le aree meno urbanizzate e le porzioni più acclivi del territorio. In questo senso, il verde non appare come semplice residuo tra le parti costruite, ma come una vera componente



strutturante del paesaggio, capace di definire l'identità dell'area e di rafforzarne il carattere collinare.

Le aree classificate come verde urbano rappresentano la componente più direttamente connessa al tessuto insediativo. Si tratta di spazi che, pur inseriti all'interno o ai margini della città costruita, mantengono una funzione importante sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista della qualità urbana. Questi ambiti possono essere letti come elementi di mediazione tra edificato e paesaggio aperto, capaci di offrire margini di permeabilità, pause visive e possibili spazi di relazione. La loro presenza è particolarmente significativa in un contesto denso e frammentato come quello genovese,

dove la disponibilità di superfici aperte a contatto con il costruito assume un valore rilevante per il benessere abitativo e per l'equilibrio complessivo del quartiere.

Accanto al verde urbano, la mappa evidenzia la presenza di aree verdi più ampie, che contribuiscono a costruire una rete di spazi aperti di maggiore continuità. Queste superfici assumono un ruolo importante perché costituiscono elementi di connessione tra le diverse parti del territorio e rafforzano il rapporto tra la dimensione urbana e quella paesaggistica. In molti casi, esse rappresentano zone di transizione, non completamente urbanizzate ma nemmeno pienamente naturali, nelle quali il paesaggio conserva una forte

