

# Rigenerazione territorio

■ Il punto sulla ricostruzione in Emilia e il forum Saie  
 ■ Dissesto idrogeologico e salvaguardia dei suoli ■ Green Landscape Economy: intervista ad Andreas Kipar ■ Grandi opere: infrastrutture, paesaggio, compensazioni ambientali e riqualificazioni ■ I tagli alle province  
 ■ Il recupero dei piccoli borghi abbandonati

■ Al di là del rischio sismico

## «Ricostruiamo l'Italia»

Mentre l'Emilia parte senza un piano unitario, il Forum del Saie sottolinea la necessità di definire una rete multidisciplinare di competenze al fine di elaborare nuove buone pratiche per l'intero paese

A cinque mesi dalla devastazione, la task-force istituita dalla Regione Emilia-Romagna gestisce l'emergenza tema per tema, senza un piano unitario. Le due fasi che contraddistinguono la ripresa (l'emergenza per la messa in sicurezza degli edifici e la successiva ricostruzione) sono coadiuvate da più attori decisionali: l'amministrazione pubblica raggruppata nel Comitato istituzionale e d'indirizzo per la ricostruzione (costituito dal presidente di Regione, dai presidenti di Provincia e dai sindaci), gli apparati statali (Protezione civile e Soprintendenza) e le forze dell'ordine. Le pressioni esercitate dalla cittadinanza e dalle associazioni di

categoria, rappresentative delle comunità territoriali, non consentono un confronto allargato per la definizione di linee guida condivise con esponenti non politici, impedendo un dibattito orientato alla costruzione di un piano esecutivo di lunga visione. L'azione governativa pare presentare un'efficacia d'intervento che in realtà nasconde un'assenza precisa: la mancanza di un progetto complessivo, finalizzato alla salvaguardia di un'identità storica, tramandata nei secoli e capace di resistere alle ignobili espansioni edilizie disseminate negli ultimi cinquant'anni.  
 □ **Matteo Agnoletto**  
 CONTINUA A P. 2



**Il presidente Duccio Campagnoli spiega l'iniziativa di BolognaFiere, che chiama a raccolta tutti gli addetti ai lavori per discutere i problemi legati all'edilizia del paese**

**Presidente Campagnoli, ci spieghi l'iniziativa del forum.**  
 Partirei dal titolo «Ricostruiamo l'Italia», ideato prima del terremoto in Emilia Romagna per dare un segnale forte su ciò che crediamo debba essere il percorso da intraprendere per una rinascita economica del nostro paese ma che, dopo i

drammatici eventi dello scorso maggio ha, di fatto, acquisito una valenza ancora più forte. Purtroppo il tema del terremoto non è nuovo al Saie visto che lo scorso anno abbiamo coinvolto i nostri amici dell'Aquila. Tuttavia crediamo che proprio qui al salone storico dell'edilizia italiana bisognasse iniziare a lavorare intorno al tema delle politiche per l'edilizia e alla possibilità di trovare risorse per la ricerca e l'innovazione. E il Forum, così come l'abbiamo concepito, nasce proprio da questo bisogno di mettere in moto tutte le risorse oggi disponibili.

**Secondo lei come può questo dibattito «uscire» dalle sale**

**congressi di BolognaFiere e avere ricadute tangibili sull'edilizia?**

Intanto inizierei col dire che quest'anno il Forum nasce dalla partecipazione di molti attori e da un tavolo comune di lavoro. Il manifesto è stato sottoscritto dal Consiglio nazionale dell'ambiente e dal Consiglio nazionale degli ingegneri, ai quali si è aggiunta la rete delle università italiane, in particolare le facoltà di ingegneria specializzate nel campo della sismica e di tutte gli enti italiani che si occupano di problemi di costruzione nell'edilizia. L'idea è quella d'istituire un dibattito, con cadenza annuale,  
 □ **Intervista di Federica Patti**  
 CONTINUA A P. 3

OPERE PUBBLICHE

## Si fa presto a dire Nimby

Iniziamo da una premessa: il tema "compensazioni per opere pubbliche" è strettamente legato alle richieste/proteste locali, cioè al tema NIMBY ("non nel mio cortile"). E il problema NIMBY è reale, eccome. Non si sente di opera, quale che sia, che non generi immediatamente comitati contrari, a volte spontanei, a volte capeggiati da amministrazioni locali o da movimenti politici. Si tratta di fenomeni democratici di partecipazione alla cosa pubblica, quindi nulla di aprioristicamente contrario può (né deve) essere detto. Ma cerchiamo d'individuare le origini e la diffusione del fenomeno. Le cause sembrano essere tre. La prima è il sostanziale abbandono delle norme di esproprio per ragioni di pubblica utilità (Legge di Napoli ecc.), che prevedevano rimborsi pressoché simbolici, ed era l'unica compensazione possibile. Oggi invece per le compensazioni valgono le leggi del mercato, che hanno per loro natura carattere negoziabile. La seconda causa, ben più pernicioso, è detta dagli economisti l'esistenza di un "pagatore di ultima istanza" (*residual claimant*). Quando si propone un'opera pubblica, tutti gli attori della partita sanno che alla fine lo stato pagherà tutto (basta vedere gli astronomici costi finali delle infrastrutture in Italia...). La terza causa probabilmente è l'aumentato potere di vincolo dei piani urbanistici locali, che dà luogo a un sostanziale diritto di veto. Chi esercita tale diritto potrà avere dei benefici in cambio, chi non lo esercita no. Si tratta chiaramente di un "incentivo perverso" a chiedere comunque, e il più possibile. Il problema è aggravato dal fatto che queste resistenze locali vanno sempre ad aumentare i costi delle opere, con grande felicità della categoria, non certo ininfluenti, dei costruttori locali e nazionali.



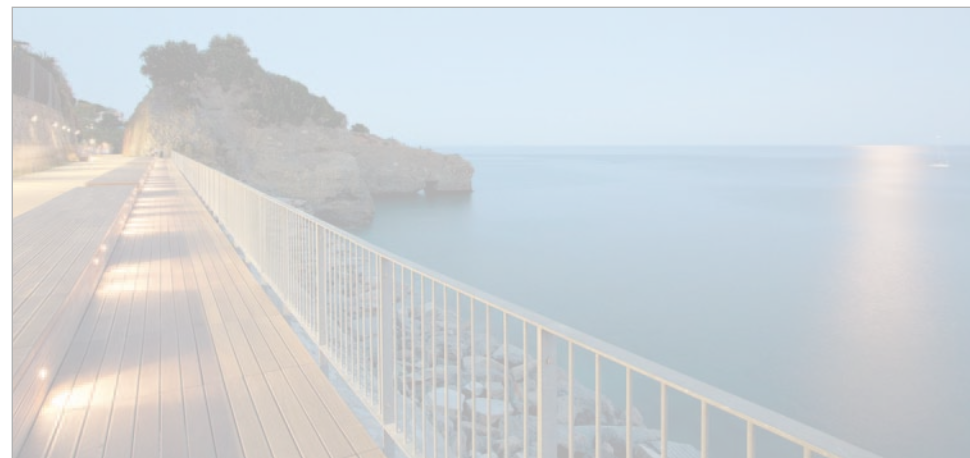
□ **Marco Ponti**  
 CONTINUA A P. 8

■ Il progetto delle infrastrutture viarie

## Finalmente ritorna il dialogo con il paesaggio

Il tema del rapporto tra infrastrutture della mobilità e paesaggio ha radici profonde nella cultura occidentale. Se ne possono infatti trovare le premesse già all'epoca della prima Rivoluzione industriale, quando i rapidi miglioramenti tecnici dei mezzi di trasporto a traino avviarono un lungo processo di specializzazione funzionale e progressiva conquista di autonomia formale da parte della strada, destinato a proseguire fino ai giorni nostri. A quell'epoca risalgono, soprattutto nell'ambito della tradizione paesaggistica inglese (in particolare nell'opera di Humphry Repton), i primi tentativi di riconoscimento e di formalizzazione del problema, la cui cornice me-

todologica divenne un'eredità importante per una parte rilevante della cultura paesaggistica posteriore; una visione ancora estremamente semplicistica (basata su criteri di ordine esclusivamente estetico e permeata dal gusto romantico per la *wilderness*) che contribuì però a introdurre il principio che infrastruttura e territorio debbano essere necessariamente visti come entità complementari all'interno di un progetto unitario di paesaggio. Quest'interpretazione - sostanzialmente di matrice organica - dell'infrastruttura, reduce già durante il XIX secolo dal difficile confronto culturale con la  
 □ **Mauro Berta**  
 CONTINUA A P. 6



L'intervento di riqualificazione paesaggistica del tratto dismesso della ferrovia Genova-Ventimiglia ad Albisola Superiore (Savona), su progetto del gruppo guidato da Daniele Voarino, è uno dei neovincitori del Premio di Architettura ed Ingegneria «Cuneo Savona Imperia» 2012. L'opera fa parte di una serie d'interventi di recupero infrastrutturale recentemente realizzati o in corso in Liguria. Articolo a pag. 7

**I Rapporti Annuali**  
 DEL GIORNALE DELL'ARTE  
 E DEL GIORNALE  
 DELL'ARCHITETTURA  
**Rigenerazione territorio**

Coordinamento redazionale:  
**Luca Gibello**  
**Carla Zito**  
 Impaginazione:  
**Elisa Bussi,**  
**Rosario Pavia**

I Rapporti Annuali costituiscono le sezioni speciali monografiche di «Il Giornale dell'Arte» e di «Il Giornale dell'Architettura» dedicate a un rilevante settore specialistico. Ogni Rapporto Annuale raccoglie e seleziona con cadenza annuale le informazioni memorabili sui temi specifici trattati: principali eventi, esposizioni e

fiere, convegni, pubblicazioni, legislazione, analisi di mercato, risultati economici nazionali e internazionali (per esempio, le principali vendite e le quotazioni aggiornate), orientamenti del gusto, tendenze, opinioni degli specialisti, indirizzari, attività e programmi degli operatori, anticipazioni (per esempio, le esposizioni che avranno

luogo nel corso dell'anno in tutto il mondo).  
 «Il Giornale del Restauro», i «Rapporti Annuali», «Il Giornale dell'Arte» (Tel. 011 8199120) e «Il Giornale dell'Architettura» (Tel. 011 8199121) sono testate editate dalla Società editrice Umberto Allemandi & C.

**I Rapporti Annuali del 2012**

IL GIORNALE DELL'ARTE	
Restauro	Marzo
Fotografia	Maggio
Fondazioni	Giugno
Sponsor	Novembre
IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA	
Restauro	Marzo
Formazione	Luglio
Rigenerazione urbana	Ottobre

■ Un significativo caso studio

# La seconda vita delle ferrovie liguri

Sono quarant'anni che permangono i problemi infrastrutturali, stretta com'è la Liguria tra le montagne e il mare. Non è un caso che, per questo report, si parli d'infrastrutture ma a una scala d'intervento più minuta e legata alle dismissioni, rispetto a una regione in cui il problema infrastrutturale (stradale e ferroviario) è ancora attuale dagli anni sessanta. Va dunque segnalato il recupero e la trasformazione dell'ex sedime ferroviario della linea Genova-Ventimiglia, in gran parte riconvertita per lotti a funzioni di passeggiata e pista ciclabile.

Nel completamento del Parco costiero del Ponente Ligure (compreso nei comuni di San Lorenzo al Mare, Costarainera, Cipressa, Santo Stefano al Mare, Riva Ligure, Taggia, Sanre-

mo e Ospedaletti), inserito nei progetti per il 150° dell'Unità d'Italia, non si è potuto accedere ai dati ufficiali da parte della società Area24 (costituita dalla Regione per gestire il recupero dell'ex ferrovia), che ha fornito solo una brochure turistica, senza rendere disponibili modalità di assegnazione delle opere, progettisti, importi, adducendo mancanza di tempo.

Così l'attenzione si concentra su quattro progetti che riguardano lo stesso ambito nei comuni di Celle Ligure, Finale Ligure, Albisola e Bergeggi. Il lavoro dei progettisti UNA2, Marco Ciarlo Associati, Voarino/Cairo sono esemplari nel modo in cui recuperano sia il rapporto con il mare, attraverso percorsi pedonali e ciclabili, sia il ritorno a uso pubblico di ampi tratti di costa un tempo attraversati dai treni, il cui tracciato oggi corre

più a monte. L'uso di materiali come il legno per le pavimentazioni e l'acciaio per le ringhiere dimostrano, seppur con costi ridotti, un'elevata qualità di finitura nel ridisegno del litorale alla scala territoriale. Un aspetto importante da evidenziare è il ruolo svolto dai comuni nel dotarsi di nuovi spazi avendo una lungimiranza nel sostenere culturalmente ed economicamente tali interventi insieme alla Regione. Ciò accade con maggior forza rispetto al sistema infrastrutturale autostradale che necessiterebbe di una serie d'interventi a partire dalla nota gronda (per smistare il traffico evitando il nodo di Genova), ma con la stessa attenzione per il paesaggio dimostrata dai progettisti del litorale. Attenzione che attesta come l'architettura possa ancora essere considerata un mezzo per migliorare le problematiche dei territori e non, come spesso accade nella miopia dei comitati del no a priori, solo quel coacervo d'interessi privati finalizzati a speculare. La Liguria, pur nelle sue contraddizioni di territorio offeso dalle becere speculazioni, dimostra che si possono attuare progetti puntuali alla scala territoriale recuperando un modo nuovo e antico al contempo per rendere vitali i luoghi, a dispetto di una popolazione vecchia e conservatrice.

□ Emanuele Piccardo

© RIPRODUZIONE RIGENERATA

## Albisola Superiore



**Progetto:** Daniele Voarino (per Atp Voarino-Cairo, 3S studio, Caire pro, Dagna, Villa) **Committente:** Comune di Albisola Superiore (Savona) **Superficie:** area intervento 2.500 mq, sviluppo lineare 500 m **Strutture:** Voarino-Cairo, 3S studio, Caire pro **Impresa:** Betombit srl **Cronologia:** 2011 **Costo:** 1.964.511,11 euro **Geologia:** Geoteam **Istrutturazione:** Antonio Da Corte **Riconoscimenti:** vincitore Premio Pai (Premio di Architettura ed Ingegneria «Cuneo Savona Imperia») 2012

## Finale Ligure



**Progetto:** UNA2 con S. Dagna, F. Sottimano, A. Revello **Committente:** Comune di Finale Ligure (Savona) **Superficie:** area intervento 2.900 mq, sviluppo lineare 536 m **Cronologia:** luglio 2005-dicembre 2007 **Costo:** 547.000 euro **Impianti:** Sedisform srl **Geologia:** A. Chiarelli

## Celle Ligure



**Progetto:** UNA2 con F. Feltri **Committente:** Comune di Celle Ligure (Savona) **Cronologia:** 2010-in corso **Costo:** 495.000 euro

## Celle Ligure



**Progetto:** Marco Ciarlo Associati **Committente:** Comune di Celle Ligure (Savona) **Impresa:** Vinai Renato **Cronologia:** 2007-2009 **Costo:** 1.205.000 euro

## Limite doganale di Bergeggi

**Progetto:** Marco Ciarlo Associati **Committente:** Anas Dipartimento di Genova **Direzione lavori:** Ufficio tecnico Anas **Localizzazione:** Bergeggi (Savona) **Impresa:** Betombit srl **Cronologia:** 2008-2009 **Costo:** 220.000 euro



## La rotonda centripeta diventa un pezzo di città vivibile

Nel profluvio di rotonde che ha invaso le strade italiane è paradossale l'accanimento delle amministrazioni nel cercare di abbellire questi «oggetti» (con siepi zoomorfe o improbabili sculture e rappresentazioni «pittoresche» delle eccellenze locali, ecc.) sperando ciò basti per trasformarli in qualcosa di diverso. Colpisce, dunque, l'intervento dello studio Valeri.Zoia (consulenza paesaggistica, stradivarie architetti associati; consulenza illuminotecnica, federico cicutto; consulenza ambientale, cogev; costo, 250.000 euro) che ha invertito l'aspetto centrifugo della rotonda nel centro di Jesolo (Venezia) per ottenere uno spazio pubblico vero e proprio. Piazza Nember permette di operare una ricucitura tra due lembi di città, favorendo l'attraversamento a discapito della circolazione tangenziale carrabile. La pista ciclabile blu e il percorso pedonale in cemento salvaguardano gli alberi preesistenti e definiscono spazi in cui ospitare delle sedute e un'area per piccoli spettacoli.

■ Marco Ragonese

