POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Il progetto delle infrastrutture viarie. Finalmente ritorna il dialogo con il paesaggio

Original
Il progetto delle infrastrutture viarie. Finalmente ritorna il dialogo con il paesaggio / Berta, Mauro. - In: IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA. - ISSN 1721-5463. - STAMPA. - Rapporto annuale "Rigenerazione territorio":110(2012), pp. 1-6.

Availability:
This version is available at: 11583/2504614 since:

Publisher:
Allemandi

Published
DOI:

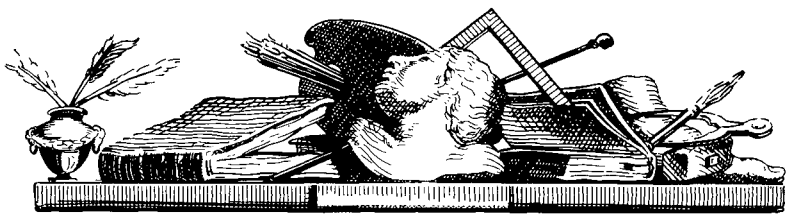
Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

16 May 2024



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 disseminatesi 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

■ 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 metodologica 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

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 negoziale. La seconda causa, ben più perniciosa, 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 ininfluente, dei costruttori locali e nazionali.

❑ **Marco Ponti**

CONTINUA A P. 8

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 edite 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*

L'architettura delle infrastutture: un caso di cronaca

Una nuova «Porta d'Italia» sulla Torino-Lione

Si è concluso, con la vittoria di Kengo Kuma, il concorso per la nuova stazione ferroviaria internazionale di Susa

TORINO. Il progetto della linea ferroviaria ad Alta velocità Torino-Lione ha vissuto negli ultimi anni una storia travagliata, a tratti addirittura drammatica, che ha messo in luce in modo evidente (al di là dei proclami e dei frequenti tentativi di ridurre il tema alla sola dimensione deterministica degli aspetti tecnico-funzionali) la reale portata delle contraddizioni e dei conflitti trasferiti sul territorio da una grande opera di questo calibro. La vicenda pare ora arrivata a un'importante svolta, con la conclusione del concorso internazionale di progettazione per la stazione intermodale di Susa, che ha aggiudicato il primo premio allo studio giapponese Kengo Kuma and Associates e quattro secondi premi *ex æquo* agli studi Foster, Miralles & Tagliabue, Feichtinger e Gerkan Marg.

Il concorso si colloca a valle del lungo processo, gestito dall'Osservatorio per la linea Torino-Lione in circa sei anni di attività, che non ha soltanto ridefinito gli aspetti fisici e le condizioni al contorno iniziali del progetto della nuova linea, ma che ha soprattutto riscritto le regole stesse della *governance* dell'intera operazione, con l'obiettivo di sottrarla alla logica riduttiva della semplice opera infrastrutturale, per reinserirla all'interno del contesto più ampio di un intervento complessivo di modernizzazione del territorio.

Il progetto della nuova stazione di Susa riveste pertanto un ruolo che va ben al di là dell'opera architettonica in sé, per assumere un delicato valore politico, fondamentale nel processo di costruzione del consenso intorno all'intera opera infrastrutturale. La nuova stazione ambisce cioè a rappresentare un'immagine simbolo di quel processo di «territorializzazione» del nuovo collegamento ferroviario, i cui esiti si misureranno anche e soprattutto, a opera realizzata, sulla capacità dell'infrastruttura stessa di generare valore aggiunto per il territorio e di catalizzare future occasioni di sviluppo per le comunità locali. La collocazione stessa della nuova stazione è in qualche modo frutto di questa logica. Al di là dell'ovvia necessità di posizionare la struttura all'intersezione tra la nuova linea AV, la ferrovia storica, la SS 25 e l'autostrada A32, il progetto, sviluppato su di un'area di circa 10 ettari, rinuncia a occupare nuove porzioni di suolo, andando a situarsi nella vasta area urbanizzata del fondovalle che fu teatro nei primi anni novanta dell'operazione "Annibale 2000": fallimentare avventura immobiliare, avviata con la costruzione dell'autostrada, che ha lasciato tracce nell'edificio della sede Sitaf, nell'intricato dedalo di raccordi autostradali e nell'esperimento, mai decollato, del padiglione promozionale «Porta d'Italia».

La «porta» della Nazione è d'altronde una metafora a lungo evocata in passato (riesumata forse dall'omonimo *pamphlet* di De Amicis), che ritorna ora nel progetto vincitore con uno spessore inedito, come traccia di un'opera realmente legata al territorio; dalla sistemazione a parco attrezzato delle aree esterne che, integrandosi con un grande volume tecnico preesistente, restituisce una funzione e un'immagine al grande vuoto infrastrutturale, alla *promenade architecturale*, che si avvolge a spirale sull'edificio, regalando scorci inediti sul paesaggio della valle.

Dal punto di vista architettonico il progetto di Kuma colpisce per la scelta compositiva misurata, quasi minimalista, che evita virtuosismi strutturali ed esibizionismi tecnologici, per investire viceversa su alcuni temi che hanno caratterizzato la ricerca recente dello studio giapponese: la geometria spiraliforme spezzata, a generare una sorta d'ideale topografia artificiale (Xinjin Zhi Museum); la sperimentazione sulle forme tridimensionali ottenute da superfici ripiegate, chiaratamente ispirate alla tecnica dell'origami (Shimonoseki-shi Kawatana Onsen Koryu Center). Sul piano materico e tecnologico si gioca infine una parte importante del legame tra le componenti tecniche d'avanguardia da un lato e, dall'altro, la cultura materiale e l'immaginario iconografico del luogo; laddove la rassicurante immagine dell'involucro dell'edificio, ispirata alle *texture* delle «lose» in pietra dei tetti tradizionali, cela in realtà una «pelle» tecnologica altamente performante, capace di convogliare energia dall'esterno, pur permettendo d'introiettare il paesaggio vallivo all'interno attraverso le grandi vetrate.

Il progetto della stazione, dal costo previsto di 48,5 milioni, passa ora alla fase definitiva, commissionata allo studio Kuma, la quale dovrebbe concludersi nel gennaio 2013.

❑ **Mauro Berta**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre modi per leggere il progetto di un'infrastruttura

L'armatura urbana alla scala metropolitana

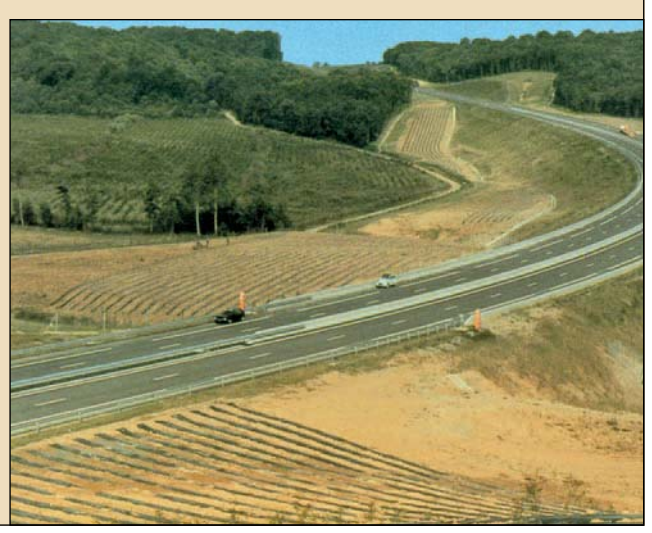
La grande operazione di corso Marche a Torino (progetto di vecchia data che solo ora si sta concretizzando) è un caso emblematico del ruolo che l'infrastruttura può generare nel riassetto dei territori metropolitani. La terza grande «centralità assiale» definita dal Prg di Gregotti e Cagnardi sta assumendo, dopo più di cinquant'anni dalle prime ipotesi, la forma di un asse attrezzato plurimodale il cui livello superiore, costituito da un grande boulevard urbano, diviene occasione per l'innesco di trasformazioni in grado di riconfigurare completamente l'assetto del quadrante nord-ovest dell'area metropolitana.

Il telaio insediativo alla scala territoriale

Il progetto di un collegamento pedemontano est-ovest nel territorio a nord di Milano, in circa 40 anni di dibattiti ha visto modificare continuamente condizioni al contorno e ipotesi di tracciato. Ma quanto colpisce forse di più è la lunga serie di denominazioni a esso assegnate nel tempo, che testimonia la complessità di un progetto infrastrutturale che coniuga valenze territoriali assai diverse. Da «asse stradale attrezzato Saronno-Trezzo» ad «autostrada pedemontana lombarda», dall'ardita crasi del progetto «pedegronda» all'«autostrada degli aeroporti», che pone l'accento sulle due polarità di Orio al Serio e Malpensa; fino all'ultima versione del «sistema viabilistico pedemontano», che più di tutte sposta l'attenzione dall'«asse» in quanto tale alla «rete» di sistemi locali interpolati e connessi a irradiare un territorio che si presenta oggi nelle forme di un'urbanità «porosa» e discontinua.

L'occasione di riscoperta dei palinsesti agrari

Il passaggio dell'infrastruttura in territori ancora caratterizzati da un tessuto agrario significativo diviene in numerosi casi occasione di riscoperta e reinvenzione del paesaggio locale, tanto più interessante quanto più condotta attraverso il recupero degli elementi naturali e antropici già presenti. Nel progetto per l'inserimento ambientale del primo tratto della SS38 della Valtellina, ad esempio, lo studio Land ha posto attenzione al riutilizzo di un abaco di «materiali» derivante dalla tradizione agricola locale (filari interpoderali, rogge, prati stabili). Ancora in area torinese si colloca uno degli esempi più interessanti di questo atteggiamento, che ha portato in Italia l'esperienza condotta sulle Autoroutes du Sud de la France da Henri Coumoul in decenni di lavoro (nela foto). Come già avviene diffusamente nelle autostrade d'oltralpe, la progettazione delle pertinenze verdi ha in questo caso rifiutato programmaticamente l'uso di capitolati standardizzati, per lavorare viceversa con la vegetazione locale (querce, noccioli, acacie, sambuchi ecc.), annullando così la frattura ambientale creata dalle pertinenze autostradali e rinsaldando la nuova infrastruttura al territorio circostante. ■ M.B.



Finalmente ritorna il dialogo con il paesaggio

SEGUE DA PAG. 1

più astratta impronta tecnica di derivazione ferroviaria, sopravvive ancora nella prima metà del secolo successivo, scontrandosi però con un ruolo dell'infrastruttura ormai del tutto differente. Se infatti l'attenzione al rapporto con i contesti locali è ancora presente a inizio Novecento in larga parte della cultura tecnica, sono parallelamente le nuove grandi infrastrutture di attraversamento a celebrare il nascente distacco dal territorio, cavalcando in particolar modo le retoriche della modernizzazione che (soprattutto nell'Italia fascista, dove Piero Puricelli inventò di fatto il concetto di autostrada) avevano buon gioco a presentare i grandi tagli rettilinei che solcavano il territorio come simboli di un inarrestabile progresso, destinato ad «accorciare l'Italia».

È però a partire dal secondo dopoguerra che in Europa, e segnatamente nel nostro paese, pesantemente impegnato nella Ricostruzione, avviene la rottura definitiva di questo equilibrio, che proietta il progetto infrastrutturale in una dimensione sostanzialmente autonoma, la cui immagine forse più efficace resta il vivace sfogo che Bruno Zevi lancia nel 1961 (all'epoca della costruzione dell'Autostrada del Sole, impresa simbolo dell'Iri) dalle pagine de «L'Espresso» contro i «dittatori dell'asfalto».

A partire dalla stagione della grande infrastrutturazione dell'Italia repubblicana, durata di fatto sino allo «shock» petrolifero del 1973, la crisi della cultura progettuale legata al paesaggio si misurerà di fatto su pochi grandi temi, che segneranno in modo pesante lo sviluppo territoriale successivo. In primo luogo sull'incapacità di conciliare la crescente moltiplicazione di attori e operatori e la frammentazione dei processi attuativi con l'esigenza di formulare quadri organici d'integrazione tra infrastruttura e territorio. Nascono in quest'epoca le premesse per la cultura della «mitigazione», che diviene di fatto un processo a posteriori, finalizzato a emendare il *vulnus* di fondo prodotto nel paesaggio dall'infrastruttura, con la promozione di tardive quanto parziali ricuciture delle forme del territorio, spezzate dalle conformazioni aliene delle geometrie infrastrutturali. Le infrastrutture viarie assumono cioè sempre più nell'immaginario collettivo (e parallelamente nella cultura tecnica e nei quadri normativi) un carattere di «male necessario» da valutare in termini di «impatto» (per definizione negativo) sul territorio e da sanare con opere di compensazione sovente del tutto, o quasi, slegate dalle stesse situazioni che dovrebbero migliorare.

Ma è soprattutto sul fronte del rapporto tra infrastrutture e insediamenti che si consuma l'incomprensione maggiore, che segnerà lo sviluppo del territorio nazionale per svariati decenni. Sempre più isolata nell'assolutezza degli aspetti tecnici e nell'autonomia delle procedure attuative, la programmazione e la progettazione delle infrastrutture (in particolare le strade) procederà costantemente su di un binario parallelo rispetto alla pianificazione urbana, ignorando sistematicamente il potenziale generativo e regolativo che le reti infrastrutturali esercitano nei confronti degli assetti insediativi e contribuendo in modo rilevante ancora per tutti gli anni ottanta (anche grazie al clima fertile della *deregulation* diffusa nei piani della «terza generazione») al dilagante fenomeno della dispersione insediativa.

È in larga massima questo lo scenario pregresso che ha visto, già negli anni novanta, e in misura maggiore al volgere del secolo, la maturazione di una nuova stagione di studi e trasformazioni dei processi attuativi, che ha gradualmente riassegnato alla progettazione infrastrutturale un reale «spessore» culturale, assegnando soprattutto a essa un ruolo fondamentale nel ridisegno di un territorio ormai segnato da decenni di crescita pervasiva. Accanto agli aspetti puramente funzionali, il tema centrale della progettazione infrastrutturale è oggi quello della riqualificazione dei luoghi (e spesso dell'infrastruttura stessa, in quanto manufatto) attraverso la reinvenzione di geografie alternative all'interno di un territorio che ha visto rapidamente mutare i propri assetti consolidati. Un tema che assume declinazioni differenti alle varie scale e nei diversi contesti.

❑ **Mauro Berta**
Politecnico di Torino

© RIPRODUZIONE RISERVATA