

# L'ARCHITETTO

Mensile del Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori

FEBBRAIO 2014 NUMERO 13

## GUIDA ALL'EDILIZIA ECOLOGICA



# L'ARCHITETTO

L'Architetto

Archiworld Magazine

La cultura del progetto e la società contemporanea

n. 13 febbraio 2014

Codice ISSN 2283-6969

La rivista è consultabile on line su [www.larchitetto.it](http://www.larchitetto.it)

Direttore editoriale Simone Cola

Direttore responsabile Pierluigi Mutti [direttorelarchitetto@awn.it](mailto:direttorelarchitetto@awn.it)

Redazione [redazionearchitetto@awn.it](mailto:redazionearchitetto@awn.it) Rossana Certini, Silvia Renzi, Flavia Vacchero

Art direction e impaginazione dotdotdot

Illustrazioni di Davide Rapp

Hanno collaborato a questo numero: Marco Antonucci, Lorenzo Bellicini, Sebastiano Brandolini, Maria Vittoria Capitanucci, Mario Caruso, Pierluigi Checchi, Alberto Cristofari, Gianluigi D'Angelo, Philippe Daverio, Franco Frison, Adolfo Guzzini, Tim Hursley, Guido A. Inzaghi, Luciano Lazzari, Pietro Mezzi, Francesco Nariello, Andrea Negro/Fotogramma, Accursio Pippo Oliveri, Monica Postiglione, Vittorio Prina, Antonino Saggio, Gianpiero Venturini, Corine Veysselier, Mirko Zardini

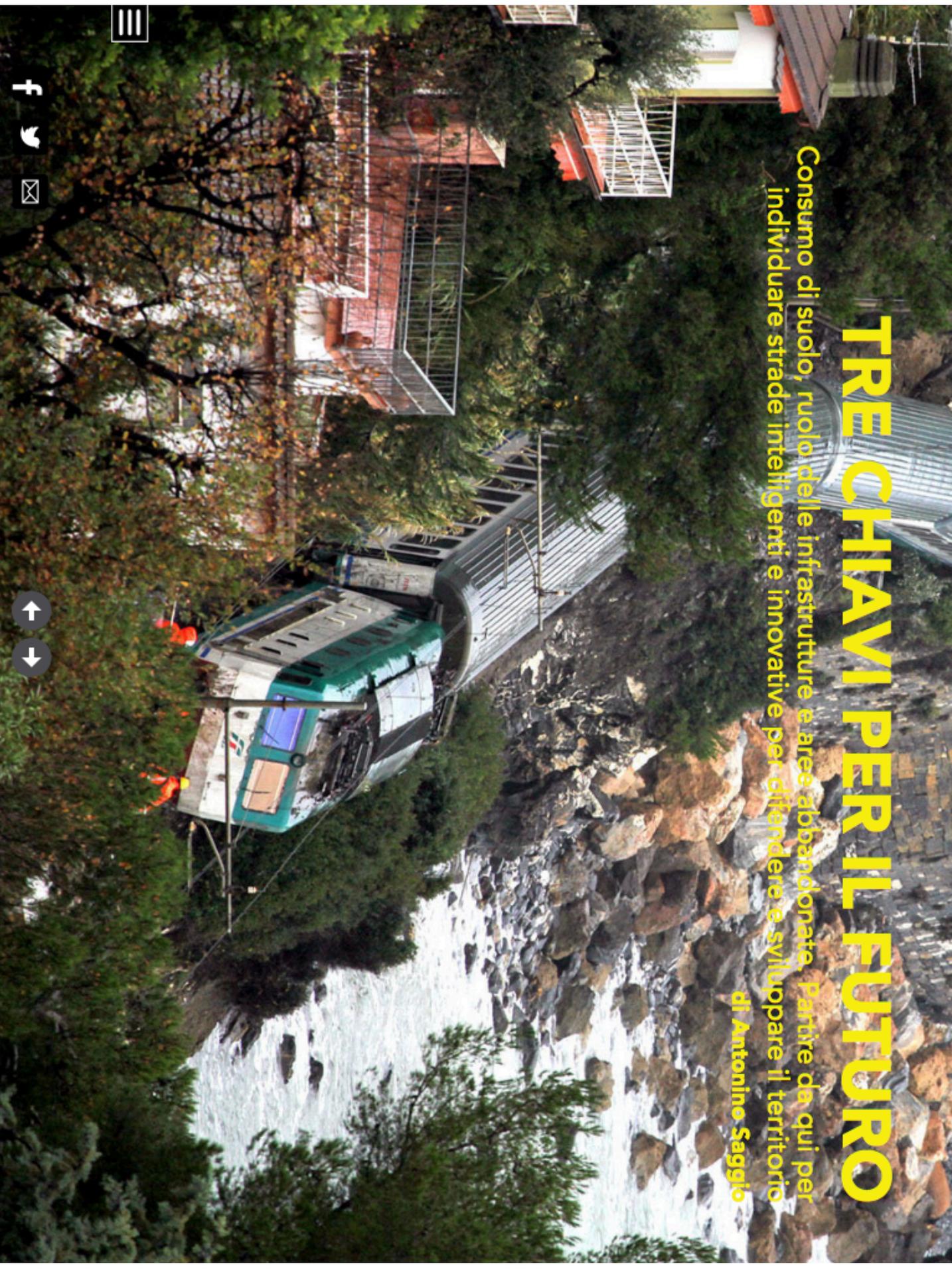
Reg Tribunale di Roma n. 19 del 15.1.2013



# TRE CHIAVI PER IL FUTURO

Consumo di suolo, ruolo delle infrastrutture e aree abbandonate. Partire da qui per individuare strade intelligenti e innovative per difendere e sviluppare il territorio

di **Antonino Saggio**



Nella pagina precedente: il treno deragliato lo scorso gennaio ad Andora. Foto @ Andrea Negro / Fotogramme

Lo sforzo di questo intervento è cercare di lavorare sulle interconnessioni tra i fenomeni piuttosto che sulle componenti singole, per aiutare a mettere in campo strategie sistemiche che vanno dalla macro alla micro scala. L'intento è pragmatico. Vuole spingere enti, istituzioni, progettisti a promuovere progetti anche con i fondi europei che, come sappiamo, rimangono inutilizzati per più della metà in Italia. Vogliamo in questa occasione mettere insieme almeno tre ingredienti, il minimo per formare un sistema. I tre elementi sono: il consumo di suolo, il ruolo delle infrastrutture e le aree abbandonate.

Vediamo come. Sul tema del **consumo di suolo** per la verità non dovremmo troppo dilungarci. La problematica è stata molto dibattuta anche su *L'Architetto* e, come sappiamo, si è arrivati anche a un disegno di legge per cercare di arginare questo devastante male che arriva a picchi drammatici. Per ricordarlo in maniera semplice, al di là dei numeri, vorrei sottolineare due parole: **irreversibilità** e **ricaduta**. Il suolo naturalmente è un elemento vitale, ci mette lunghi anni a formarsi in un insieme complesso di fattori interagenti sia di natura chimica che biologica. Il suolo è vivo, anzi, come pensavano gli etruschi, la terra

“parla” e ci parla. Ma senza arrivare a un misticismo, è bene pensare almeno alla vitalità del suolo e appunto alla irreversibilità di molti processi che lo investono.

Ora, trasformare la terra è stata la strada maestra della civilizzazione. Fare una strada trasformava la selva oscura in un asse per sviluppo e conquista. E naturalmente il mondo industriale e meccanico ha costruito sui suoi nastri d'asfalto le autostrade della propria “infinita” espansione. Ma a un certo punto gli effettivi negativi sono diventati più rilevanti di quelli (per altro importantissimi ed epocali!) positivi. Oggi la bilancia pesa di più verso gli aspetti negativi. Quali sono? Ebbene il primo è che, una volta trasformato (vogliamo dire ucciso?), quel suolo non si riprende in un arco temporale che possiamo praticare. È morto. I romani buttavano il sale e uccidevano il suolo come atto supremo di asservimento. Questo ricorda la parola **irreversibilità**, ma il punto importante sono gli effetti secondari, le **ricadute** di questa uccisione.

La cementificazione, per esempio, è la prima causa delle frane o dei dissesti idrogeologici. Molti lo sanno, ma non tutti connettono. La ragione è semplice: un suolo impermeabilizzato accelera il moto dell'acqua che si convoglia in punti specifici scavando, invece che calare verticalmente in falda. L'impermeabilizzazione del suolo e il convogliamento dell'acqua si sommano



naturalmente alla mancanza del ruolo protettivo e consolidante della vegetazione.

Ed ecco davanti a noi plasticamente la **seconda**

**Costa Concordia italiana** che, se è possibile, è ancora più simbolica della prima. Perché se nella tragedia della nave arenata al Giglio il bullismo irresponsabile pare sia la componente chiave, qui siamo in un complesso sistema di diffusa irresponsabilità. Guardate la foto del treno in bilico sulla ferrovia a un solo binario in Liguria: vedrete con chiarezza che appena a monte della linea ferroviaria (per legge le costruzioni devono essere a trenta metri di distanza, ma siamo nel paese delle deroghe) sorge un complesso di palazzine. Ecco cosa è successo: l'acqua, vista anche la forte pendenza, si è convogliata grazie all'impermeabilizzazione del suolo e ha scavato il terreno sino a che "ovviamente" non è franato, in questo caso sul treno. La tragedia sfiorata e il treno letteralmente in bilico senza che nessuno, almeno adesso che scrivo, sia ancora riuscito – non tecnicamente ma "amministrativamente" – a spostarlo con ricadute sistemiche enormi, sono l'immagine plastica dell'abuso di suolo. E lasciamo stare i cento organi, le mille leggi e divieti e anche il parlar male e sempre del Meridione. Siamo in Liguria mica nell'ex regno borbonico.

E facciamo ora un passo indietro per occuparci della

seconda parola chiave, appunto **infrastrutture**, e poi magari della terza, **aree abbandonate**. Come

sappiamo, una delle principali fonti di salvezza è "la cura del ferro" e il trasporto pubblico, una ricetta talmente semplice da essere disarmante. Eppure quel tratto della ferrovia nazionale è ancora a un unico binario! Si attende lo sblocco giudiziario-amministrativo di una "questione" per finire il doppio binario su un altro tracciato più a monte. Ma quello che preoccupa molto è il fenomeno *tout court* della dismissione delle linee ferroviarie. Tra i mali italiani vi è, infatti, l'abbandono delle linee ferroviarie. Una follia, perché dovrebbe assolutamente avvenire il contrario. Vi è un sito meritorio, che si chiama **Ferrovie abbandonate in Italia** da cui si deduce che in Italia abbiamo 6000 km di tracciati dismessi, seimila! Ora la ricetta cara ad alcuni amministratori è "togliamo la ferrovia e facciamo una meravigliosa pista ciclabile." Apparentemente è meglio dell'abbandono. Non nego che in alcune stagioni dell'anno, quando c'è il sole e stiamo in forma, vi possano essere meravigliose piste ciclabili su alcuni tratti di ferrovie dismesse e che possiamo anche chiamare *GreenWays* e che neanche tutte degraderanno rapidissimamente come in molti casi è invece avvenuto: ma perché mai dobbiamo farle sulle ferrovie? La preziosissima presenza delle linee ferroviarie a un solo



TRE CHIAVI PER IL FUTURO





Un'immagine emblematica del dissesto idrogeologico. Dal WebDoc [#dissestoitalia \(www.dissestoitalia.it\)](http://www.dissestoitalia.it)



TRE CHIAVI PER IL FUTURO



binario non deve essere dismessa, vanno usate per il loro scopo specifico: il trasporto pubblico dei cittadini su ferro, collegare i piccoli centri tra loro a formare reti e network anche economici, turistici sociali.

### **Ecco un piccolo vademecum in questa direzione.**

1. I percorsi pedonali e ciclabili devono essere realizzati valorizzando prioritariamente percorsi interpoderali, tratturi, tracciati storici dismessi (il cammino di Santiago de Compostela è un clamoroso esempio). Guardate l'Olanda in cui la rete ciclabile collega città a città ed è la più capillarmente estesa d'Europa; mica l'hanno fatta dismettendo le ferrovie il cui costo di smantellamento è, tra l'altro, astronomico!
2. La mobilità pubblica su ferro deve essere invece mantenute e incentivata perché sostenibile, economica, logica e deve essere ovviamente differenziata in linee a elevata velocità e linee locali e intercomunali.
3. Le linee ferroviarie esistenti possono essere appaltate a società miste di controllo pubblico e capitale privato che con mezzi di locomozione di nuova generazione garantiscano il collegamento.
4. Queste stesse società possono valorizzare il recupero e anche lo sviluppo edilizio ex novo di alcuni mirati punti del tracciato preesistente, innestando qualità ed economia nel tessuto sociale.

5. L'infrastruttura ferroviaria in questa maniera diventa volano di accrescimento economico e sociale a livello intercomunale rafforzando e mettendo a sistema i piccoli centri.

E infine lasciatemi pensare male. Quando in Italia il tassativo vincolo della linea ferroviaria a trenta metri di rispetto dalle costruzioni è sistematicamente abusato addirittura su terreni in pendenza, cosa volete che mai accada con un ipotetico sistema ciclabile? Gli appetiti speculativi saranno ancora più alti e con l'occasione della pista ciclabile sulla ferrovia la tentazione di nuovi scempi e di nuove povertà del nostro patrimonio. Penso invece che il mantenimento ferroviario e progetti ben studiati di precisa densificazione e trasformazione, per esempio lungo i caselli o le stazioni periferiche e i molti depositi del sistema ferroviario, possono essere occasioni belle e sane anche per il progetto di architettura e per noi architetti.

Quello che vorrei sottolineare è che su queste idee fondamentali si possono formulare progetti, richiedere fondi, operare concretamente se si hanno capacità e volontà. Andate sul sito delle ferrovie abbandonate, adottatene una, cercate alleanze, promuovete progetti. Rimane del tutto aperto l'approfondimento di questo ragionamento almeno in due direzioni: che cosa può essere una infrastruttura di nuova generazione



TRE CHIAVI PER IL FUTURO



(anticipo solo una parola... multitasking) e come questo entri in rapporto strettissimo con l'utilizzo delle aree dismesse nella città e nelle periferie. Ce ne occuperemo in seguito.



## TRE CHIAVI PER IL FUTURO

