

**POLITECNICO DI MILANO**



**ARCHITETTURA E SOCIETÀ  
A.A. 2010/11**

**LE AREE FERROVIARIE DISMESSE  
COME OPPORTUNITÀ DI RILANCIO URBANO:  
IL CASO DELLA FERROVIA DEL PONENTE LIGURE**

**RELATORE  
TRONCONI OLIVIERO**

**LAUREANDO  
POSSAMAI LUCA  
720705**

## Indice:

- **1 Introduzione**

- 1.1 Contesto ed ipotesi dello studio pag. 12
- 1.2 Tematiche complessive pag. 13
- 1.3 Argomenti trattati e modalità di analisi pag. 17

- **2 Globalizzazione, governance e competizione tra città**

- 2.1 Cambiamenti e globalizzazione pag. 22
- 2.2 Le città come attori pag. 23
- 2.3 Città in competizione ed il ruolo delle PA pag. 28
- 2.4 Gli strumenti di trasformazione urbana: Le Società di Trasformazione Urbana e Programmi di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio pag. 32
  - *2.4.1 Le S.T.U.* pag. 34
  - *2.4.2 Il P.R.U.S.S.T* pag. 45
  - *2.4.3 I P.I.I.* pag. 50

- **3 Le aree dismesse ferroviarie: terreno fertile per trasformazioni e incontro tra PA e enti privati**
  - 3.1 Le aree dismesse ferroviarie in Italia pag. 58
  - 3.2 Milano pag. 64
  - 3.3 Firenze pag. 85
  - 3.4 Parma pag. 89
  
- **4 La ferrovia in Liguria**
  - 4.1 155 anni di interventi di trasformazione della costa pag. 101
  - 4.2 Gli ultimi sviluppi: Il raddoppio dei binari, lo spostamento a monte della ferrovia e il nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo pag. 112
  
- **5 Il riutilizzo del sedime della linea ferrata tra Ospedaletti e S. Stefano**
  - 5.1 Il P.r.u.s.s.t. come mezzo di intervento pag. 124
  - 5.2 Attuazione del progetto pag. 133
  
- **6 Caso studio: i riflessi degli interventi di trasformazione ferroviaria nel estremo Ponente Ligure**
  - 6.1 Risvolti sulla città di Sanremo pag. 137
    - *6.1.1 Il punto di vista urbanistico* pag. 140
    - *6.1.2 Il punto di vista economico privato e pubblico* pag. 144

○ 6.2 Risvolti sulla città di Ospedaletti	pag. 156
▫ 6.2.1 <i>Il punto di vista urbanistico</i>	pag. 160
▫ 6.2.2 <i>Il punto di vista economico privato e pubblico</i>	pag. 163
○ 6.3 Considerazioni su Bordighera	pag. 169
● <b>7 Conclusioni</b>	
○ 7.1 Le aree dismesse ferroviarie: un'opportunità di sviluppo urbano	
	pag. 181
● <b>8 Bibliografia</b>	pag. 194

## Indice delle figure:

Figura 1	Aree interessate Accordo di Programma	pag.	70
Figura 2	Area dismessa Farini	pag.	71
Figura 3	Area dismessa Greco-Breda	pag.	72
Figura 4	Area dismessa Lambrate	pag.	73
Figura 5	Area dismessa Romana	pag.	74
Figura 6	Area dismessa Rogoredo	pag.	75
Figura 7	Area dismessa Genova	pag.	76
Figura 8	L'ex assessore Masseroli all'Urban Center	pag.	83
Figura 9	Render della nuova stazione di AV	pag.	86
Figura 10	Il passaggio interrato della nuova linea	pag.	87
Figura 11	Lo schema infrastrutturale di Firenze	pag.	88
Figura 12	Render della nuova stazione di Parma	pag.	93

Figura 13	L'area oggetto di trasformazione	pag.	95
Figura 14	La linea ferroviaria a Albisola al principio del secolo	pag.	104
Figura 15	La linea ferroviaria a Sanremo nel 1890	pag.	106
Figura 16	La linea ferroviaria Ligure	pag.	107
Figura 17	La linea ferroviaria nei pressi di Bordighera nel 1950	pag.	110
Figura 18	La linea ferroviaria nei pressi di Finale Ligure nel 1930	pag.	111
Figura 19	La situazione al 2011 della linea ferroviaria ligure di ponente	pag.	113
Figura 20	La tratta San Lorenzo – Andora	pag.	114
Figura 21	Schema con evidenziati i tratti che sono in fase di ultimazione e progettazione	pag.	117
Figura 22	Nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo	pag.	118
Figura 23	Nuovo fabbricato viaggiatori, scansione progetto	pag.	120
Figura 24	Un punto ristoro di nuova realizzazione lungo la pista	pag.	127
Figura 25	La pista ciclabile nei pressi di Sanremo	pag.	129

Figura 26	La pista ciclabile nei pressi di Arma di Taggia	pag.	131
Figura 27	Un ex edificio ferroviario, ora trasformato in punto di ristoro	pag.	132
Figura 28	Articolo del Secolo XIX del 15.05.2009	pag.	135
Figura 29	La pista ciclabile nei pressi del centro di Sanremo	pag.	139
Figura 30	I nuovi percorsi maggiormente utilizzati grazie alla rimozione della linea ferroviaria. Mentre prima erano presenti solo 4 passaggi a livello in tutta la città, oggi i percorsi possibili sono praticamente infiniti.	pag.	143
Figura 31	Divisione in zone della città di Sanremo per analizzare i dati dell'O.M.I.	pag.	145
Figura 32	Articolo del Secolo XIX del 20.08.2010	pag.	151
Figura 33	La pista ciclabile nel centro di Sanremo. Accesso pedonale alla pista sulla sinistra.	pag.	155
Figura 34	Il rilevato ferroviario presente fino al maggio 2007	pag.	157
Figura 35	I lavori di demolizione del rilevato ferroviario ad opera della Fin.Im.	pag.	158
Figura 36	Planimetria del progetto per il Porto Baia Verde	pag.	161

- Figura 37      Aerofoto di Ospedaletti. Notare come l'aurelia sia l'unica via di comunicazione di accesso alla città, e come la la pista ciclabile (tratteggiata) non sia più una barriera ma un elemento di giunzione tra mare e città      pag. 162
- Figura 38      Aerofoto di Bordighera. In evidenza le aree di proprietà comunale non adeguatamente sfruttate o abbandonate      pag. 170
- Figura 39      Lungomare Argentina nei primi anni '50      pag. 171
- Figura 40      I nuovi percorsi che si integrerebbero a quelli esistenti aumentandone il valore paesaggistico      pag. 172
- Figura 41      Aerofoto di Bordighera. In evidenza le aree in prossimità della linea ferroviaria che per prime sarebbero interessate dalla valorizzazione del sedime      pag. 173



## Indice delle tabelle:

Tabella 1	Tabella aree dismesse ferroviarie nel Comune di Milano	pag.	68
Tabella 2	Comparazione delle velocità ante e post intervento	pag.	115
Tabella 3	l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona A dal 2002 ad oggi.	pag.	146
Tabella 4	l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona B dal 2002 ad oggi.	pag.	146
Tabella 5	l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona C dal 2002 ad oggi.	pag.	147
Tabella 6	l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Bordighera.	pag.	149
Tabella 7	l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Sanremo.	Pag.	150
Tabella 8	l'andamento delle rendite catastali ad Ospedaletti dal 2002 ad oggi.	Pag.	164
Tabella 9	l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Ospedaletti.	Pag.	166

Tabella 10      Confronto valori immobiliari per i Comuni di Sanremo, Bordighera ed Ospedaletti  
pag. 188

## Abstract

Fine ultimo della ricerca è analizzare la complessa tematica delle aree ferroviarie dismesse intese come fonti di molteplici opportunità di sviluppo urbano, ed investigare sull'estremo ponente Ligure, preso come caso studio esplicativo.

Attraverso un approfondimento su studi redatti da esperti della scena internazionale e del quadro normativo vigente, circa gli strumenti di trasformazione di vaste aree urbane, la prima parte del paper evidenzia la stretta connessione esistente tra globalizzazione, governance e corsa all'attrattività da parte delle amministrazioni locali e regionali. In particolare, vengono posti in primo piano e debitamente spiegati gli strumenti normativi con maggiori potenzialità in termini urbanistico-operativi, S.T.U., P.R.U.S.S.T. e soprattutto P.I.I.. Su questa base viene poi introdotto il tema delle aree dismesse ferroviarie in Italia, come terreno fertile per il rilancio urbano. A completamento di tale trattazione sono presentati tre tra i più interessanti esempi di valorizzazione di ex sedimi ferroviari, con specifico riferimento al rapporto tra pubblica amministrazione e enti privati.

La seconda parte del testo è dedicata alla Ferrovia del Ponente Ligure, dalla sua nascita fino ai recenti sviluppi, inclusi il raddoppio dei binari, lo spostamento a monte, ed il peculiare caso del nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo.

Successivamente viene approfondita la delicata questione del riutilizzo del sedime della linea ferrata tra Ospedaletti e Santo Stefano, sia sotto il profilo normativo che attuativo. Tale articolata analisi vede, come conclusione, il caso studio relativo ai risvolti sia urbanistici che economici degli interventi di trasformazione ferroviaria nelle Città di Sanremo e Ospedaletti, e infine, la previsione delle evoluzioni derivanti da un analogo possibile intervento nella Città di Bordighera.

*The final aim of the research is to analyse the complex thematic of the disused railways areas, meant as a source of multiple opportunities of urban development, and to investigate on the Extreme West of the Italian region Liguria, taken as an explanatory case study.*

*The first part of the paper highlights the strict connection existing between globalization, governance and the local and regional administrations' race towards attractiveness, through an in-depth examination of the studies made by experts of the international scene and the legislation in force. In particular, the legislative instruments with major potential in terms of urban and operational scope, namely the S.T.U., P.R.U.S.S.T. e P.I.I., are put to the foreground and properly explained.*

*It is on this basis that the topic of the disused railways areas, as a rich soil for urban relaunch, is introduced. In order to complete that treatment, three among the most interesting examples of improvement of ex railways vacuum spaces, are presented with a specific reference to the relation between public administrations and private entities.*

*The second part of the text is devoted to the West Liguria's railways, from its birth to the recent happenings, including the track-redoubling, the upstream displacement and the peculiar case of the new Sanremo passengers station.*

*Later on, the sensible question of the reuse of the vacuum space left by the railways between Ospedaletti and Santo Stefano, is deepened both under the normative and implementation profiles.*

*That articulated analysis has, as its conclusion, a case study on the urban and economical implications of the railways transformation's acts that taken and keep on taking place in Sanremo and Ospedaletti, and finally a forecast of the main evolutions deriving from a identical hypothetical intervention in the city of Bordighera.*

# 1. Introduzione

## 1.1 Contesto e ipotesi dello studio

Nell'era della globalizzazione, dove le distanze sono costantemente accorciate e di conseguenza i tempi di percorrenza di merci e persone appaiono via via sempre più ridotti, le città affrontano una dura competizione per primeggiare nella cruciale sfida della capacità attrattiva.

Nel vasto panorama delle possibili scelte quanto a metodi e strumenti di intervento, un ruolo fondamentale è ricoperto dalle aree dismesse. Tra queste, in particolare, sono degne di nota le aree dismesse ferroviarie, data la loro crescente presenza sul territorio italiano, in seguito alla ristrutturazione della rete infrastrutturale.

Nella ricerca di una soluzione vincente, gli agglomerati urbani affrontano, *inter alia*, un interrogativo determinante, che costituisce, in vista della sua attualità, anche uno degli *impetus* della nostra ricerca: la trasformazione di aree dismesse ferroviarie può essere il fulcro del rilancio economico, urbanistico, immobiliare e turistico delle entità urbane interessate? E, in caso di risposta positiva, qual'è il reale impatto di un tale progetto sul territorio, ovvero, oltre alle trasformazioni puntuali che investono queste aree, come reagiscono cittadini, imprese, amministrazioni ed altri attori sostanziali dello scenario in questione?

Al fine di indagare su tali tematiche è stata analizzata, quale caso studio esemplificativo, la linea ferroviaria del Ponente Ligure e, nello specifico, le trasformazioni riguardanti le città di Sanremo ed Ospedaletti.

Nel corso di questa indagine sulle trasformazioni già avvenute, un ulteriore quesito è quindi apparso come naturale proseguimento, nonché parte integrante ed elemento complementare di una trattazione esaustiva della tematica: ipotizzando un intervento analogo nella città di Bordighera, al momento non ancora interessata da trasformazioni di questa portata, quali sarebbero i risvolti, in termini di vantaggi e svantaggi, di uno spostamento a monte della ferrovia.

## **1.2 Tematiche complessive**

L'impetus iniziale per il nostro caso-studio è provenuto da studi pregressi e, specificatamente, la tesi di Laurea Triennale in Urbanistica. Il tema di quest'ultima prevedeva infatti lo studio delle aree degradate e “marginali” delle città di Siviglia, Lisbona e Hannover, e relativa analisi delle trasformazioni legate alle Esposizioni Internazionali e Mondiali.

Queste aree, molte volte considerate erroneamente solo problematiche, sono risultate il possibile fulcro delle più grandi trasformazioni urbane degli ultimi anni, ovviamente se gestite con lungimiranza dalle amministrazioni locali e nazionali.

In tale prospettiva, le aree degradate presenti nelle zone centrali delle città europee, sono equiparabili a quelle investite dalle trasformazioni attuate per le Esposizioni Internazionali ed Universali. Infatti, sotto il profilo urbanistico, possono rappresentare un terreno fertile per sperimentare nuove vie di sviluppo di parti di città altrimenti abbandonate a se stesse. Inoltre, data la loro centralità stessa, la loro riqualificazione permette il loro rilancio in campo economico rendendole così centralità e punti di riferimento a livello mondiale.

Più precisamente uno tra i maggiori input che hanno guidato la nostra indagine lungo la linea seguita è riconducibile ad uno specifico e decisivo quesito: come sarebbe stata Bordighera, mia città natale in Liguria, se la ferrovia venisse spostata a monte, grazie ad un tunnel e, quindi, si venisse a ricreare quel legame città-mare rubato molti anni fa quando la necessità era “*il rendere raggiungibile*” attraverso la ferrovia, e non il pianificare gli interventi in modo da valorizzare il territorio e le città.

Questa ricerca si propone esattamente come obiettivo quello di ipotizzare uno spostamento della ferrovia, simile a quello avvenuto nella maggior parte delle città del Ponente Ligure negli ultimi quindici anni, così da trarne considerazioni rilevanti connesse all'interrogativo qui riportato.

Quali possibili vantaggi sotto il profilo economico, urbanistico e civile deriverebbero da un nuovo status della ferrovia, non più “*barriera-ostacolo*” tra la città e l'elemento che l'ha plasmata per oltre 1000 anni, il mare.

Per poter affrontare tale questione, sono necessari diversi temi di approfondimento:

- la competizione tra città, *governance* e globalizzazione
- gli strumenti attuativi adatti per intervenire in contesti di recupero
- le aree dismesse, ed, in particolare, le aree dismesse ferroviarie in Italia, ed il modo in cui quest'ultime sono state riqualificate.

Il lavoro di ricerca è avvenuto presso le Biblioteche del Politecnico, di Imperia e Provincia, gli uffici delle Ferrovie dello Stato di Genova, tramite colloqui con personaggi di primo piano del passato e del presente

della Provincia di Imperia (Sen. Manfredo Manfredi e il Pres. Luigi Sappa) e frequentando vari uffici tecnici, studi di architettura privati ed amministrazioni comunali.

Questi diversificati canali di accesso ci hanno messo a contatto con molteplici personalità rivelatesi entusiaste di offrire le informazioni in loro possesso a vantaggio delle nostre dimostrazioni empiriche. Come confidatoci, il grande interesse che ruota intorno a questo argomento, è probabilmente dovuto alla totale mancanza di analisi accurate delle trasformazioni avvenute all'interno delle realtà urbane, in seguito alla spostamento a monte della linea.

Le osservazioni brevemente elencate fino a questo punto hanno inoltre condotto ad uno “shift” verso una sezione più sperimentale basata, come già anticipato, sull'ipotesi di una simile trasformazione anche a Bordighera.

La necessità di un adeguamento della rete ferroviaria è, infatti, una delle priorità maggiormente pressanti sulle ultime amministrazioni Bordigotte, coscienti dell'eccezionale vantaggio che ne deriverebbe sia per il paesaggio unico di questa cittadina turistica, che per l'economia urbana locale. Tale ipotesi risulta di ancor maggior attualità dato che Bordighera, insieme ad Albenga, costituisce l'ultimo agglomerato urbano del ponente ligure, in cui è stato previsto lo spostamento della linea senza mai studiarne una soluzione pratica.

Per di più, il dibattito sottostante l'intervento ruota intorno all'importanza, a livello europeo, di questo valico infrastrutturale dell'Italia Occidentale, secondo solo alla Torino-Lione. Il governo francese e relativa rete di trasporti SNCF premono da diversi anni per la modernizzazione della tratta Ospedaletti – Mentone, al fine di conformarsi agli standard dettati dalle istituzioni Europee.



La stesura della tesi è avvenuta in diversi passaggi successivi: la ricerca su temi quali globalizzazione e competizione tra città, un excursus storico sulla ferrovia ligure, le aree dismesse ferroviarie in Italia, l'analisi delle esperienze di Sanremo ed Ospedaletti (le città che più di recente hanno visto attuarsi queste trasformazioni sul loro territorio), ed infine l'applicazione di alcune delle considerazioni ottenute, al caso di Bordighera.

Andando con ordine, tutto è iniziato con una ricerca sull'importanza che le città, in quanto elementi singoli locali, hanno acquisito sul piano europeo e globale.

Queste, infatti, a discapito degli stati centrali, hanno ottenuto sempre maggior autonomia, andando perfino ad intraprendere politiche di sviluppo urbanistico/economiche indipendenti. Tutto ciò, a cui si aggiunge l'accresciuta possibilità di movimento di merci e persone, ha dato luogo ad una specie di competizione tra città, basata sulle capacità attrattive sviluppate da ognuna di esse nei campi più disparati.

L'attrattività è diventata quindi, il fulcro delle politiche amministrative della maggior parte dei comuni, che siano di grandi, medie o piccole dimensioni. Ogni ente cerca di vincere la sua sfida...Milano è la città che si propone come la città delle grandi fiere e della cultura del '900, Genova la città delle fiere del mare, Firenze la città sostenibile e della cultura rinascimentale, Rimini la città dei divertimenti (dove compete, però, anche con Gallipoli, Forte dei Marmi, Alassio, e così via). Un elenco esaustivo sarebbe praticamente infinito.

Ogni città compete con le altre per primeggiare in uno o più campi; ciò che però non appare evidente è la causa trainante di tale rigida corsa alla vittoria. La ragione, come emerge dalla omni-comprensiva analisi delineata nei successivi capitoli, sembra poter essere semplificata come un interessante equazione causa-effetto: **più un'area urbana è “visibile”**

**maggiore è la sua capacità di attrarre investitori in un determinato campo.**

Una relazione quest'ultima che ci ha spinto ad una profonda riflessione sul tema dell'aree residuali e problematiche, quali appunto, le aree dismesse, viste, in molti casi, unicamente come zone problematiche della città, eppure quasi sempre terreno fertile per le maggiori trasformazioni urbane. Basti pensare alle aree Garibaldi-Repubblica e CityLife a Milano o la Defence di Parigi.

Il successivo tema propedeutico alla ricerca è stato lo studio delle aree dismesse ferroviarie, come catalizzatrici di processi di rinnovamento urbano. Sono stati analizzati i casi di maggiore rilevanza in Italia, il modo in cui essi sono stati gestiti e gli strumenti urbanistici usati a questo fine.

Infine, l'indagine si è spostata al caso del riutilizzo del sedime delle linee ferroviarie ligure abbandonato in seguito al raddoppio del binario e il passaggio via tunnel.

### **1.3 Argomenti trattati e modalità di analisi**

La ricerca di notizie storiche sulla ferrovia Ligure, dalla sua progettazione e costruzione nel 1862 alle radicali trasformazioni degli anni più recenti, ed in particolare le trasformazioni avvenute lungo tutto il territorio costiero, ha mostrato in modo inconfutabile la stretta simbiosi esistente tra evoluzione della civiltà, con i suoi costumi e bisogni, ed evoluzione dell'infrastruttura ferroviaria.

In un primo momento, l'avvento del treno in Liguria è stato accolto con grande fervore poiché permettevano a cittadine, prima abbandonate a se

stesse e raggiungibili solo via mare, di diventare realmente parte costitutiva del neonato Stato Italiano. Un sentimento tanto più marcato, quanto più difficoltoso era stato il processo di unificazione nazionale.

Allora però, la priorità stava nel raggiungere la destinazione voluta, senza particolare attenzione ai tempi e modi del tragitto. Pertanto il tracciato progettato dagli ingegneri regi fu, alla sua nascita, il più semplice e meno dispendioso a livello costruttivo, tenuto anche conto dei limitati mezzi d'opera esistenti all'epoca: in altre parole, seguire la costa.

Con il passare del tempo e l'evolversi delle necessità largamente percepite, l'importanza di preservare e valorizzare il territorio, si fece strada in modo sempre più imponente nella coscienza civile. Sotto questo profilo la ferrovia divenne ben presto un ostacolo ad un'espansione urbana ottimale. La consapevolezza di questi limiti è cresciuta nella mentalità collettiva negli anni '60, periodo in cui ebbe inizio il boom del turismo, per così dire, moderno.

A dimostrazione della nostra tesi, le notizie degli anni '60-'70 relative all'allora Presidente della Provincia di Imperia, che rivolgendosi al Ministro dei Trasporti Oscar Luigi Scalfaro, sollevava per primo la necessità di studiare nuove soluzioni per eliminare la barriera ferroviaria dalle cittadine di mare, appare quasi come portavoce di quel malcontento comune ormai generalizzato.

Da qui la pressante necessità di andare alla ricerca di personaggi che hanno determinato le sorti liguri su questo tema, e quindi i contatti con il Senatore Manfredo Manfredi, l'attuale Presidente della Provincia, Luigi Sappa e i governatori regionali quali Claudio Burlando.

La presa di coscienza cittadina, dovuta all'importanza turistico economica della questione, le pressioni esercitate e l'interesse mostrato da queste personalità di rilievo ed infine l'era dell'europeizzazione e del binomio integrazione-standardizzazione che ne è seguito hanno portato al ripensamento della soluzione varata ormai quasi cento anni prima.

Gli sforzi complessivi sono lentamente sfociati nel progetto preliminare di raddoppio con spostamento a monte della linea, finalmente approvato negli anni '80. Tuttavia i primi progetti esecutivi, ed il successivo stanziamento dei finanziamenti necessari, hanno preso corpo solo un decennio più tardi. Ed infine, lungo questo lento e travagliato processo, nel 2001 la prima delle tre tratte previste, Ospedaletti-Santo Stefano, è stata inaugurata.

Tale profonda trasformazione ha restituito all'ambiente urbano una tanto estesa quanto angusta fascia di area dismessa, dando vita al problema della loro rivalorizzazione.

Sulla base di questa trattazione storica, sono stati quindi studiati gli specifici interventi adottati dalle amministrazioni locali del Ponente Ligure. In particolare, si è valutato, con meticolosa attenzione, il caso della pista ciclabile lunga 24 km costruita sul sedime dell'antica linea, tra Imperia ed Ospedaletti.

E' stato quindi tracciato un quadro sintetico dei costi-benefici a livello urbanistico, economico pubblico e privato, che pur non pretendendo di essere esaustivo offre un alquanto completo scenario descrittivo della realtà empirica.

Sul piano economico privato, consistenti risultati sono emersi quanto alla variazione dei valori immobiliari nelle zone limitrofe all'area soggetta a rivalutazione.

A tale proposito, il primo passo del lavoro di analisi ed elaborazione dei dati sensibili è consistito nel suddividere in zone, più o meno sensibili, le città di Ospedaletti, Sanremo e Bordighera interessate dalla trasformazione (ipotetica nell'ultimo caso citato, ovvero Bordighera). Sono poi state contattate diverse agenzie operanti nella zona, l'Agenzia

del Territorio, e alcuni notai per ottenere dati sulle compravendite degli ultimi 10 anni che potessero essere significativi ai fini del paper.

La scelta di studiare il caso di Bordighera è stata giustificata, oltre le motivazioni ampiamente argomentate sopra, dalla volontà di isolare, dalla variazione dei valori immobiliari, espressa come variabile dipendente di una complessa equazione di variabili indipendenti, l' "errore" determinato dalla speculazione legata al cambio Lira-Euro che ha caratterizzato gli anni 2002-2005. Ciò che comunemente veniva descritto con il detto "*mille lire = 1 Euro*".

Mentre in tutte le cittadine limitrofe, essendo già in atto lo spostamento in tunnel della ferrovia al momento della creazione della zona Euro, i dati elaborati potevano essere contrassegnati da una doppia variazione (errore Lira-Euro ed incremento di valore dovuto agli interventi sul sedime), quelli su Bordighera esulano da un tale sfalsamento di calcolo. Qui infatti, in assenza di una modernizzazione della rete ferroviaria, è stato possibile quantificare le dimensioni dell'errore dovuto al passaggio alla moneta unica.

Una volta individuato il coefficiente medio di speculazione Lira-Euro, questo è stato applicato ai dati di Ospedaletti e Sanremo per "depurarli".

Sono stati, quindi, analizzati ed estrapolati, in termini percentuali i benefici medi, per quanto riguarda i valori immobiliari, dello spostamento a monte, nelle due cittadine interessate.

Infine, i risultati riscontrati sono stati applicati al caso di Bordighera, tenendo conto degli aggiornamenti ISTAT annuali, in vista di una previsione a 10 anni dalla data dello spostamento ipotizzato, offrendo una risposta concreta a ciò che costituisce oggi una questione profondamente dibattuta nel Ponente Ligure.

Per concludere il paper, sono state delineate alcune osservazioni sotto il profilo economico ed urbanistico simili a quelle riscontrate per i Comuni di Sanremo ed Ospedaletti.

## 2. Globalizzazione, governance e competizione tra città

### 2.1 Cambiamenti e globalizzazione

I processi di integrazione europea e globalizzazione, la messa in discussione degli stati nazionali e della loro capacità direttiva su economia e società, hanno determinato grossi cambiamenti con conseguenti ripercussioni su ogni sfera della vita. Le trasformazioni economiche, politiche e sociali che si sono avvicendate, incidono profondamente sulla morfologia fisica (*cityscape*) e sulla struttura sociale (*mindscape*) della città contemporanea (Amendola, 1997).

Le dinamiche di cambiamento hanno condotto le città verso una profonda evoluzione. La costituzione di aree metropolitane sempre più estese rende difficile una loro definizione oltre che in termini di denominazione anche in termini culturali ed istituzionali (Castells, 2003), per cui se da un lato le città tendono a perdere di significato dal punto di vista geografico, dall'altro esse acquistano una maggiore autonomia rispetto allo stato che consente loro forme di mobilitazione politiche e sociali a livello territoriale. Da questo punto di vista, certe città si presentano come attori sociali, politici ed economici in grado di ristabilire unioni su un territorio e di generare conseguenze sullo sviluppo economico (Le Galès, 2001).

Rispetto alla sfera politica, i processi di decentramento amministrativo in atto, in Italia ed in Europa, hanno condotto i governi delle città all'acquisizione di una nuova autonomia e all'ampliamento del loro ruolo. Si assiste contestualmente a processi di differenziazione delle funzioni degli organi territoriali che tendono sempre più ad assumere

azioni di promozione dello sviluppo locale piuttosto che attività di erogazione di servizi ai cittadini. Città e regioni sono diventate protagoniste di politiche di sviluppo, sia rispetto al governo centrale sia come attori che si muovono a livello internazionale per la ricerca di alleanze e sinergie attraverso le quali aumentare la loro competitività (Vicari Haddock, 2004). Le dinamiche della globalizzazione collocano, infatti, le città sempre più in uno scenario di competitività internazionale. La competizione fra città non si gioca più soltanto sul piano economico, attraverso la massimizzazione delle risorse disponibili, ma anche sul piano politico e sociale, specialmente, attraverso nuove forme di *governance* e strategie per la creazione di opportunità di cambiamento.

## **2.2 Le città come attori**

Il periodo compreso tra la fine del secondo conflitto mondiale e l'inizio degli anni Ottanta ha dato vita ad una fase di profondi mutamenti che hanno segnato la fine di una lunga fase di sostanziale stabilità nel rapporto fra territorio e strutture istituzionali.

Il processo di integrazione europeo, la globalizzazione e la compressione del rapporto spazio-tempo (Harvey, 1997) nella circolazione di persone, merci e informazioni hanno determinato radicali trasformazioni sul piano economico, politico e sociale che non sempre gli attori istituzionali, in primis i governi nazionali, sono stati in grado di governare.

Trasformazioni che, a livello territoriale, hanno investito in pieno la struttura preesistente, mettendo in discussione la tradizionale filiera della gerarchia istituzionale – organi sovranazionali, stato-nazione, regioni, province e città (Magnier e Russo, 2002). Tuttavia ciò che appare evidente è che le città rimangono comunque i luoghi privilegiati dove,



ancora oggi, risultano concentrate persone, merci, servizi, informazioni e dove, pertanto, trovano origine i processi di sviluppo e crescita della società (Martinotti, 1999). Esse sono però anche i luoghi dove si verificano situazioni di conflitto, disagio e marginalità legate ad un diverso accesso alle risorse da parte di gruppi differenti di popolazione.

Dal punto di vista socioeconomico, la transizione alla città postindustriale, almeno nei paesi ad economia avanzata, si è definitivamente compiuta (Bagnasco, 1990). Accanto alle necessità ereditate dalla città “industriale” si sono aggiunte molte altre domande d’uso riguardanti l’ambiente, la cultura, i differenti stili di vita e di socialità. La qualità urbana si presenta come il risultato della capacità di rispondere a questa ricchezza e varietà di domande sociali in termini sostenibili. Il passaggio da un’economia urbana di tipo prevalentemente industriale ad un’economia basata sui servizi e sulla conoscenza, la globalizzazione dell’economia e le trasformazioni a livello politico-istituzionale hanno innescato un processo di riorganizzazione dello spazio e delle funzioni urbane. Questi cambiamenti hanno dato origine ad una competizione tra le città che si trasformano via via in veri e propri promotori di sviluppo a livello locale attraverso operazioni di “*marketing urbano*” dirette ad attirare capitali privati, risorse umane e finanziarie, imprese, organizzazioni internazionali, grandi eventi e manifestazioni importanti. L’inizio di questa competizione territoriale costituisce uno dei fattori alla base del ritrovato fermento degli attori urbani, che si concretizza nella definizione di nuove istituzioni, nella sperimentazione di nuove forme di *governance* urbana e nella progettazione di politiche innovative (Guzzo, 2006) e vede, accanto agli attori istituzionali e ai rappresentanti politici, la partecipazione di associazioni, *stakeholders* e attori privati locali tradizionalmente esclusi dai processi di governo.

Il processo di ristrutturazione degli stati nazionali e dell’economia ha aperto ampi spazi ad una mobilitazione subnazionale, in particolare di

alcune regioni ma soprattutto a livello delle città. Proprio la maggiore responsabilizzazione del livello locale dei poteri tende a spingere sempre più le città ad assumere una funzione centrale all'interno del sistema nazionale. Il venir meno del ruolo dello stato-nazione come attore centrale delle politiche ha prodotto come risultato una crescita dell'azione dei governi locali nella definizione e nel perseguimento delle scelte strategiche. Il progressivo snellimento dei rapporti gerarchici fra istituzioni territoriali centrali e periferiche ha, infatti, posto le condizioni per un costante trasferimento verso gli enti locali di quote di sovranità e potere decisionale (Magnier e Russo, 2002).

La città contemporanea non può più essere concepita come un'entità stabile e strutturata in modo rigorosamente funzionale – costituita da mura ed edifici (urbs) in cui vivono cittadini accomunati dalla stessa volontà, dallo stesso diritto e dalla stessa legge (civitas) – in grado a priori di avviare progetti ed azioni strategiche.

I soggetti individuali e collettivi che costituiscono la città non formano più necessariamente un gruppo coeso per la sola ragione di convivenza in un luogo, come accadeva in passato, bensì oggi tale caratteristica diviene un fattore cruciale da progettare e costruire. Le Galès (2006) ricorda, infatti, che le città non sono dotate di una volontà di azione unitaria e che i conflitti rappresentano il fulcro delle dinamiche sociali e politiche, in questa prospettiva:

*“gli attori collettivi nelle città, ed eventualmente la città come attore collettivo, non sono soltanto il risultato di giochi d'attore individuali. Le città sono anche, in una certa misura strutture sociali e istituzioni che orientano le anticipazioni degli attori, strutturano i loro interessi, influenzano la loro visione del mondo. [...] Resta il fatto che pensare la città come attore collettivo comporta sempre rischi di deriva. Tali*

*rischi possono essere in parte evitati a condizione di tenere in considerazione gli attori, i gruppi, le organizzazioni, addirittura gli individui e le loro relazioni all'interno della città” (Le Galès, 2006: 45)*

Punto focale, è quindi la *governance* urbana. Si possono individuare due differenti dimensioni: una dimensione di integrazione interna e una esterna. Secondo la dimensione interna, la *governance* riguarda la capacità che una città ha di integrare i gruppi di attori, le organizzazioni e i diversi interessi che in essa interagiscono. Vi sono città in cui esiste una capacità di integrazione tra le organizzazioni pubbliche, sia locali che centrali, private, associative che operano al fine di elaborare politiche e strategie comuni. Così come sono presenti altre città caratterizzate da conflitti strutturali, politici e sociali che impediscono, pertanto, qualsiasi forma di azione collettiva. La dimensione esterna della *governance* tiene conto, invece, della capacità che una città ha di rappresentarsi al di fuori del proprio ambito. In altri termini, si riferisce alla capacità di difendere una strategia, progetti collettivi unificati nei confronti delle istituzioni, delle imprese, di altre collettività locali e, soprattutto, di altre città.

La competitività tra le città dipende molto dalla capacità dei processi di *governance* di attrarre nuove imprese, nuovi investimenti.

Contestualmente, il miglioramento della qualità urbana nel suo complesso, gli interventi di rigenerazione urbana e le politiche “*maggiormente votate all’equità sociale*” diventano fattori incidenti per la localizzazione di nuovi impieghi, attività e funzioni importanti (Catalano, 2005).

**Ne consegue che la sfida della *governance* consiste proprio nel tentativo di creare beni pubblici competitivi.**

Specificatamente, se si assume che l'obiettivo del *government*, inteso come istituzione di governo e quindi come pubblica amministrazione, è quello di produrre e mantenere beni pubblici, lo stesso discorso può essere fatto per la *governance*:

*“una governance locale è tanto più efficace quanto più produce efficacemente beni pubblici. [...] La governance di un sistema locale produce beni pubblici, e produce sviluppo locale quando è in grado di produrre beni pubblici competitivi o quando è in grado di utilizzare in maniera competitiva beni pubblici che non sono originariamente di per sé competitivi”* (Pichierri, 2005: 65)

Da tale prospettiva consegue che, quanto meno in termini di *marketing territoriale*, è possibile utilizzare e vendere in qualche modo i beni pubblici – anche quelli non immediatamente finalizzati a tale scopo, come la qualità delle scuole o le caratteristiche del paesaggio – come beni competitivi che possono contribuire all'aumento della competitività del territorio. In tal senso, i processi di *governance* creano quindi diversi tipi di beni collettivi locali. In primo luogo, favorendo la nascita di beni pubblici immateriali, come il consenso, la fiducia, il senso di appartenenza e la mobilitazione, attraverso i quali si costruisce e rafforza l'identità collettiva di un territorio. In secondo luogo, tramite i rapporti di cooperazione, portano alla creazione di beni di club – quali ad esempio formazione, trasferimento tecnologico, internazionalizzazione delle imprese – che aumentano la competitività degli attori appartenenti alla rete. Analogamente, le stesse città, poiché attuano e sviluppano forme di cooperazione con altre città, sono in grado di instaurare vere e proprie *“reti di governance urbana”*.

## 2.3 Città in competizione

I mutamenti urbani degli ultimi decenni vedono città e macroregioni sempre più orientate a ridefinire i propri modelli di sviluppo. In una situazione così mutata, le città hanno dovuto ripensare il proprio ruolo, ridefinendo identità e strategie d'azione. La competizione che si instaura per il procacciamento di opportunità e risorse induce le città a proiettarsi in una dimensione di mercato e ad acquisire lo status di veri e propri "attori competitivi". Tale situazione ha profondamente mutato, di conseguenza, il modo in cui gli stessi attori territoriali interpretano il proprio ruolo istituzionale:

*“Se nella fase di pieno vigore dello schema centro periferia essi interpretavano quel ruolo secondo una logica di stabilizzazione sociale sul territorio (intesa come organizzazione e mantenimento del consenso politico-istituzionale nei confronti della filiera che conduce allo stato-nazione cui il sistema urbano fa capo) e di uniformazione alle direttive politiche provenienti dal centro, nella nuova fase contrassegnata da relazioni di tipo locale-globale essi diventano soggetti di mercato orientati alla massimizzazione di risorse e opportunità in una situazione di concorrenza” (Magnier e Russo, 2002: 137).*

Un esempio particolarmente significativo di questo nuovo scenario è rappresentato dal *marketing urbano e territoriale* (Amendola, 1997) con il quale si definisce l'insieme di azioni orientate a promuovere l'immagine di un territorio allo scopo di attrarre risorse di vario tipo:

investimenti finanziari, insediamenti industriali e produttivi. Accanto alle operazioni di *marketing urbano*, si sono venuti a poco a poco consolidando nuove strategie di promozione urbana che vengono identificate con il termine di *citymarketing*. L'espressione *citymarketing* designa oggi sia le strategie del *marketing* territoriale tradizionale, sia le forme di competizione a livello nazionale ed internazionale in cui le città si impegnano al fine di ottenere l'assegnazione di importanti funzioni di ricreazione collettiva come le Olimpiadi, i campionati mondiali di calcio, attività fieristiche ed eventi in generale (Guala, 2005).

*“La città nuova postmoderna affida la propria notorietà anche alla sua capacità di produrre eventi. Essa tende, anzi, a fare di se stessa un evento. La città-evento [...] è la città dove gli eventi sono il quotidiano e dove ogni cosa e ognuno – la città stessa – possono diventare evento. [...] La città-evento è la vera città-mondo, una città al centro dei tantissimi mondi di cui il mondo contemporaneo è fatto. Ogni mondo ha un suo centro più o meno temporaneo: dove c'è Madonna è il centro del mondo dei giovani, le Olimpiadi o la Coppa del Mondo di calcio costituiscono il centro del mondo sportivo”* (Amendola, 1997: 199).

Sotto la spinta della globalizzazione i processi, che si avvicinano a ritmi sempre crescenti, inducono le città, chi le governa e chi le vive, a cambiamenti continui nel tentativo di sfruttare i vantaggi offerti dal mercato globale e di riposizionarsi sempre più velocemente sulla scena internazionale.

In questa prospettiva, oggi, città, aree metropolitane e regioni sono in continua competizione fra loro e sempre più impegnate per attirare investimenti, per essere scelte come centri di attività e funzioni pregiate o

per essere designate come sedi per lo svolgimento di importanti eventi sportivi e culturali. Questa competizione ha a che vedere sempre di più con il modo di competere tipico delle imprese che si basa, quindi, sull'efficienza in una logica di scambio mirata a soddisfare le esigenze del mercato. L'obiettivo è quello di "stare" ovvero di "essere" superiore agli altri (Bassetti, 1994).

*“In un clima di intensa competizione urbana sul mercato globale, l'immagine diventa strategica nella lotta per attrarre capitali, persone, imprese e l'immaginario è un fattore decisivo per «vendere» la città e le sue parti. La città deve rappresentarsi se non come ideale quantomeno come la migliore possibile per vivere, per produrre, per competere. [...] «La gente e gli affari non sono più legati ai luoghi [...]. Gli affari e gli individui — sempre più liberi di allocarsi dove e quando credono — scelgono le città con le più belle caratteristiche ed i maggiori vantaggi». [...] Imprese, capitali e persone sono oggi molto meno vincolati dallo spazio di quanto lo fossero in passato. Si spostano sempre più facilmente, attratti dalla convenienza dei mercati finanziari, da vantaggi infrastrutturali, da nuove economie di localizzazione. Fattori come la qualità della vita, che sino a pochi anni fa sembravano secondari e, comunque, di esclusiva pertinenza individuale, possono contribuire in maniera decisiva alle grandi decisioni di rilocalizzazione delle imprese” (Amendola, 1997: 196-198).*

Tutti quei fattori ecologici, sociali e infrastrutturali che favoriscono la sostenibilità urbana diventano beni spendibili nella competizione ed influenti perché capaci di offrire e creare nuove immagini ed atmosfere

particolari. In questo contesto, si delinea così anche il concetto di “*attrattività*” che pur non assimilabile direttamente a quello di competitività ne costituisce un aspetto rilevante. È opinione condivisa il fatto che i fenomeni attrattivi sono sempre più frutto di scelte consapevoli e ben programmate dagli attori locali, sia pubblici che privati, e che anche una attrattività generatasi casualmente rappresenta una risorsa da coltivare e valorizzare.

Una strategia vincente deve mirare ad armonizzare tutte le funzioni rivolgendosi contemporaneamente a tutti i gruppi di destinatari. L’armonia deve essere creata anche sul piano sociale attraverso azioni maggiormente votate all’equità evitando, quindi, situazioni di disparità e di emarginazione di alcune aree urbane.

Per dare risposta a queste nuove sfide gli attori istituzionali adottano vere e proprie strategie di “*rigenerazione urbana*” nel tentativo di costruire e diffondere una immagine positiva della città. È in questa prospettiva che si collocano, in modo particolare, due tipi di politiche che hanno caratterizzato l’intervento pubblico sulla città negli ultimi due decenni del secolo scorso: le politiche relative ai progetti di grande scala e le “*politiche integrate*” (Vicari Haddock, 2004). Il primo tipo riguarda progetti di trasformazione di parti rilevanti del tessuto urbano, mentre il secondo tipo si riferisce a quelle politiche che affrontano direttamente il problema della povertà, dell’esclusione sociale e, soprattutto, dell’esclusione territoriale.



## **2.4 Gli strumenti di trasformazione urbana: Le Società di Trasformazione Urbana e Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio**

Gli strumenti normativi nati negli ultimi 10-20 anni (patti territoriali, contratti d'area, contratti di programma, PRUSST, STU,...) hanno di fatto individuato negli enti locali e nelle imprese i responsabili dello sviluppo locale. Ed in particolare del cosiddetto sviluppo dal basso verso l'alto o "bottom – up" . (Vicari Haddock, 2004)

E' ben noto che la produzione di piani territoriali ed urbanistici si basa ancora, su analisi preventive di primo livello prevalentemente di carattere economico e successivamente, in qualità di "corollario", analisi di secondo livello, spesso assai superficiali di tipo storico, sociale, culturale, ecologico, ecc.

Occorre elaborare progetti urbanistico – territoriali con i quali ottimizzare l'uso delle risorse, preservare l'ambiente, ridurre le emissioni inquinanti utilizzando tecnologie più pulite, riqualificare il patrimonio abitativo–culturale–ambientale, valorizzare le risorse naturali–ecologiche e creare nuove localizzazioni produttive, nonché incentivare una maggiore concentrazione degli insediamenti produttivi. (Vicari Haddock, 2004)

Il compito fondamentale della pianificazione urbanistica–territoriale dovrebbe essere quello di identificare un ambiente naturale di supporto alla città, la vitalità urbana dipendendo, infatti, in gran parte dalle aree extraurbane.

Oggi in particolare il dibattito si articola intorno al concetto di "*urbanistica per la sostenibilità*" cercando di risolvere con questo termine il conflitto nascente tra inquinamento dell'ambiente e del

territorio, ed efficienza produttiva. Una pianificazione sostenibile è volta ad individuare quei modelli di assetto urbano che minimizzano la mobilità casa/lavoro o casa/servizi, nella prospettiva di creare un villaggio urbano. (Campeol, 1994)

In questa prospettiva, la vera risorsa abbondante da considerare in termini di sostenibilità è proprio il territorio extraurbano che è oggetto della pianificazione territoriale paesistica, dei piani regionali di coordinamento, dei piani territoriali provinciali e dei piani di bacino.

Il recupero del territorio e la crescita dell'economia inclusa l'opportunità di raggiungere indirettamente uno degli obiettivi primi della nostra società moderna, ovvero l'aumento occupazionale, passa quindi ponendo all'interno dei modelli di sviluppo il ruolo di rivalutazione e monitoraggio dell'ambiente come variabile strategica.

Infine è di cruciale rilevanza introdurre in via definitiva e sostitutiva il concetto di “*ambiente*” a quello di “*territorio*”, includendo così tutti quei processi non solo umani ma anche biologici.

Conseguentemente, l'oggetto della pianificazione allo sviluppo non può più essere solo il territorio, come fatto sociale e politico, oggetto della rappresentazione geografica contemporanea, ma bensì il complesso di tutte le componenti fisico – biologiche.(Vicari Haddock, 2004)

Non a caso l'UE, al tempo CEE, con la direttiva 85/337, nell'identificare il quadro di riferimento per la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti, introdusse tale concetto di ambiente, sintetizzandolo nei fattori seguenti:

- L'uomo, la fauna, la flora;
- Il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, il paesaggio;
- I beni materiali ed il patrimonio culturale.

In altri termini, l'ambiente diventa *“regolatore delle risorse socio – economiche, ossia in realtà non si fa altro che considerare tutte le variabili in gioco nello spazio nel quale l'uomo vive”* (Campeol, 1994).

Un ulteriore tema a cui fanno riferimento le politiche integrate è, come accennato nel capitolo precedente, l'interazione tra soggetti pubblici e privati con interessi simili: *“Investire nel territorio/ambiente al fine di renderlo maggiormente attrattivo agli occhi di possibili investitori futuri”*. (Bassetti, 1994)

In questi anni, grazie a direttive europee come la QCS 2000-2006, i governi hanno dovuto attuare progettazioni di sviluppo urbano che non fossero imposizioni autoritarie ma che perseguissero anche gli interessi privati. Questa imposizione rende questi interventi appetibili ed interessanti agli occhi dei grandi investitori che quindi portano liquidità nelle società di sviluppo e quindi rendono più concreti i progetti di rigenerazione urbana.

Di seguito verranno trattati due esempi di strumenti utilizzati in Italia al fine di attuare in modo appropriato politiche integrate: le Società di Sviluppo Urbano e i Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio.

#### **2.4.1 Le S.T.U**

*“Le città metropolitane e i comuni, anche con la partecipazione della provincia e della regione, possono costituire società per azioni per progettare e realizzare interventi di trasformazione urbana, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti.*

*A tal fine le deliberazioni dovranno in ogni caso prevedere che gli azionisti privati della società per azioni siano scelti tramite procedura di evidenza pubblica.*

*Le società di trasformazione urbana provvedono alla preventiva acquisizione degli immobili interessati dall'intervento, alla trasformazione e alla commercializzazione degli stessi. Le acquisizioni possono avvenire consensualmente o tramite ricorso alle procedure di esproprio da parte del comune.*

*Gli immobili interessati dall'intervento di trasformazione sono individuati con delibera del consiglio comunale. L'individuazione degli immobili equivale e dichiarazione di pubblica utilità, anche per gli immobili non interessati da opere pubbliche.*

*Gli immobili di proprietà degli enti locali interessati dall'intervento possono essere conferiti alla società anche a titolo di concessione.*

*I rapporti tra gli enti locali azionisti e la società per azioni di trasformazione urbana sono disciplinati da una convenzione contenente, a pena di nullità, gli obblighi e i diritti delle parti. (art.120 T.U.E.L.)*

L'art.120 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267 *"Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali"* (nel quale è stato trasfuso il testo del comma 59 dell'art.17 della legge n.127/97), ha disciplinato la facoltà delle città metropolitane e dei comuni di costituire, anche con la partecipazione della provincia e della regione, società per azioni a capitale misto pubblico/privato, denominate Società di Trasformazione Urbana, finalizzate alla progettazione e alla realizzazione di interventi di

trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. Le società di trasformazione urbana sono state introdotte dall'art. 17, comma 59, della legge n. 127/97 e riproposte nel DLgs n. 267/00, art.120. Si tratta di strumenti d'intervento che il legislatore ha voluto mettere a disposizione degli enti locali per intervenire nelle aree urbane consolidate, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. Alla costituzione delle società suddette, oltre alle città metropolitane ed ai comuni, possono partecipare anche le province e le regioni nonché privati scelti tramite procedura di evidenza pubblica. Nel caso in cui i privati siano proprietari di aree o immobili che rientrano nelle operazioni di acquisizione da parte dell'ente locale, la partecipazione alla società di trasformazione urbana potrà avvenire attraverso la "trattativa privata", ciò al fine di limitare gli oneri finanziari della società stessa.

Per l'accesso al finanziamento sono previste due distinte selezioni da espletarsi a distanza di 6 mesi l'una dall'altra. Al fine di promuovere la costituzione da parte dei comuni e delle città metropolitane, anche con la partecipazione della provincia e della regione, delle società di trasformazione urbana. Viene applicata la priorità per le ipotesi di trasformazione che prevedano al loro interno interventi destinati all'edilizia residenziale pubblica in misura non inferiore al dieci per cento delle risorse finanziarie pubbliche e private necessarie per la completa attuazione del programma di trasformazione - al finanziamento degli studi di fattibilità e delle indagini conoscitive necessarie all'approfondimento della realizzabilità economico-finanziaria, amministrativa e tecnica delle ipotesi di trasformazione nonché agli oneri occorrenti alla progettazione urbanistica.

Entro 60 giorni dalla pubblicazione del D.M., il Ministro delle Infrastrutture nomina un'apposita Commissione che individua le proposte

da ammettere a finanziamento. (Sportello fondi e finanziamenti del ministero delle entrate)

Gli obiettivi sono i seguenti:

*“Operare delle trasformazioni urbane attraverso la riqualificazione delle condizioni insediative, mediante l’attivazione di strumenti e procedure proprie delle Società per Azioni.”*

*“Riqualificare aree con discontinuità qualitativa, crisi urbanistico insediativi, recuperando soprattutto quelle aree che si trovano in posizione strategica.”*

*“Associare risorse, di carattere pubblico e privato, sia per quanto riguarda gli aspetti economico finanziari sia per quanto riguarda gli aspetti gestionali.”* (Ministero delle Entrate, 2000)

Sono trascorsi ormai undici anni dall'introduzione nel nostro ordinamento di questa particolare tipologia di società mista di iniziativa comunale, la società di trasformazione urbana. Tuttavia, dopo un lungo periodo di scarsa attenzione, si sono intensificati solo negli ultimi tempi i casi di studio delle procedure per la costituzione di queste entità societarie.

E' giusto pertanto domandarsi se questo interesse, anche se tardivo, che comincia a manifestarsi da parte delle amministrazioni locali sia destinato ad ampliarsi e quali siano le motivazioni di tale rinnovata attenzione.

Per rispondere a questa domanda è opportuno tenere a mente l'evoluzione normativa che ha portato all'introduzione delle S.T.U. e chiarire le specificità che contraddistinguono questo tipo societario.

L'innovazione normativa che ha introdotto tale tipo societario risale al 1997, ed è contenuta nella legge 127/1997 (la cosiddetta "Bassanini-bis"), la quale al comma 59 dell'articolo 17 disciplinava, in modo piuttosto scarno, le modalità di costituzione e di funzionamento di tali società e, caso inusitato, fissava in pratica lo stesso oggetto sociale delle future S.T.U.: *"progettare e realizzare interventi di trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti"*.

Tale disposizione è stata poi integralmente recepita nell'articolo 120 del nuovo testo unico degli enti locali ed ha trovato una sua parziale fonte interpretativa nella Circolare del Ministero LL.PP. dell'11.12.00. Da ultimo l'art. 7 della Legge n. 21/2001 ha previsto uno stanziamento di 41.6 miliardi, in un triennio, da destinare ai Comuni per finanziare le attività istruttorie volte alla costituzione delle S.T.U..

Il dibattito sulle modalità di utilizzo di questo istituto quale possibile strumento di riqualificazione di determinati ambiti urbani - su cui si sofferma anche il recente documento dell'A.n.c.e. sulle politiche di trasformazione urbana - porta tuttavia ad evidenziare una serie di problemi relativamente al concreto funzionamento delle S.T.U..

Si tratta di "zone grigie" che derivano da una disciplina legislativa particolarmente scarna (tutta la regolamentazione si esaurisce nei quattro commi dell'articolo 120 del Dlgs 267/2000 sulle autonomie locali). Tutto ciò, secondo diversi analisti, si traduce di fatto in un notevole vantaggio funzionale per l'operatività dello strumento societario.

### ***Le previsioni urbanistiche e l'utilizzo della S.T.U.***

Con giusto rilievo la circolare ministeriale dell'11 dicembre 2000 evidenzia come il comma 1 dell'articolo 120 prevede che la S.T.U., nella realizzazione degli interventi di trasformazione urbana, operi *"in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti"*. Ciò significa che la società si pone come uno strumento attuativo delle previsioni urbanistiche e che, come chiarisce il Ministero, l'intervento di cui la S.T.U. è titolare non deve essere necessariamente e puntualmente *"conforme"* alle previsioni dello strumento urbanistico generale, ma può anche integrarne le previsioni negli stessi limiti e alle medesime condizioni propizie di un qualunque strumento attuativo.

In buona sostanza, quindi, si può arrivare a prevedere di demandare alla S.T.U. l'esatta definizione di una serie di parametri urbanistici relativi all'utilizzo del territorio. Nel concreto questo soggetto dovrà, quindi, provvedere a predisporre la progettazione urbanistica esecutiva necessaria per dare attuazione alle previsioni del piano regolatore generale. (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

Ciò evidentemente consente che i privati coinvolti quali partner imprenditoriali possano fin dall'inizio partecipare attivamente alle scelte progettuali che determinano l'individuazione dei limiti e delle condizioni dell'intervento.

Questo aspetto è destinato ad assumere sempre maggiore rilievo con il diffondersi di un modello di pianificazione urbanistica che tende ad individuare nel piano regolatore generale, lo strumento per la definizione delle scelte di fondo e "non negoziabili" relativamente all'uso del territorio; mentre la pianificazione di secondo livello diventa conseguentemente volta ad attuare concretamente, in un arco di tempo più limitato, quelle scelte che il piano regolatore ha definito in via generale.



***L'acquisizione delle aree: il ruolo dei proprietari quali possibili partner.***

Quello delle modalità di acquisizione delle aree su cui si deve sviluppare l'intervento di trasformazione urbana è uno dei punti qualificanti al fine di delineare il concreto funzionamento della S.T.U.. Allo stesso tempo si tratta di un aspetto su cui la disciplina legislativa manca di chiarezza e trasparenza.

Il comma 2 dell'articolo 120 stabilisce infatti da un lato che la S.T.U. deve provvedere alla "*preventiva acquisizione*" delle aree interessate all'intervento e, dall'altro, che tale acquisizione può avvenire consensualmente o tramite ricorso a procedure espropriative.

Nel caso dell'acquisizione consensuale la strada disegnata dal legislatore appare sufficientemente lineare: la società, una volta costituita, contratta con i proprietari delle aree l'acquisizione delle stesse, provvedendo a determinarne condizioni e modalità e, in primo luogo, il prezzo. In sede di acquisizione consensuale, la determinazione del prezzo è lasciata alla libera contrattazione delle parti. In questo senso, non appare chiaro il rinvio - contenuto nella circolare del Ministero - ai criteri di cui all'articolo 5-bis del DL 333/92 (convertito in legge 359/92) che si riferiscono alla cessione bonaria, cioè ad un'ipotesi di cessione che, pur traendo origine da un accordo tra le parti, si inserisce in un procedimento espropriativo già avviato; mentre l'acquisizione "consensuale" prevista dal comma 2 dell'articolo 120 sembra porsi in netta alternativa all'esproprio.

L'altra strada per l'acquisizione delle aree è, appunto, il procedimento espropriativo; questo, secondo quanto previsto dal comma 2, è effettuato dal Comune, ma beneficiario dell'esproprio è direttamente la S.T.U., su cui grava il pagamento dell'indennità.

Va peraltro rilevato che l'esproprio è attivabile relativamente a tutte le aree da acquisire, poiché la delibera del Consiglio comunale che individua le aree oggetto di intervento vale come dichiarazione di pubblica utilità anche per le aree non direttamente interessate da opere pubbliche (comma 3).

Questo quadro delineato in via astratta dal legislatore ai fini dell'acquisizione delle aree è in realtà suscettibile di varianti operative: in particolare, come del resto evidenzia la stessa circolare ministeriale, è possibile per i proprietari delle aree diventare soci della S.T.U. conferendo nella stessa le aree. (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

### ***La scelta dei soci privati.***

Come precedentemente delineato, al di là della particolare ed eventuale posizione dei soci proprietari delle aree, la regola generale fissata dal comma 1 dell'articolo 120 è che gli azionisti privati della S.T.U. vengono scelti tramite procedura di evidenza pubblica.

A tal proposito, va detto che la norma non tipizza in alcun modo detta procedura, ma, sul presupposto dell'assimilabilità della S.T.U. alle altre società con azionariato pubblico degli enti locali, si ritiene generalmente utilizzabile il richiamo alle norme previste per la scelta del socio privato nelle società miste costituite per la gestione dei servizi pubblici locali.

Più in particolare, si può ipotizzare il ricorso alle norme di cui al DPR n. 533/1996, che, tuttavia, andranno di volta in volta tarate in relazione alle singole fattispecie, tenuto conto che le regole fissate nel suddetto DPR sono finalizzate alla individuazione di soci chiamati ad erogare servizi pubblici locali. (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

In sostanza, il rinvio al DPR n. 533/1996 va inteso unicamente come rinvio ad un modello di procedura, identificato con l'appalto concorso;

ciò nonostante i contenuti di detta procedura andranno definiti in termini del tutto autonomi rispetto alle previsioni del DPR n. 533.

### ***Le modalità operative della S.T.U.***

In base alle previsioni del comma 2 dell'articolo 120, la S.T.U., una volta acquisite le aree, deve trasformarle e commercializzarle. In termini operativi, ciò significa che la società deve provvedere alle attività di progettazione e costruzione prevista dall'intervento di trasformazione urbana e, quindi, alla commercializzazione di quanto costruito.

Nello svolgimento dell'attività di progettazione e costruzione, la S.T.U. può operare attraverso due diverse modalità: o attrezzandosi con una propria organizzazione interna che provveda direttamente alla progettazione e alla costruzione o rivolgendosi al mercato attraversamento l'affidamento di tali attività ad operatori esterni.

In questo secondo caso - che dovrebbe essere quello ordinario - si è posto il problema di eventuali vincoli cui la S.T.U. potrebbe essere sottoposta in quanto soggetta all'adozione di procedure ad evidenza pubblica per la scelta dei progettisti e degli esecutori delle opere.

A tal proposito, non sembra che la S.T.U. possa essere considerata soggetta all'applicazione della legge n. 109/1994 sui lavori pubblici.

L'unica categoria soggettiva, infatti, che potrebbe essere presa in considerazione, tra quelle individuate all'articolo 2, comma 2, della legge 109, è costituita dalle società a capitale pubblico, in misura anche non prevalente, che abbiano a oggetto della propria attività la produzione di beni e servizi non destinati ad essere collocati sul mercato in regime di libera concorrenza. Ma un'attenta analisi dell'attività tipica della S.T.U. porta a ritenere che i beni da essa prodotti (e cioè fondamentalmente le edificazioni private aventi destinazione residenziale, direzionale o commerciale) sono destinati ad essere collocati sul libero mercato, in

quanto oggetto di vendita o di locazione o comunque attraverso altre forme contrattuali che ne assicurino la commercializzazione. (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

In sostanza, gli interventi di trasformazione urbana di cui la S.T.U. è soggetto attuatore hanno, come elemento qualificante, la realizzazione di manufatti privati e la loro commercializzazione.

In altri termini la S.T.U., se correttamente utilizzata, è funzionale alla realizzazione di interventi di trasformazione urbana rispetto ai quali l'eventuale presenza di opere pubbliche si pone in funzione collaterale e strumentale rispetto all'attività, connotata dal rischio di impresa, che è appunto la riqualificazione di un ambito urbano attraverso la realizzazione e commercializzazione di manufatti privati.

E' pertanto coerente, rispetto ad una tale configurazione, la mancanza di qualunque obbligo di applicare procedure di evidenza pubblica le quali sono destinate a regolamentare fenomeni di natura totalmente differente.

Né può assumere un peso decisivo la circostanza che le S.T.U. vedano la partecipazione di soggetti pubblici, quali sono gli enti locali. Ciò che infatti conta, ai fini dell'applicabilità di procedure di evidenza pubblica, non è tanto il coinvolgimento di soggetti pubblici nel capitale della società né la presenza di finanziamenti pubblici, quanto piuttosto l'attività (cioè la funzione) che la società è chiamata a svolgere:

*“e se questa attività/funzione non è connotata, in via principale, dal perseguimento di interessi strettamente pubblici, si deve concludere che la società non è chiamata ad agire secondo modelli procedimentali tipicamente pubblicistici.”* (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

### ***La convenzione tra ente locale e società***

Un altro punto delicato relativamente all'operatività della S.T.U. è rappresentato dalla convenzione che, in base alle previsioni del comma 4 dell'articolo 120, deve disciplinare i rapporti tra l'ente locale azionista e la società.

I possibili contenuti di questa convenzione sono i più vari; essa può contenere le prescrizioni e le modalità cui la società deve attenersi nell'attuazione dell'intervento di trasformazione urbana, fino a giungere al punto di contemplare anche cause di scioglimento del vincolo sociale o anche clausole che riguardano più strettamente i rapporti tra i soci (la quota di finanziamenti di ciascuna parte in aggiunta all'apporto di capitale, le modalità di anticipazione di tali finanziamenti, le modalità di remunerazione della società, ecc.).

In questa logica che demanda ad una semplice convenzione tra ente locale e società la disciplina di aspetti così significativi per il funzionamento della S.T.U. si può scorgere un equivoco di fondo. Infatti, laddove la convenzione contenga, oltre alle prescrizioni di natura urbanistica e realizzativa, anche clausole di natura più strettamente societaria, l'ente locale viene a configurarsi al contempo come azionista e possibile antagonista della società. Da queste considerazioni emerge la necessità di tenere distinte le prescrizioni del primo tipo da quelle del secondo.

Le prime troveranno necessariamente sede nella convenzione prevista dal 4° comma dell'art. 120 che assumerà quindi anche connotazioni pubblicistiche, le seconde, invece, dovrebbero avere la natura di patti parasociali nell'ambito dei rapporti societari. (Ordine degli Architetti di Roma, 2008)

In definitiva, pur con le perplessità che un istituto così nuovo inevitabilmente genera, non c'è dubbio che la S.T.U. costituisce uno strumento potenzialmente dirompente per i paludati percorsi amministrativi dell'edilizia.

In questa prospettiva, tre sono i pilastri fondamentali su cui si può reggere la fortuna di questo istituto:

- l'individuazione da parte dell'ente locale di un obiettivo ritenuto strategico per la collettività amministrata, ma al contempo non facilmente (e non in tempi brevi) raggiungibile con risorse autonome;
- l'acquisita consapevolezza che per il raggiungimento di tali obiettivi può risultare indispensabile il concorso dei privati;
- il superamento, per ottenere tale concorso, di ogni pregiudiziale, non solo ideologica, al riconoscimento di un concreto vantaggio per i privati che sono chiamati a realizzare anche l'obiettivo pubblico. (Renato Perticari, 2008)

#### **2.4.2 II P.R.U.S.S.T**

Il PRUSST (Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio) è uno strumento di pianificazione, promosso dal Ministero dei lavori pubblici, che si propone, attraverso un modello flessibile basato sulla concertazione fra pubblico e privato, di dotare il territorio di nuove infrastrutture, servizi, opere di pubblica utilità ed insediamenti produttivi in grado di stimolare processi di sviluppo economico. Tutto ciò, tenendo conto delle esigenze di tutela ambientale, della salvaguardia del patrimonio storico-culturale e dei risvolti occupazionali che possono

accompagnarsi alla realizzazione dei progetti, per un impiego del suolo urbano mirato a creare benefici collettivi.

L'origine dei P.R.U.S.S.T. deriva dalla pressante richiesta di modernizzazione e di liberalizzazione della fine degli anni '90 ed ha reso necessario il passaggio dal rigido sistema "autoritativo" ad un modello flessibile e concertato per delineare gli assetti e le prospettive del territorio. Ciò, come detto, nel totale rispetto di interessi differenziati come la protezione del suolo, la tutela dell'ambiente naturale, la salvaguardia e la promozione del patrimonio culturale, storico e paesaggistico.

Nella pianificazione, della quale è direttamente responsabile la pubblica amministrazione, non si poteva più proseguire, infatti, con la rigidità dei vecchi strumenti urbanistici, spesso messi in discussione nella loro validità. Sono, pertanto, stati introdotti nell'ordinamento strumenti e procedimenti concertati, come ad esempio i patti territoriali, i programmi di riconversione urbana e i Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST).

È utile ricordare, in tal senso, che, nel 1987, un rapporto della Commissione Mondiale sullo Sviluppo e sull'Ambiente (WCED), intitolato "Il nostro futuro comune", ha definito lo sviluppo sostenibile come "sviluppo che soddisfa le esigenze attuali senza compromettere, per le generazioni future, la possibilità di soddisfare le proprie esigenze".

L'8 ottobre '98, il ministero dei Lavori pubblici ha emanato il decreto n. 1169 per la promozione di programmi innovativi in ambito urbano, utilizzando la denominazione "Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio" (PRUSST). Con questo provvedimento, il Ministero si è proposto di favorire la riqualificazione di alcune zone territoriali e l'incremento dell'occupazione attraverso le assunzioni in aziende private. Nello stesso decreto, sono peraltro stati

indicati alcuni assi prioritari di intervento, intesi come pre-condizioni per gli investimenti pubblici e privati finalizzati a nuovi insediamenti produttivi in grado di promuovere sviluppo, innovazione, competitività tra imprese e maggiore occupazione.

Inizialmente, nel promuovere la formazione dei PRUSST il Governo ha utilizzato le somme di denaro disponibili adottando un criterio premiale.

Le pubbliche amministrazioni hanno partecipato ad una gara a livello nazionale e ad ogni PRUSST è stato assegnato un punteggio in funzione dei risultati proposti (notevole il peso attribuito, fra l'altro, alla possibilità di creare posti di lavoro stabili). Con il decreto si è data la possibilità di realizzare opere anche in variante agli strumenti urbanistici vigenti, ma comunque compatibili con essi. Tutti gli interessati hanno potuto partecipare, secondo le indicazioni contenute nell'apposito bando allegato al decreto stesso. Ai proponenti privati, per prevenire l'eventualità di un loro recesso dal programma, è stata anche richiesta la presentazione di una fidejussione, a garanzia dell'impegno.

### ***I punti cardine***

I fondamentali obiettivi dei PRUSST sono:

- la realizzazione, l'adeguamento e il completamento di attrezzature sia a rete che puntuali, di livello territoriale e urbano, in grado di promuovere e orientare occasioni di sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale, garantendo, allo stesso tempo, l'aumento di benessere della collettività;
- la realizzazione di un sistema integrato di attività finalizzate all'ampliamento e alla realizzazione di insediamenti industriali, commerciali e artigianali, alla promozione turistico-ricettiva e alla riqualificazione di zone urbane centrali e periferiche interessate da



fenomeni di degrado. (Decreto Ministeriale LL.PP. 8 ottobre 1998 n. 1169)

Quanto ai finanziamenti statali provengono dal Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale del Coordinamento Territoriale (DICOTER), e sono finalizzati prioritariamente alla definizione della fattibilità del programma.

Ma il finanziamento dell'opera, non attinge solo ai finanziamenti statali, ma anche ai fondi strutturali, alla BEI, ai cofinanziamenti pubblico/privato.

In particolare, i soggetti promotori e i soggetti proponenti individuano gli interventi pubblici da ricomprendere nel programma anche in base alla possibilità che i medesimi interventi vengano realizzati con risorse private sulla base di piani finanziari e di corrispettivi di gestione. (Decreto Ministeriale LL.PP. 8 ottobre 1998 n. 1169)

In sintesi al finanziamento dei PRUSST possono concorrere risorse diverse:

- i finanziamenti europei del QCS 2000-2006 e dei prossimi Fondi Strutturali per le aree che ne possono beneficiare;
- i finanziamenti privati da destinare alla realizzazione di quota parte delle opere pubbliche e alla realizzazione delle opere private;

Infine i programmi possono essere attivati in tutte le aree del Paese. Gli ambiti territoriali a cui fare riferimento sono:

- i sistemi metropolitani caratterizzati dal deficit infrastrutturale relativo alla gestione dei grandi bacini di mobilità e dalla criticità

delle interconnessioni tra nodi dei sistemi di trasporto internazionali, nazionali e interregionali;

- i distretti insediativi che richiedono una migliore strutturazione della loro articolazione infraregionale, rafforzando le relazioni di complementarità e sinergia tra i singoli centri ricompresi nei suddetti distretti;
- il sistema degli spazi di transizione ed integrazione tra i sistemi urbani ed i sistemi infrastrutturali del territorio e le reti dei centri;
- il sistema delle attrezzature sia a rete che puntuali di livello territoriale ed urbano.

Sulla base di tali criteri, con Decreto del Ministro in data 19 aprile 2000 sono stati ammessi a finanziamento 48 programmi, 21 risultati primi in ciascuna graduatoria regionale e gli altri 27 nell'ordine della graduatoria nazionale.

Per ciascuna regione sono stati ammessi a finanziamento: un solo programma per le regioni Abruzzo, Calabria, Molise, Sardegna, Valle d'Aosta e per le provincia autonoma di Trento e per quella di Bolzano; due programmi per le regioni Basilicata, Campania, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Marche e Toscana; tre programmi per le regioni Emilia Romagna, Piemonte, Sicilia e Umbria; quattro programmi per le regioni Liguria, Puglia e Veneto e cinque programmi nel Lazio.

Tra i soggetti promotori vi sono quattro regioni, l'Abruzzo, l'Emilia Romagna con due programmi, la Liguria e il Veneto; sette province, Siracusa, Varese, La Spezia, Cuneo, Udine, Terni e Bolzano e cinque grandi città, Trieste, Roma, Genova, Milano e Bari.

### **2.4.3 I P.I.I.**

*1. Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di piu' operatori e risorse finanziarie pubblici e privati.*

*2. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al comune programmi integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale.*

*3. I programmi di cui al presente articolo sono approvati dal consiglio comunale con gli effetti di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1977, n. 10.*

*4. Qualora il programma sia in contrasto con le previsioni della strumentazione urbanistica, la delibera di approvazione del consiglio comunale è soggetta alle osservazioni da parte di associazioni, di cittadini e di enti, da inviare al comune entro quindici giorni dalla data della sua esposizione all'albo pretorio coincidente con l'avviso pubblico sul giornale locale. Il programma medesimo con le relative osservazioni è trasmesso alla regione entro i successivi dieci giorni. La regione provvede alla approvazione o alla richiesta di modifiche entro i successivi centocinquanta giorni, trascorsi i quali si intende approvato.*

(art. 16 legge 179/1992 “Norme per l’edilizia residenziale pubblica”)

*1. I comuni promuovono la formazione di programmi integrati di intervento al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale del proprio territorio.*

*2. Il programma integrato di intervento è caratterizzato dalla presenza di almeno due dei seguenti elementi:*

*a) previsione di una pluralità di destinazioni e di funzioni, comprese quelle inerenti alle infrastrutture pubbliche e d'interesse pubblico, alla riqualificazione ambientale, naturalistica e paesistica;*

*b) compresenza di tipologie e modalità d'intervento integrate, anche con riferimento alla realizzazione ed al potenziamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;*

*c) rilevanza territoriale tale da incidere sulla riorganizzazione dell'ambito urbano.*

*3. Il programma integrato di intervento può prevedere il concorso di più soggetti operatori e risorse finanziarie pubblici e privati. (art. 2, legge regionale Lombardia 9/1999)*

I programmi integrati di intervento sono stati creati negli anni '90 per risolvere il problema dell'eccessiva rigidità dei piani regolatori e l'organizzazione di complessi interventi insediativi attraverso la cooperazione tra risorse pubbliche e private. In particolare sono utilizzati per la realizzazione di grandi opere di urbanizzazione, riqualificazione urbanistica di aree industriali e riqualificazione estetica di interventi già realizzati.

I PII sono programmi urbanistici caratterizzati dalla presenza di una pluralità di funzioni, concordati sia negli obiettivi che nella progettazione con l'Amministrazione Comunale. Gli stessi hanno la finalità di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale del territorio comunale, con particolare riferimento ai centri storici, alle aree periferiche, nonché alle aree degradate o dismesse.

Nei PII deve prevalere l'interesse pubblico su quello privato. Il soggetto proponente dovrà impegnarsi a realizzare l'intero programma in tempi prestabiliti sottoscrivendo a tal riguardo una convenzione della durata non superiore a 10 anni fornendo le opportune garanzie economiche per la realizzazione degli interventi previsti.

Ne possono fare richiesta i soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati tra loro. I soggetti privati possono presentare proposte se aventi la disponibilità di aree od immobili compresi nel relativo ambito di intervento, se proprietari degli immobili interessati rappresentanti la maggioranza assoluta del valore di detti immobili in base all'imponibile catastale risultante al momento della presentazione del piano, costituiti in consorzio ai sensi dell'articolo 27, comma 5, della legge 1 agosto 2002, n. 166.

Questi programmi, approvati principalmente dai Comuni se non in casi di tutela paesaggistica, possono costituire una variante agli strumenti urbanistici vigenti e quindi ne possono costituire un costante aggiornamento. Se utilizzati nel modo corretto i P.I.I. possono essere considerati uno strumento estremamente potente per dare una risposta immediata alle esigenze della popolazione attraverso la modifica del territorio comunale.

Successivamente all'approvazione del Programma, e se qualora lo stesso P.I.I. comporti una variante al P.R.G., si rende necessario un Accordo di Programma tra il Comune e la Regione.

L'attuazione dei Programmi, infine, è subordinata alla sottoscrizione di una convenzione tra i soggetti attuatori ed il Comune. La firma di questa Convenzione, come probabilmente è risaputo, fissa i reciproci diritti ed obblighi dei diversi operatori pubblici e privati, nonché i tempi di realizzazione degli interventi previsti.

## Bibliografia di capitolo:

- Amendola, G., *La città postmoderna*, Laterza, 1997
- Bagnasco, A., *La città dopo Ford*, Bollati Boringhieri, 1990
- Bagnasco, A. e Le Galès, P., *Le città dell'Europa contemporanea*, Liguori Editori, 2001
- Bassetti, P., “Città: nuove forme di governo per essere competitive”, *Impresa & Stato*, Camera di Commercio di Milano, 1994
- Bobbio, L., *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Laterza, 2002
- Boudon, R., *Trattato di Sociologia*, il Mulino, 1996
- Brandenburger, A. e Nalebuff, B., *Co-Opetition: a revolution mindset that combines competition and cooperation in the marketplace: the game theory strategy that's changing the game of business*, Harper Collins Business, London. 1996
- Campeol, *La pianificazione nelle aree ad alto rischio ambientale*, Franco Angeli, 1994
- Campeol, *Pianificazione ambientale*, in “Dizionario dell'ambiente” (a cura di) G.Gamba, G. Martignetti, ISEDI, 1995
- Castells, M., *La città delle reti*, Reser srl, Milano, 2003
- Catalano, G., *Reti di luoghi. Reti di città*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2005
- Dallochio M. e Tamarowski, *Corporate governance e valore*, Egea, 2005

- Guala, C., “Alla ricerca dei grandi eventi: Torino e le Olimpiadi invernali del 2006”, in AA.VV., *Sistemi urbani e futuro*, F. Angeli, Milano, pp. 153-163, 2005
- Guzzo, F., “Tra crescita economica e giustizia sociale: i processi di governance urbana a Barcellona”, *Stato e Mercato*, il Mulino, Bologna, pp. 247-256, 2006
- Harvey, D., *La crisi della modernità*, il Saggiatore, Milano, 1997
- Hohn, U. e Neuer, B., “New urban governance: Institutional change and consequences for urban development”, *European Planning Studies*, 14, pp. 291–298, 2006
- Laurila, H., “Urban governance, competition and welfare”, *Urban Studies*, 41, pp. 683–696, 2004
- Le Galès, P., *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, il Mulino, Bologna, 2006
- Magnier, A. e Russo, P., *Sociologia dei sistemi urbani*, il Mulino, Bologna, 2002
- Martinotti, G., *La dimensione metropolitana*, il Mulino, Bologna, 1999
- Monti C. e Ronzoni R. M., *L'Italia si trasforma: città in competizione*, BE-MA Editrice, 2006
- Peticari R., Guida agli enti locali. *Il sole 24 ore*, 2008
- Pichierri, A., *Lo sviluppo locale in Europa. Stato dell'arte e prospettive*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2005
- Porter, M., “Cluster and the new economics of competition”, *Harvard Business Review*, November-December, pp.77-90, 1998



- Rhodes, R. A. W., *Understanding governance. Policy networks, governance, reflexivity and accountability*, Open University Press, Buckingham, 1997
- Rosso, E., “Torino. Il Piano strategico come strumento di *governance* urbana e promozione territoriale”, in Fedeli, V. e Gastaldi, F. (a cura di), *Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, F. Angeli, Milano, 2004
- Sassen S., *La città nell'economia globale*, Il Mulino, 2003
- Sassen S., *Una sociologia della globalizzazione*, Einaudi, 2007
- Vicari Haddock S., *La città contemporanea*, Il Mulino, 2004

#### **Siti internet:**

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (giugno 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia,
- [www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com) (giugno 2011), sito ufficiale del quotidiano Il sole 24 Ore per riferimenti ai nuovi strumenti di progettazione concertata
- [www.architettiroma.it](http://www.architettiroma.it) (luglio 2011), sito dell' Ordine degli Architetti di Roma

#### **Atti normativi:**

- D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267 *"Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali"*
- Decreto Ministeriale LL.PP. 8 ottobre 1998 n. 1169

- Legge 179/1992 “*Norme per l’edilizia residenziale pubblica*”
- Legge Regionale Lombardia 9/99

### 3. Le aree dismesse ferroviarie: terreno fertile per trasformazioni e incontro tra PA e enti privati

#### 3.1 Le aree dismesse ferroviarie in Italia

La stretta e inscindibile relazione instaurata dal complesso urbano e il sistema ferroviario in esso confluyente, determina decisive modificazioni e trasformazioni della forma della città e del suo territorio ogni volta che si rende necessario un aggiornamento del sistema ferroviario e dei tracciati delle linee del ferro.

Fin dalle origini dell'attivazione e dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, nella maggior parte delle città europee, l'infrastrutturazione ha prodotto opere e manufatti che hanno modificato e talvolta plasmato la struttura urbana complessiva. Contemporaneamente la città ha reso disponibili aree e suoli necessari all'approntamento e al funzionamento dell'infrastruttura stessa.

Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, non solo nella struttura dell'edificato ma anche nei rapporti tra i diversi spazi aperti. Il sistema ferroviario ha orientato l'ampliamento delle nuove estensioni esterne e periferiche, confrontandosi con nuovi tracciati fuori mura o marcando tracciati consolidati e confermati, determinando nuovi limiti e bordi, orientando le successive trasformazioni in modo decisivo.

L'infrastrutturazione ferroviaria otto/novecentesca ha comportato il disegno/ri-disegno di nuove parti di città, la formazione di nuovi assi

viari e spazi aperti che sono divenuti, nel caso delle stazioni con i fabbricati viaggiatori, nuovi capisaldi urbani. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Ma al fronte pubblico e rappresentativo della stazione intesa come passaggio tra la dimensione urbana e la “*nuova’ dimensione*” del viaggio, l’infrastrutturazione ha anche comportato il coinvolgimento di estesi suoli necessari alla logistica, al funzionamento e al mantenimento del sistema ferroviario stesso, delimitando ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione dei convogli. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Ambiti di carattere strettamente funzionale, caratterizzati dalla moltiplicazione dei binari, da depositi e aree libere che hanno determinato, nella morfologia urbana complessiva, intervalli di tessuto edificato su cui si sono infranti i piani e i disegni della città.

In corrispondenza degli scali ferroviari, la città pubblica è sospesa e il limite che separa le due realtà diviene progressivamente un margine urbano sfrangiato e frammentato, caratterizzato da fasce di tessuto disgregato, strade che si interrompono o si piegano per lambire perimetralmente le aree interdette.

Il trasporto su ferro sta oggi riducendo considerevolmente gli spazi dedicati agli scali merci e alla movimentazione/manutenzione dei convogli, sia per l’aggiornamento del sistema ferroviario nel suo complesso (aggiornamento tecnologico, gestionale, economico complessivo) sia per la trasformazione di una città come Milano in senso terziario/residenziale, rispetto ad una storia industriale/artigianale che l’ha caratterizzata nel XIX secolo.

Si sottolinea quindi, l’inversione di una modalità “appropriativa” dell’infrastruttura nei confronti dello spazio e del suolo urbano: oggi è in atto una nuova modalità che “restituisce” terreni ed aree alla città,

liberando estesi ambiti di trasformazione. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

I suoli ferroviari liberati e le aree degli scali merci in disuso si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città.

La relazione tra sviluppo della rete del trasporto su ferro ed espansione della città è da sempre stata caratterizzata da una sorta di simbiosi molto stretta. Tra “città” e “ferrovia” si instaura, infatti, un rapporto di sinergia e complementarietà che tuttavia assume talvolta le sembianze di una difficile convivenza.

In una prospettiva duale, l'infrastruttura ferroviaria assicura un servizio senza precedenti nei reali competitori in grado di rendere raggiungibili i centri urbani e di attrarre quindi turismo ed investimenti, eppure, simultaneamente, costituisce un reale disagio quotidiano per chi usufruisce delle zone limitrofe.

Nella corsa all'accaparramento di crescenti quote di attrattività e di conseguenza il rinnovato interesse per la valorizzazione del territorio cittadino, i centri urbani hanno cominciato a guardare all'infrastruttura ferroviaria in un'ottica bipolare: da un lato, una ferrovia rinnovata come fondamentale mezzo di trasporto in grado di attirare maggiori masse, senza più costituire un ostacolo-barriera per la popolazione locale, dall'altro una cruciale opportunità in termini di riqualificazione di aree dismesse nelle zone centrali delle città.

Su quest'ultima tematica, in Italia, negli ultimi decenni, l'ammodernamento delle infrastrutture ed il riassetto della rete ferroviaria ha portato alla dismissione di numerosi scali ed aree. Interventi che hanno reso possibile programmi di riconversione dei detti spazi a nuovi usi.

Gli interventi riguardanti le aree ferroviarie si distinguono per una duplice origine: per un verso, opportunità derivanti dall'ammodernamento o realizzazione di nuove stazioni degli ultimi anni che coinvolgono anche le aree limitrofe, dall'altro, programmi che riguardano vaste aree dismesse o in via di dismissione da tempo inutilizzate, occupate da fasci di binari, depositi e capannoni, ecc.

Entrambe le tipologie di aree ferroviarie dismesse presentano caratteristiche che consentirebbero un loro riutilizzo all'interno di un piano complessivo che presenti come elemento qualificante la possibilità di operare contestualmente sul sistema dei trasporti e sulle scelte urbanistiche. La riqualificazione di queste aree potrebbe essere, in altri termini, il terreno di sperimentazione di progetti di riconversione che operano anche scelte di radicale ridisegno delle reti del trasporto pubblico.

Sebbene la dismissione delle aree ferroviarie possa essere ricompresa nel più ampio panorama di quella delle "aree industriali", alcune caratteristiche proprie di questa tipologia distinguono queste ultime e le rendono più facilmente oggetto di progetti di riqualificazione urbana.

Schematicamente le peculiarità che rendono tale tipologia di zone allo stesso tempo più "flessibili" alla trasformazione e "appetibili" sul mercato immobiliare sono:

- la localizzazione: si tratta in molti casi di aree centrali o semi-periferiche intercluse in tessuti densamente urbanizzati, strategiche rispetto allo sviluppo delle reti su ferro;
- l'accessibilità: non tanto viabilistica poiché spesso gli assi viari trovano un ostacolo "insormontabile" nei tracciati ferroviari stessi, quanto piuttosto del trasporto su ferro;

- la presenza di pochi volumi ed edifici (depositi, silos, officine, ecc.) caratterizzati da scarso o nullo valore e quindi non sottoposti a vincoli architettonici, a differenza ad esempio delle caserme che sono spesso di impianto storico;
- l'assenza di elevati livelli di inquinamento dei suoli che rendono meno complesse ed onerose le attività di caratterizzazione e successiva bonifica dei terreni.

Questi elementi caratterizzanti anche in relazione alla rilevante consistenza che, le aree ferroviarie dismesse, soprattutto nelle grandi città, sono andate assumendo negli ultimi decenni consentirebbero di delineare un ampio programma di riuso e valorizzazione all'interno di un piano complessivo che comprenda, da un lato, la possibilità di operare sul sistema dei trasporti e, dall'altro, sulle scelte urbanistiche nell'individuazione delle attività da insediare.

In altri termini, la riqualificazione di queste aree potrebbe essere terreno fertile di sperimentazione per programmi di trasformazione di ampi comparti all'interno di aree densamente urbanizzate. Ciò implicherebbe eventualmente anche scelte di radicale ridisegno delle reti del trasporto pubblico. (Oliva, 2005)

Un'altra condizione che dovrebbe garantire esiti positivi delle politiche di riconversione di tali aree è che i principali attori del processo sono, da un lato, le amministrazioni comunali e, dall'altro, la società che gestisce il patrimonio ferroviario: entrambi quindi soggetti "pubblici" che hanno quale principale obiettivo del loro agire quello di massimizzare i benefici per la collettività.

Non sempre però, almeno nelle esperienze italiane, nella definizione dei programmi di riconversione, i diversi soggetti hanno cooperato per l'attuazione di interventi di ampia portata per la trasformazione delle

città, inquadrando le singole “occasioni” all’interno di un piano complessivo. Si sono piuttosto spesso perseguiti obiettivi di breve periodo, – talvolta anche divergenti – limitandosi a *“contrattare metri cubi con linee di trasporto metropolitano, destinazioni funzionali con potenziamento degli scali e dei vettori, in un rapporto che si risolve in molti casi in un gioco a somma negativa per il complessivo riassetto delle aree urbane”* (Savino 2003, p. 110)

Nonostante questi risvolti pratici negativi, date le peculiarità proprie di queste aree appena esemplificate, queste offrono, in linea teorica, grandi opportunità. Ne sono esempi eloquenti le linee dismesse, grazie all'avvento dell'alta velocità e alla razionalizzazione delle stesse, che costituiscono il fulcro di grandi trasformazioni urbane in vaste aree, lungo tutta la penisola italiana.

Oltre ai casi della Liguria, casi di notevole importanza sono quello di Firenze, di Parma e di Milano, tema molto attuale in questo periodo in vista dell'Expo 2015.

Riassumendo quanto appena descritto, queste aree percepite allo stato attuale come profondamente problematiche per l'abbandono ed il degrado di cui sono oggetto, possono essere il centro delle maggiori trasformazioni cittadine visto le loro caratteristiche di centralità, facilità di acquisizione ed impatto sui cittadini.

E' su questi temi che risiede la grande responsabilità di comuni ed amministrazioni che dovrebbero dotarsi lungimiranza e polso nel trarre vantaggio da queste grandi opportunità, spesso rischiose se non vengono gestite adeguatamente.



### **3.2 Milano**

A Milano, molti dei progetti di trasformazione e riqualificazione urbana prendono le mosse dalla dismissione di aree ferroviarie. E' infatti in questa città che, prima che in altri centri urbani italiani, sono stati avviati programmi, volti, almeno nelle intenzioni, ad operare contestualmente sulla riorganizzazione del sistema dei trasporti e su grandi iniziative di valorizzazione immobiliare.

In tal senso, il Progetto del Passante Ferroviario, messo a punto negli anni Ottanta, ha rappresentato il primo tentativo, in Italia, di operazioni di così ampio spettro. L'idea propulsatrice era quella di collegare ad una infrastruttura ferroviaria una serie di "Progetti d'area" che avrebbero definito le attività da insediare e relativi pesi insediativi. Lungo il tracciato del Passante vennero così individuate una serie di aree da trasformare.

Tra tutti, uno dei più ampi e rilevanti progetti di riqualificazione (un'area di circa 50 ettari), tutt'oggi in fase di realizzazione, è quello di Garibaldi-Repubblica. Quest'ultimo comprende, tra le altre, le aree delle ex Varesine, uno scalo ferroviario dismesso sin dagli anni Cinquanta.

È all'interno del quadro di interventi di ampia veduta gestiti dal Comune di Milano, che attraverso il ricorso a Progetti Integrati di Intervento, approvati in variante al PRG mediante accordo di programma, vengono attuati i numerosi progetti di riqualificazione e sviluppo immobiliare alcuni dei quali tutt'ora in corso.

## **L'Accordo di Programma**

Nel territorio del Comune di Milano sono presenti all'interno del tessuto edificato scali e aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, che interessano un totale di circa 1.300.000 metri quadrati, posti in vari ambiti della città. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Tali aree, poste in contesti anche semi-centrali e comunque all'interno di tessuti urbanizzati, costituiscono una risorsa rilevante per lo sviluppo e la riqualificazione urbana di diversi ambiti della città.

Attraverso gli accordi bilaterali tra FS S.p.A. e Comune di Milano, sottoscritti nel 2005 e nel 2007, veniva concordato di definire una strategia complessiva che associasse lo sviluppo urbanistico delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione presenti sul territorio cittadino al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese.

Conformemente agli orientamenti delineati in sede di formazione del Piano di Governo del Territorio (P.G.T.), in coerenza con gli impegni sottoscritti con FS e in considerazione della particolare collocazione, conformazione ed estensione delle aree, il Comune di Milano ha ritenuto pertanto necessario definire una strategia complessiva per la trasformazione urbanistica di queste aree. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

A tal fine in data 27 luglio 2007 (successivamente, integrato in data 18 luglio 2008), è stato promosso dal Comune di Milano, con FS SpA e Regione Lombardia, l'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano, denominate "scalo Farini, scalo Romana, scalo e stazione di Porta Genova, scalo basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie S. Cristoforo", correlata al

potenziamento del sistema ferroviario milanese. A tale accordo hanno poi aderito i proprietari, Poste, Agenzia del demanio e Fondo Immobili Pubblici, di aree contermini da integrare nelle trasformazioni urbanistiche. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Stante l'importanza strategica rappresentata dalla trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, si prevede pertanto di variare il piano regolatore comunale definendo obiettivi, principi e regole che consentano di riqualificare tali aree ferroviarie mediante l'assegnazione alle stesse di nuove destinazioni funzionali.

La scelta di associare lo sviluppo urbanistico di questi ambiti urbani alla realizzazione di interventi strategici sul trasporto pubblico ferroviario consente, attraverso la procedura di Accordo di Programma, di anticipare alcune scelte del PGT, operando in regime transitorio. La legge regionale n°12 del 2005, successivamente integrata e modificata, consente infatti all'art. 25, in attesa di adeguamento generale del PRG, di approvare atti di programmazione negoziata. Data la rilevanza dell'accordo di programma all'interno delle strategie di sviluppo, la presente variante urbanistica e la relativa procedura di valutazione ambientale strategica tengono conto del livello cittadino delle scelte e si rendono coerenti con le strategie di sviluppo delineate in sede di formazione del PGT comunale.

### **Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti alla Promozione dell'A.d.P.**

L'avvio della discussione istituzionale in merito alla trasformazione delle aree ferroviarie in dismissione e già dismesse di Milano avviene il 25 luglio 2005 con la sottoscrizione di un *“Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del*

*sistema ferroviario milanese*” tra il Comune di Milano e il Gruppo Ferrovie dello Stato.

L’Accordo, che rinviava ad un documento successivo il compito di definire i contenuti quantitativi generali dell’intesa, urbanistici e infrastrutturali, anticipava il contenuto principale e innovativo dell’intesa fra Comune e Ferrovie, ovvero che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all’esercizio ferroviario sarebbe stata una importante occasione economica per dare impulso e attuazione alle politiche di potenziamento del trasporto pubblico ferroviario del nodo di Milano, così importante sia per il servizio nazionale e internazionale ma soprattutto per migliorare l’accessibilità fra la città e il suo territorio. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

I contenuti specifici di tale intesa sono stati approfonditi con successivo Accordo del 20 marzo 2007 con cui sono state indicate le aree d’intervento di ristrutturazione urbanistica, nonché sono stati definiti gli obiettivi e i criteri generali per le trasformazioni urbanistiche e le strategie per il potenziamento del nodo ferroviario di Milano nel quadro più generale dello sviluppo del trasporto pubblico dell’area milanese.

In particolare, l’Accordo del 20 marzo 2007 iniziava ad indicare gli interventi condivisi di completamento e di potenziamento della cintura ferroviaria, a cui si affiancavano altre linee di azione da approfondire: la realizzazione di piattaforme logistiche di vicinato urbano, la realizzazione di centri polifunzionali di interscambio lungo le direttrici di accesso ferroviario e viabilistico, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, il rinnovo e il potenziamento del materiale rotabile, nonché il riordino degli impianti industriali necessari ai servizi ferroviari da istituire.

Infatti, con entrambi gli Accordi programmatici, il Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. si impegnava a reinvestire le plusvalenze della

valorizzazione immobiliare delle aree in interventi infrastrutturali condivisi per il potenziamento del sistema ferroviario milanese, da approfondire in sede di accordo di programma.

### **Il sistema ferroviario: la dismissione degli scali**

Le aree ferroviarie dismesse e in dismissione presenti nel territorio del Comune di Milano come accennato sono interessate da un procedimento di variante alle previsioni urbanistiche.

Complessivamente la variante urbanistica riguarda scali e aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, interne al tessuto edificato e altre aree dismesse a queste riconducibili, come lo scalo doganale o i depositi postali raccordati presenti allo scalo Farini, per un totale di circa 1.290.000 metri quadrati.

Il prospetto delle dismissioni comprensivo sia delle aree ferroviarie che delle aree di altre proprietà, è così articolato:

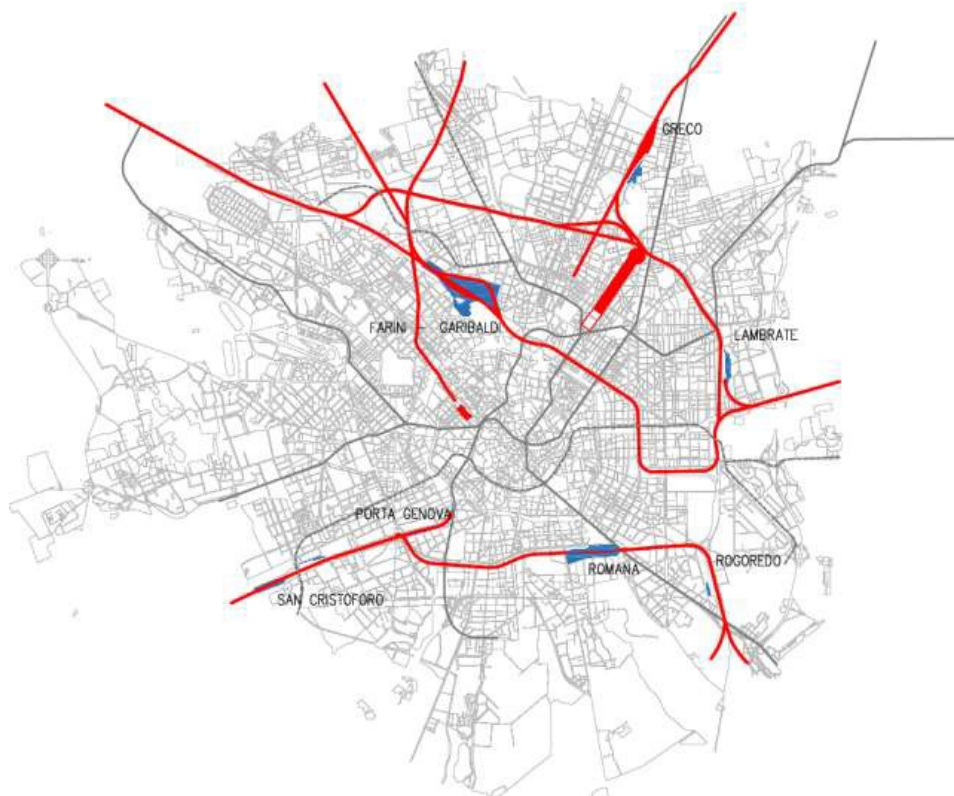
	AREE DISMESSE E IN DISMISSIONE	AREE PUBBLICHE (MABLITA') INCLUSE	AREE STRUMENTALI NELLE AREE DI TRASFORMAZIONE	TOTALE
	mq	mq	mq	mq
scalo Farini- Lugano	499.021	10.595	141.523	651.139
scalo Romana	186.050	0	30.380	216.430
aree S. Cristoforo	140.885	11.405	13.500	165.790
scalo P.ta Genova	87.838	5.709	0	93.547
scalo Lambrate	68.882	948	0	69.830
scalo Greco-Breda	65.981		5.097	71.078
scalo Rogoredo	22.570	0	0	22.570
	1.071.227	28.657	190.500	1.290.384

*Tabella 1: Tabella aree dismesse ferroviarie nel Comune di Milano  
(fonte Comune di Milano)*

In breve esse riguardano:

- lo Scalo Farini, posto nel settore urbano di nord-ovest, compreso fra il cavalcavia Bacula e il ponte di via Farini attraversato dalla linea delle Ferrovie dello Stato “Milano-Varese”.
- lo Scalo Greco-Breda, posto nel settore urbano nord est lungo la linea Milano-Monza, fra via Sesto S. Giovanni e via Breda, comprensivo del bordo ferroviario verso il quartiere Bicocca in corrispondenza della stazione “Greco-Pirelli”.
- lo Scalo basso di Lambrate, posto nel settore urbano est, a sud della stazione di “Milano-Lambrate” e a est della cintura ferroviaria, tra via Pietro Saccardo e via San Faustino.
- lo Scalo Rogoredo, posto nel settore urbano sud est a nord della stazione “Milano-Rogoredo” tra la linea ferroviaria e via Toffetti.
- l’ambito dello Scalo e della stazione di Porta Genova, posto nel settore urbano sud-est, tra il ponte ferroviario di San Cristoforo, sul Naviglio Grande, e le aree della stazione di Porta Genova.
- le aree ferroviarie di San Cristoforo, poste nel settore urbano sud-ovest, tra il confine comunale, la stazione di Milano- San Cristoforo e il ponte Ferroviario sul Naviglio Grande

Come evidenziato nella tabella, l’accordo di programma comprende anche alcune aree strumentali all’esercizio ferroviario. Tali aree, presenti negli ambiti di Farini, Romana, San Cristoforo e Greco- Breda, riguardano infrastrutture che rimarranno ferroviarie e quindi non verranno dismesse, ma che verranno coinvolte dagli interventi di trasformazione urbanistica. (Valutazione ambientale strategica, Comune di Milano, 2009)



*Figura 1: Aree interessate Accordo di Programma (fonte Comune di Milano)*

Complessivamente la variante al PRG interessa una superficie di 1.290.000 mq relativa a varie aree poste lungo la linea ferroviaria. Di questi circa 1.100.000 mq vengono destinati a nuove Zone Speciali finalizzate alla trasformazione urbanistica, 190.000 mq, mantengono la destinazione ad impianti ferroviari ed incluse nelle zone di trasformazione in quanto interessate da interventi di riqualificazione urbana e circa 30.000 mq sono relativi a spazi già pubblici o di uso pubblico, come viabilità esistente, inclusi nel perimetro di trasformazione urbanistica. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)



*Figura 2: Area dismessa Farini (fonte Possamai)*

FARINI: L'ambito di trasformazione interessa una vasta area di circa 630.000 mq, per la maggior parte occupata dallo scalo merci Milano-Farini, comprensivo di un tratto della linea ferroviaria Milano-Varese e Milano-Centrale/Malpensa posto nel settore nord-ovest della città.

L'area in dismissione è compresa a nord-ovest dal cavalcavia Bacula, appartenente al sistema anulare della circonvallazione esterna, a nord da viale Lancetti e via dell'Aprica, a est da via Valtellina e via Farini, a sud da via G. Ferraris e dal Cimitero Monumentale.

L'intero ambito occupa una posizione strategica nella città, collocandosi su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso, lungo l'asse del Passante (stazione Lancetti) e delle linee ferroviarie FS e ferrovie Nord Milano-FNM, servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa.

Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono importanti interventi di trasformazione urbana: il progetto Garibaldi-Repubblica, le



aree di Bovisa e Bovisa-Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree dell' Expo 2015, il Polo esterno della Fiera.

All'interno dell'ambito in dismissione si trovano anche aree e immobili storicamente legati allo scalo merci, come gli immobili della Dogana, dell'Intendenza di Finanza, e delle Poste, nonché alcune aree di proprietà comunale a sud che saranno interessate dal progetto di trasformazione e riqualificazione complessivo.



*Figura 3: Area dismessa Greco-Breda (fonte Possamai)*

GRECO BREDA: L'area di trasformazione dello scalo Greco-Breda, un ambito di circa 71.000 mq, si trova nel settore nord-orientale della città, ed è costituita da due parti separate che stanno a cavallo della ferrovia Milano-Monza. La parte ad est è compresa tra la ferrovia e il quartiere di via Rucellai, la porzione ad ovest si colloca tra la ferrovia e il nuovo quartiere della Bicocca.

L'area ad est dei binari, a cavallo della via Ernesto Breda, interessa parte dello scalo dismesso da una parte e aree degradate utilizzate ad orti

dall'altra ; l'area ad ovest dei binari, di forma stretta e allungata, comprende invece la stazione di Milano-Greco-Pirelli e altri edifici strumentali al servizio ferroviario su via Cozzi, oltre ai binari in disuso lungo via Sesto San Giovanni.



*Figura 4: Area dismessa Lambrate (fonte Googlearth)*

LAMBRATE: L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate, di circa 70.000 mq totali, si situa nel settore orientale di Milano, esternamente alla cintura ferroviaria che corre in rilevato e lambisce l'omonimo quartiere della periferia est.

Il quadrante urbano in cui si situa è fortemente infrastrutturato, si caratterizza per la presenza della ferrovia sia ad ovest che a sud, della strada provinciale a nord, e dalla Tangenziale ad est, tracciati che ne hanno determinato il carattere intercluso. Tali presenze hanno ostacolato infatti le relazioni sia con il quartiere dell'Ortica che con la zona di Città Studi . L'area dello scalo di forma allungata in direzione nord-sud, si

pone in adiacenza al rilevato ferroviario, in posizione baricentrica tra le vie Rombon e Cima.



*Figura 5: Area dismessa Romana (fonte Possamai)*

ROMANA: Lo scalo Romana si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, quantitativamente coinvolge circa 216.000 mq e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana, lungo lo storico asse radiale di uscita dalla città verso la via Emilia/Corso Lodi. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione "Viali delle Regioni", a sud da tracciati di quartiere, ad est e ad ovest dai due importanti tracciati radiali di Corso Lodi e via G. Ripamonti.

All'opposto dello scalo Lambrate, la cintura ferroviaria corre qui alla quota di campagna ed è la città che si alza con i cavalcavia per superarne il tracciato. Il passaggio sull'asse Lodi/Romana della terza linea metropolitana di Milano, con la fermata Lodi TIBB adiacente allo scalo

in trasformazione, rendono il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.



*Figura 6: Area dismessa Rogoredo (fonte Googlearth)*

ROGOREDO: Lo scalo Rogoredo, ambito di 22.570 mq totali, si localizza nel versante Sud-Est della città, in un ambito periferico prossimo al confine amministrativo del Comune di Milano e compreso tra importanti infrastrutture di scala territoriale: è prossimo al raccordo per l'Autostrada del Sole A1 e al nodo di svincolo con la Tangenziale Est, a sua volta diretta connessione con il non lontano aeroporto di Linate. Inoltre sviluppandosi sull'asse storico Via Emilia/Corso Lodi/Corso di Porta Romana si collega direttamente col centro della città, sia viabilisticamente che attraverso la terza linea metropolitana (fermate di Porto di Mare e Rogoredo). Si caratterizza infine per la prossimità alla Stazione Ferroviaria Rogoredo, lungo la linea per Piacenza/Bologna.



*Figura 7: Area dismessa Genova (fonte Possamai)*

GENOVA / SAN CRISTOFORO: L'ampia fascia in variante si colloca nel versante sud ovest di Milano e comprende un ambito composto dallo scalo Genova di 93'547 mq, dall'area di San Cristoforo-Stazione di 46'150 mq e dall'area a sud della linea ferroviaria di 119.640 mq. L'ambito complessivo coinvolge la cerchia dei bastioni all'altezza della Darsena/Stazione Genova e si sviluppa lungo la direttrice del Naviglio Grande, ovvero lungo l'importante radiale in uscita verso Vigevano e il Ticino. Una dismissione da alcuni decenni auspicata, che riguarda lo scalo ferroviario e la stazione di Porta Genova, il tratto di San Cristoforo e una parte della fascia dei binari che da San Cristoforo arriva fino al confine comunale. Un'asta particolarmente delicata in riferimento al contesto urbano e storico-architettonico in cui interviene e all'estensione della dismissione che da zone centrali e urbane arriva a toccare ambiti liberi e periferici. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

### **Trasformazioni urbanistiche e nuove infrastrutture della mobilità**

La trasformazione delle aree ferroviarie dismesse è fortemente correlata al miglioramento del sistema della mobilità, in primo luogo del trasporto ferroviario, ma anche del trasporto pubblico e della viabilità.

La correlazione fra la sostenibilità delle infrastrutture di mobilità e i nuovi insediamenti, se è infatti obiettivo dichiarato negli strumenti di pianificazione generale, vigenti (come il PCTP) o in formazione (come il PGT), è sicuramente anche un preciso contenuto dell'Accordo di Programma alla base della presente variante.

Va a questo proposito considerata la peculiarità degli ambiti di trasformazione dell'Accordo. Tutte le aree sono infatti servite da stazioni ferroviarie esistenti (San Cristoforo, Romana, Lancetti, Greco-Pirelli, Lambrate, Rogoredo) e/o da stazioni della linea metropolitana (Lodi, Genova, Rogoredo), sono interessate dalla futura realizzazione di nuove stazioni ferroviarie (Canottieri), da ristrutturazione e potenziamento di quelle esistenti (San Cristoforo, Romana, Greco-Pirelli) o dalla futura realizzazione di nuove stazioni metropolitane (San Cristoforo, Cenisio). (Valutazione ambientale strategica, Comune di Milano, 2009)

Questa peculiarità localizzativa delle aree dell'Accordo consente di poter efficacemente compensare la maggior domanda di mobilità generata dai nuovi insediamenti sia dotando gli ambiti urbani in cui si collocano, di infrastrutture viarie fino ad oggi pressoché impossibili da realizzare, sia di incidere sul trasferimento modale, incentivando l'uso del trasporto pubblico.

Trascurando in questa sede i dettagli delle previsioni di potenziamento del sistema ferroviario milanese previsti nell'Accordo, per i quali si rimanda al testo e agli allegati dell'accordo stesso, è importante rilevare che la variante si pone l'obiettivo di rendere sostenibili gli interventi

edificatori sulle aree ferroviarie dismesse e contestualmente di sanare i gap della rete della mobilità generati storicamente dalla presenza delle infrastrutture ferroviarie, laddove si attivano le trasformazioni urbanistiche. La variante prevede pertanto che gli interventi edificatori si facciano carico di realizzare il completamento o l'adeguamento sia della viabilità esistente che di alcune infrastrutture di trasporto pubblico ritenute necessarie alla sostenibilità e al completamento della rete.

Per alcuni ambiti di trasformazione, la realizzazione di nuove infrastrutture riguarderà pertanto, oltre alla rete primaria necessaria ai nuovi insediamenti, anche determinati tratti di viabilità e infrastrutture di trasporto pubblico di interesse urbano. Tali infrastrutture sono previste nell'ambito Farini-Lugano e nell'ambito Genova. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Lo sviluppo dell'ambito dello scalo Farini, che interessa due Zone Speciali, Farini e Lugano, essendo di fatto la frattura più vasta generata dalla rete ferroviaria nel tessuto urbano, nonché la zona dove sono previsti i maggiori carichi insediativi, prevede che contestualmente ai nuovi insediamenti siano realizzate anche alcune connessioni viarie. Nuove strade in grado di garantire da un lato la corretta accessibilità all'area, dall'altro di realizzare le connessioni mancanti della rete, viaria e di trasporto pubblico. Come indicato nelle tavole di variante al PRG e nelle linee-guida, si tratta:

- del collegamento con la strada interquartiere a nord, allacciandosi al sottopasso Lambruschini da connettere a sud con via Cenisio e via Valtellina,
- della connessione tra via Bovisasca, viale Lancetti, e le nuove vie di servizio ai nuovi insediamenti, sottopassando il ponte Bacula nel tratto est,
- della connessione sopra o sotto ferrovia Caracciolo-Lancetti,

- della realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto pubblico su ferro, tra la futura stazione della M5 in via Cenisio, la stazione del Passante di Lancetti e la stazione di Bovisa FNM,
- delle connessioni ciclo-pedonali longitudinali e trasversali atte a connettere le aree a verde del parco e le stazioni con il sistema del verde di scala urbana.

Analogamente, è prevista la realizzazione nell'ambito dello scalo Genova, della connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre, da valutare attentamente nel dettaglio progettuale per l'alto valore ambientale della zona. Tale connessione, unitamente alla riqualificazione della viabilità esistente (via Valenza e piazzale della stazione) e alla realizzazione di connessioni a carattere locale che consentirebbero la circolazione degli isolati oggi a ridosso della ferrovia, permette di promuovere la riqualificazione urbana del quartiere. La piazza della stazione acquisirà pertanto un nuovo ruolo simbolico e funzionale, diventando il luogo di un nuovo legame fra il quartiere "Tortona" e la zona dei Navigli. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

### **Nuove aree parco e connessioni ciclo-pedonali**

Il programma di trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione si pone l'obiettivo, già espresso nel cap. 9- *Raccordo con le strategie del PGT* della presente relazione, della coerenza con le strategie delineate dai primi documenti programmatici del PGT. Il disegno e le connessioni del verde e dello spazio pubblico richiamano pertanto le strategie generali che il documento di Piano identifica e descrive. Allo stato attuale dei lavori del PGT, il progetto della città pubblica si struttura in quattro elementi principali che definiscono la nuova idea di città pubblica:



- *Raggi Verdi,*
- *Epicentri,*
- *Grandi Sistemi ambientali,*
- *Il progetto del verde diffuso*

Il sistema delle nuove aree a parco e delle connessioni ciclo-pedonali si inserisce trasversalmente all'interno di ciascuno di questi quattro elementi e si integra delle possibilità che gli ambiti di trasformazione offrono in quanto nuove aree strategiche di sviluppo urbano. (Valutazione ambientale strategica, Comune di Milano, 2009)

Il progetto per lo sviluppo del sistema ambientale sovrappone e rende complementari le diverse strategie definite dal DdP (Documento di Piano del PGT) mettendo a sistema tra loro i Raggi Verdi, i grandi spazi aperti degli epicentri, il verde diffuso della città consolidata, le aree a corona della città e del sistema agricolo e boschivo dei parchi di cintura e l'ambito di margine fra la città e il sistema delle acque (l'Olonza ad ovest ed il Lambro a est), corridoi ecologici nell'area metropolitana.

La nuova rete verde si appoggia sul sistema dei Raggi Verdi, che promuove una rete di percorsi pedonali e ciclabili con l'obiettivo di innervare progressivamente di verde l'intero tessuto urbano e periurbano. Gli otto Raggi, uno per zona di decentramento, si diramano a partire dal centro storico della città verso l'esterno, confluendo in una "circolare pedo-ciclabile" di circa 70 km lineari, che diverrà anello di congiunzione tra tutti gli spazi aperti della città. Si determina quindi una connessione trasversale ciclo-pedonale, definita '*il filo rosso*', un anello esterno dedicato allo svago e al tempo libero.

L'obiettivo del PGT, che la presente variante condivide e persegue, è quello del collegamento fra i diversi spazi periurbani, sia in progetto che esistenti, al fine di costruire un sistema di fruizione pubblica fortemente

caratterizzato dalla presenza del verde. Si riconosce in tale sistema il ruolo strategico sia dei Piani di Cintura Urbana (PCU) che delle aree residue ritagliate entro l'agglomerazione dell'area milanese, una struttura che si completa con la rete generata dagli Ambiti di Trasformazione, in cui sono presenti le Zone Speciali della presente Variante, e dall'insieme delle aree verdi della città consolidata.

Il progetto delle Zone Speciali in Variante riprende le strategie generali del PGT, espresse per ciascun ambito nelle Linee Guida allegate alle NTA. Per ciascun ambito si prescrive una percentuale minima di spazio pubblico e di spazio verde, da sistemare e realizzare coerentemente agli obiettivi complessivi. I percorsi e gli attraversamenti ciclo-pedonali dovranno essere previsti in conformità alla strategia generale delle nuove aree a parco e delle connessioni ciclabili.

Data la rilevanza strategica degli interventi sugli scali ferroviari in dismissione, si sottolinea come il progetto dei nuovi insediamenti prevede una realizzazione altamente qualificata dei caratteri architettonici e ambientali nonché un'elevata quantità/qualità di aree destinate a verde/parco.

La superficie destinata a verde nei diversi ambiti determina un incremento percentuale rispetto alla situazione attuale (misurata su un ambito pari ad una fascia di 500 m intorno alla Zona Speciale) che registra allo scalo Farini l'incremento maggiore: il 100% di incremento con il 50% di verde all'interno della Zona Speciale, corrispondente a 1900 alberi piantumabili. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

Allo scalo Romana l'incremento di aree a verde sarà pari al 32%, a seguito del 50% delle aree in variante destinate a spazio pubblico, un incremento di 685 alberi in una zona edificata carente di spazi a verde.

A San Cristoforo, ove già il contesto è ricco di aree libere, l'80% dell'area in variante destinata a parco attrezzato produce un incremento

di verde del 27% nella zona, corrispondente a circa 1200 alberi da piantumare. Segue la Zona Speciale Genova, ove l'incremento di aree a verde sarà pari al 26%, a seguito del 60% dell'area in variante destinata a parco lineare. Un incremento di 567 alberi.

Infine Lambrate, Greco e Rogoredo avranno incrementi rispettivamente del 21%, del 12% e del 5%. (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

La Variante nel suo complesso, prevede una superficie di aree libere a verde pari a circa 600.000 mq che è pari al 50% delle aree in trasformazione dell'Accordo di Programma.

Nelle aree a parco si prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili per circa 10,5 Km (suddivise in Km 3,35 a Genova; Km 3,30 a Farini; Km 1,70 a Romana; Km 1,65 a San Cristoforo; Km 1,10 a Lambrate) che incrementeranno l'attuale rete di 72Km (dato anno 2008). (Rel. Illustrativa, Accordo di Programma, Comune di Milano, 2009)

A seguito dell'attuazione e realizzazione di quanto previsto nell'AdP, si vedrà un aumento di piste ciclo-pedonali di quasi il 15%.

E' evidente la rilevanza strategica degli interventi previsti anche e soprattutto rispetto alle valenze ambientali e paesaggistiche dagli interventi prescritte e normate.

Sul tema della trasformazione delle aree dismesse ferroviarie si sono espressi il 10 marzo 2010 l'assessore di Milano allo Sviluppo del Territorio Carlo Masseroli e Carlo De Vito, Amministratore delegato di FS Sistemi Urbani all'Urban Center.



*Figura 8: L'ex assessore Masseroli all'Urban Center (fonte Comune di Milano)*

*"Nella trasformazione della città è sempre più chiaro che l'Amministrazione pubblica debba giocare un importante ruolo di regia affinché qualsiasi progetto di riqualificazione sia una reale occasione per tutto il territorio."*

*"Uno dei grandi rischi corso fino ad ora – ha proseguito Masseroli – è stato quello di considerare le grandi trasformazioni come delle isole separate da tutto. Il nuovo Piano di Governo del Territorio apre invece all'opportunità e alla necessità di una regia in capo all'Amministrazione Pubblica. Un compito che consiste - ha concluso l'assessore allo Sviluppo del Territorio - nell'individuare l'alveo entro cui le risorse pubbliche e private possano muoversi, entro cui l'espressività di ciascun operatore possa manifestarsi. La riqualificazione degli scali ferroviari sarà il primo caso esemplare di questo rinnovato ruolo dell'Amministrazione".*

*“In tutto circa 1 milione e 200mila metri quadri, pronte a diventare palazzi, con uffici e appartamenti (11mila circa) ma anche verde, spazi pubblici e nuovi quartieri di housing sociale, circa 3.700 nuovi alloggi.*

*Il Comune trasformerà 750mila in verde e spazi pubblici. Il rimanente, circa 450 mila metri quadri, sarà venduto a privati che potranno costruire solo garantendo in cambio una quota di servizi e alloggi in housing sociale. L'operazione frutterà alle Ferrovie dello Stato circa 800 milioni di euro che, secondo quanto previsto dall'accordo, saranno investiti per costruire o portare a termine i lavori di sei stazioni ferroviarie: Rho-Pero, Dergano, Forlanini, Zama, Tibaldi e Canottieri. Con l'obiettivo di "terminare i lavori entro il 2015.”*

*“Le FS stanno lavorando insieme al Comune per dotare Milano e il suo hinterland di infrastrutture ferroviarie che rispondano in pieno alla nuova esigenza di mobilità dei cittadini”. Ha dichiarato Carlo De Vito, AD di FS Sistemi Urbani. “Grazie alla valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse – ha proseguito De Vito – sarà, infatti, possibile potenziare e riorganizzare il sistema ferroviario di Milano con nuove stazioni che, affiancandosi a quelle già esistenti, consentiranno di incrementare in maniera significativa l'accessibilità su ferro alla città. Infine, gli ampi spazi che a suo tempo diedero impulso allo sviluppo industriale della città e che oggi non sono più funzionali all'attività delle FS, torneranno ad essere patrimonio dei milanesi, costituendo così una straordinaria occasione di sviluppo urbano e di ricucitura di importanti parti della città”.*(Comune di Milano, 2010)

E pochi giorni dopo, visto la sensibilità di architetti e urbanisti, vengono presentati i progetti elaborati dagli studenti del Politecnico di Milano su invito dell'amministrazione cittadina, esposti all'Urban Center di Milano. E queste le parole del delegato di FS:

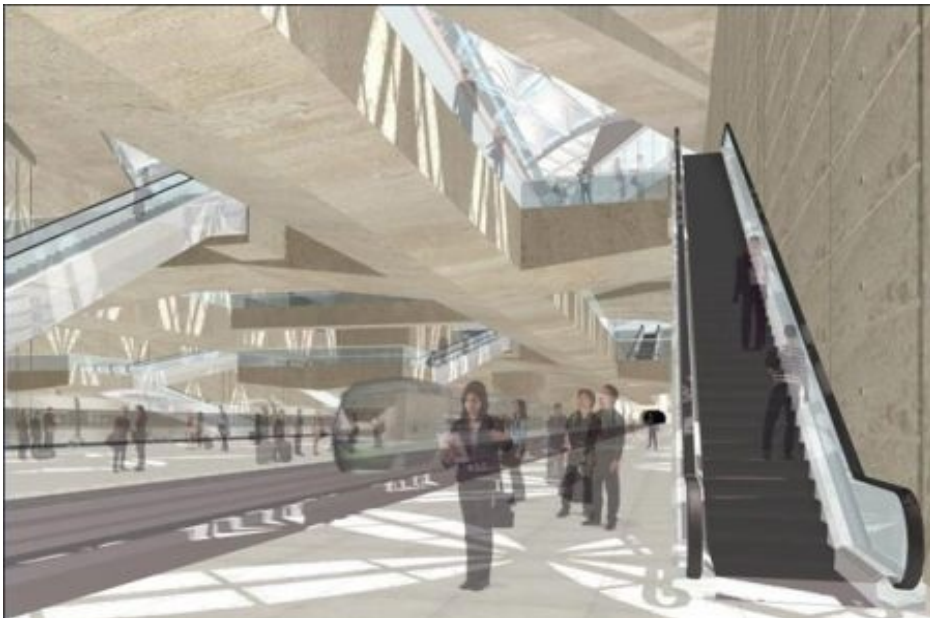
*“Poter rigenerare e restituire alla città le aree ferroviarie non più in uso, disponibili grazie alla riorganizzazione industriale degli impianti FS, rappresenta un'importante risorsa per lo sviluppo urbanistico della città. Con le plusvalenze generate dalla loro valorizzazione si otterrà, non solo la trasformazione di aree ferroviarie in nuovi spazi urbani, ma anche l'incremento e il potenziamento del sistema ferroviario milanese. Infatti, come già individuato nell'Accordo Quadro siglato nel marzo 2007 per il riassetto urbanistico e il potenziamento del sistema ferroviario, questi sono i due temi su cui orientare le politiche urbanistiche e di mobilità della città”, spiegano da Ferrovie dello Stato. (Comune di Milano, 2010)*

### **3.3 Firenze**

A Firenze, aree ferroviarie dismesse o sottoutilizzate sono da tempo oggetto di accordi tra gli enti locali e le Ferrovie dello Stato.

Anche in questo caso, l'occasione per ripensare al sistema della mobilità su ferro dell'intera città toscana e della sua area metropolitana è stata la penetrazione urbana dell'Alta Velocità.

Il complesso processo avviato nel 1999 si è concretizzato in una serie di accordi con le Ferrovie. Nelle linee essenziali, si è così previsto l'attraversamento in sotterranea della linea AV attraverso la realizzazione di un Passante che si sviluppa tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Campo di Marte. La nuova stazione interrata dell'Alta Velocità, progettata da Norman Foster, è localizzata a Firenze Belfiore ed è destinata a diventare il principale nodo di interscambio delle reti del trasporto su ferro. A queste opere sono, inoltre, connesse una serie di interventi infrastrutturali tra i quali assume grande rilevanza per la riorganizzazione della mobilità, la realizzazione di tre linee tranviarie.



*Figura 9: Render della nuova stazione di AV (fonte Foster+Partners )*

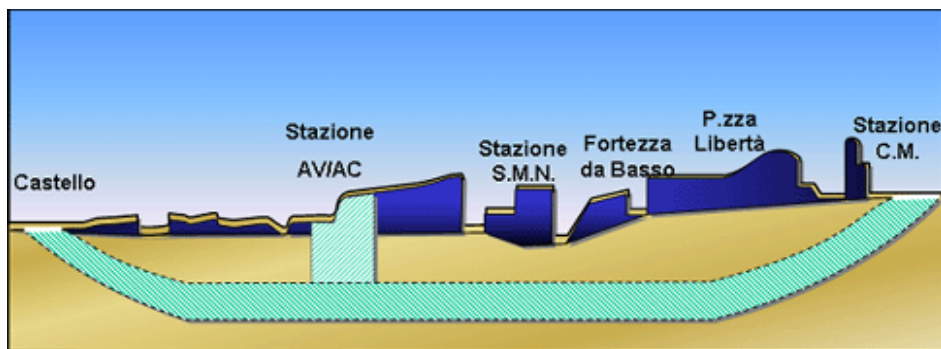
D'altra parte la realizzazione in sotterranea dei nuovi binari della linea AV consente anche di utilizzare la rete di superficie per il servizio ferroviario metropolitano e regionale.

Fulcro del riassetto del nodo di Firenze, il tratto di attraversamento urbano della nuova linea veloce raccorda la "Direttissima" Roma – Firenze con la nuova linea AV/AC Firenze – Bologna percorrendo la città

per circa 9 km (il cosiddetto "Passante") da nord a sud e integra alla stazione storica di Santa Maria Novella una nuova grande stazione dedicata all'Alta velocità nell'area Belfiore.

Parte integrante dell'attraversamento AV sarà lo scavalco ferroviario che consentirà, durante i lavori AV in città, di gestire il traffico dei treni veloci e quindi di superare la congestione del traffico ferroviario in entrata nella stazione di Santa Maria Novella.

L'attraversamento AV del nodo ferroviario urbano, ha inizio nella stazione di Firenze Castello, luogo in cui termina la linea AV Bologna-Firenze. Da qui il tracciato dell'attraversamento urbano si sviluppa prevalentemente in sotterraneo per circa 7 km fino alla stazione di Firenze Campo di Marte.



*Figura 10: Il passaggio interrato della nuova linea (Comune di Firenze)*

In prossimità della stazione di Firenze Rifredi il tracciato si interra percorrendo due gallerie separate, distinte per senso di marcia, fino alla nuova stazione sotterranea per i treni AV, ubicata nella zona Belfiore.

La linea prosegue, sempre in due gallerie distinte, in direzione Campo di Marte, lambendo la Fortezza da Basso e sviluppandosi in corrispondenza di viale Spartaco Lavagnini, dove il tracciato raggiungerà la massima



profondità di 27 metri, per poi risalire in superficie nell'ambito della stazione di Firenze Campo di Marte.

Il tracciato AV prosegue in superficie, immettendosi poi sulla esistente linea Direttissima Firenze-Roma.

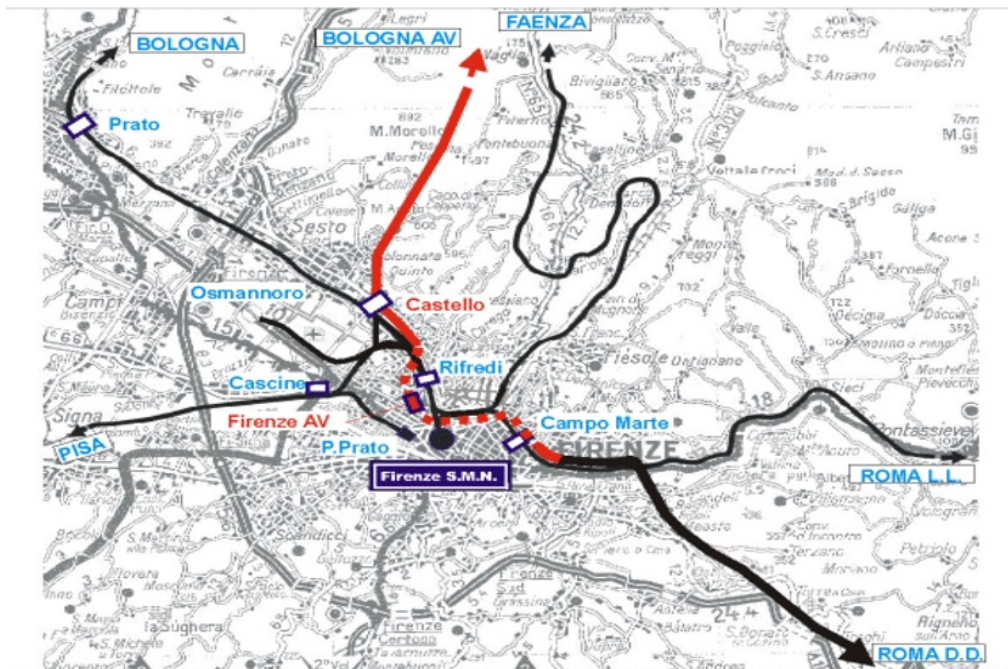


Figura 11: Lo schema infrastrutturale di Firenze (Comune di Firenze)

Nell'ambito di questo complessivo ripensamento del sistema dei trasporti nell'area fiorentina, nel 2008, è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune, Regione, Provincia e Ferrovie dello Stato che ha ad oggetto le aree ferroviarie di Porta a Prato, Belfiore, Centrale del Latte, Campo di Marte e Romito per una superficie complessiva di 267.000 mq, localizzata prevalentemente al centro della città.

Obiettivo dell'intesa è:

- la realizzazione del nuovo auditorium fiorentino nell'ambito Porta a Prato oggetto di un progetto di riqualificazione;
- il ridisegno dell'assetto infrastrutturale ed edilizio dell'Ambito della nuova stazione dell'Alta Velocità Firenze

Belfiore anche in relazione al nuovo tracciato della linea 2 della tramvia – e dell’Ambito Centrale del Latte;

- la trasformazione urbanistica e l’adeguamento della stazione nell’Ambito Campo di Marte.

Poiché gran parte degli interventi previsti non sono conformi alla strumentazione urbanistica, attraverso il Protocollo di Intesa il Comune si impegna ad approvare, entro i termini fissati dall’accordo, gli atti amministrativi necessari per rendere attuabili le trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali.

Il meccanismo che viene messo in moto con il protocollo è sostanzialmente uno scambio tra diritti edificatori che vengono assegnati ad aree di proprietà delle Ferrovie ed ex aree ferroviarie cedute all’Amministrazione per la realizzazione di importanti attrezzature, che si somma alla realizzazione di interventi infrastrutturali. In particolare l’Ambito più vasto (160.000 mq) quello di Porta a Prato, occupato dalle Officine Grandi Riparazioni e dal complesso della ex Stazione Leopolda, riveste un’importanza strategica per la città: è infatti l’area destinata dall’Amministrazione alla realizzazione del nuovo Polo Musicale, uno dei principali interventi individuati per le celebrazioni del 150° Anniversario dell’Unità d’Italia.

### **3.4 S.T.U. Area Stazione di Parma**

La volontà di dare una nuova qualità abitativa e funzionale all’area limitrofa alla Stazione Ferroviaria ricucendola al tessuto urbano centrale,

ha trovato uno strumento legislativo efficace nella formula della STU, Società di Trasformazione Urbana.

Le società di trasformazione urbana, in quanto strumento pionieristico dal punto di vista legale, amministrativo e tributario, sono oggetto di numerosi studi da parte di Università ed Istituti.

A capo del gruppo di progettazione formato dai professionisti di architettura, urbanistica ed ingegneria incaricati della progettazione STU Pasubio è il gruppo MBM Arquitectes.

MBM Arquitectes è uno studio d'architettura con sede a Barcellona fondato nel 1951 da Oriol Bohigas e Josep Martorell, ai quali si uniscono, nel 1962 David McKay e nel 2000, Oriol Capdevila e Francesc Gual.

Lo studio, specializzato nel disegno urbano e nella riqualificazione di aree dismesse, vanta opere prestigiose, tra cui un grande contributo alla ricostruzione degli spazi pubblici di Barcellona e la costruzione del Villaggio Olimpico e del porto della capitale catalana in occasione dei Giochi Olimpici del 1992.

Per gestire al meglio la complessità dell'intervento, si sono costituite due STU: "STU Pasubio", responsabile di ricomporre l'area ex Manzini tra via Pasubio e via Palermo, dotandola di ordine urbano e servizi adeguati, e "STU Area Stazione", il cui obiettivo è connettere a livello fisico, visuale e sociale le aree a Nord e a Sud della stazione ferroviaria, sfruttando la ristrutturazione dell'edificio principale.

Il progetto di riqualificazione urbana dell'area a nord e a sud della stazione ferroviaria ha come obiettivo centrale quello di riqualificare una zona realmente centrale rispetto al centro storico di Parma, ma in una condizione di disorganizzazione urbana e di qualità di livello periferico. (MBM, 2002)

Come accade in molte città europee, anche a Parma il sistema ferroviario costituisce una grave cesura urbana, soprattutto nella zona della stazione, dove si accentua l'incomunicabilità tra le parti a nord e a sud dei binari. La parte a Sud è collegata al centro urbano con una piazza di discreto valore monumentale, mentre la parte a Nord è un quartiere disomogeneo, suburbano, caratterizzato dalla presenza di depositi e fabbriche dismesse, mal collegato con il centro città. (Comune di Parma, 2008)

L'intento progettuale tende quindi a ricomporre l'intero brano di città compreso tra viale Bottego a sud e via Brennero a nord, dando vita, a Nord, ad un nuovo spazio urbano, che sia la continuazione architettonicamente coerente della piazza a sud (Piazzale Carlo Alberto Dalla Chiesa) e che abbia la funzione di principio generatore della trasformazione del quartiere.

Il progetto consentirà di riorganizzare tutte le attività inerenti alla stazione, grazie alla trasformazione della suddetta in un sistema sinergico di servizi, ai cittadini e ai viaggiatori.

L'edificio passeggeri verrà così ristrutturato mentre verrà realizzata una nuova stazione al di sotto della via ferrata.

Saranno integrate nel progetto anche le stazioni della nuova linea metropolitana e delle autocorriere extra-urbane, si creerà un nuovo polo di interscambio dotato di parcheggi interrati e servizi e verrà tracciato un sistema di strade che colleghino correttamente la stazione alla viabilità generale della città. (Comune di Parma, 2008)

Le essenze di maggior pregio presenti in Piazzale Dalla Chiesa, compatibilmente con il nuovo assetto funzionale della piazze, verranno conservate ed integrate nell'ambito del nuovo progetto architettonico.

L'associazione temporanea di imprese formata dalla Bonatti di Parma e dalla Di Vincenzo Dino & C. di Chieti, ha dato il via agli imponenti lavori nell'area della stazione, che doteranno Parma di un nuovo terminal

ferroviario e intermodale, oltre a procedere alla riqualificazione dell'area industriale, ormai dismessa da decenni, sorta all'inizio del Novecento a nord della città. Una riqualificazione funzionale, estetica ed infrastrutturale che rappresenta, probabilmente, il più importante intervento di trasformazione urbana operata nella storia di Parma: sia in termini finanziari che urbanistici, il progetto ricuce una storica frattura della città ducale, tagliata in due dalla ferrovia. (S.T.U. Stazione, 2007)

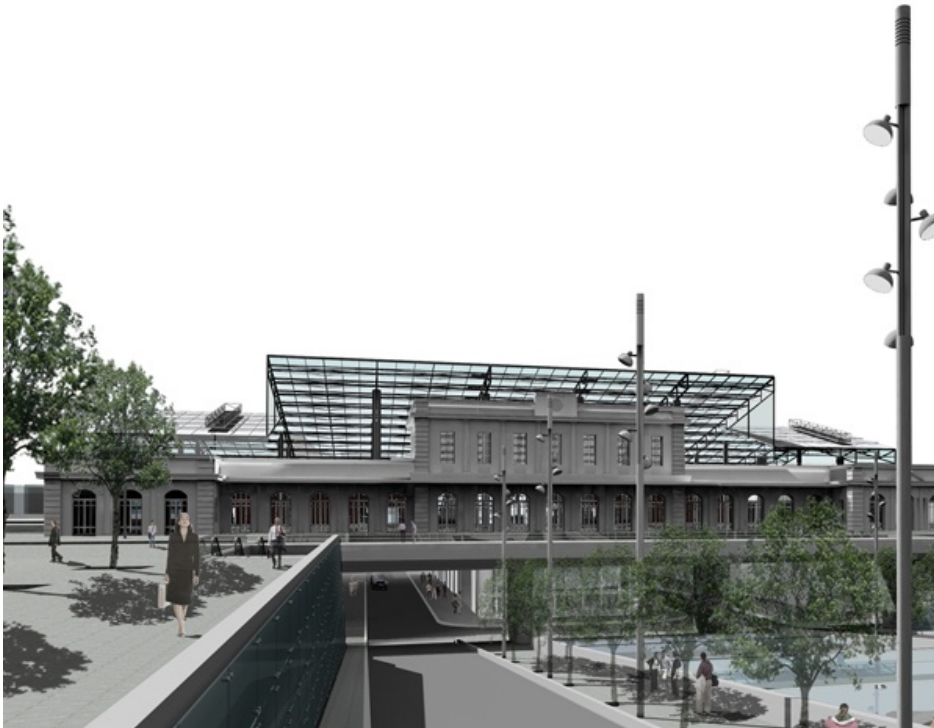
La nuova piazza di attraversamento nord/sud è l'elemento centrale dell'intervento. Esso rappresenta il luogo di passaggio pedonale, automobilistico e di accesso alle funzioni pubbliche, fra le quali: l'atrio e le biglietterie della stazione ferroviaria, l'ingresso alla stazione metropolitana, l'ingresso ai parcheggi pubblici interrati e al nuovo sistema lineare del verde urbano.

Lo schema compositivo della nuova piazza continua si basa sulla pendenza (7%) che viene imposta a Piazzale Carlo Alberto dalla Chiesa, in modo da fargli raggiungere una quota di 8.50 m al di sotto della via ferrata. Si immergono al di sotto dei binari, non solo lo spazio verde e pedonale, ma anche i due assi laterali di corsie parallele, che servono da accesso alla stazione e comunicazione con il settore Nord. (S.T.U. Stazione, 2007)

Qui la continuità con la piazza viene sottolineata da uno spazio urbano di 270m x 55m, diviso in due blocchi, che si conclude esteticamente a nord con una torre direzionale di 45 metri di altezza. Nel primo blocco, le linee di edifici a lato est saranno destinate a residenze universitarie, mentre quelle a lato ovest ad hotel. Nel secondo blocco, è tracciata una strada porticata che ospita esercizi commerciali a piano terra, mentre gli altri piani ospitano residenze, di cui 1000mq di ERP (edilizia residenziale pubblica).

Dalla nuova piazza si accede ad una stazione di autobus extra urbani dotata di tutti i servizi necessari, con una circolazione autonoma e con 20 postazioni.

La nuova stazione ferroviaria, che si integra a quella antica con una struttura su tre livelli, è ripensata in funzione di una maggiore efficienza ed un maggiore comfort. Ciò avviene grazie ad una migliore protezione dell'area di fermata dei passeggeri e dei treni con un sistema di pensiline collegate, grazie a un accesso più snello e fruibile, attraverso ben cinque entrate e la presenza di scale mobili e ascensori.



*Figura 12: Render della nuova stazione di Parma (MBM Architectes)*

Il piano terra della stazione e il livello interrato, sono organizzati come un piccolo centro commerciale, e ospiteranno biglietteria, servizi vari e negozi.

La nuova stazione funge da nodo di interscambio. La metropolitana

leggera, che ha una fermata all'interno del comparto, crea un importante punto di mobilità dei cittadini con i mezzi pubblici. Dalla nuova piazza a Nord si accede ad una stazione di autobus extra-urbani da 20 postazioni in contemporanea, dotata di tutti i servizi necessari e con una circolazione autonoma. (S.T.U. Stazione, 2007)

Il valore dell'appalto del primo stralcio dei lavori si somma a 109 milioni di Euro, al quale si dovrà aggiungere un successivo secondo stralcio di altri 100 milioni per un totale di circa 210 milioni di Euro. L'intervento è realizzato attraverso una STU, Società di trasformazione urbana, denominata "Area Stazione S.T.U. S.p.A.". L'utilizzo di tale innovativo strumento consente di assicurare al finanziamento pubblico, ammontante a oltre 48 milioni, l'apporto dei privati, remunerato dal profitto derivante dalla commercializzazione di residenze, uffici e negozi, e agevolato dal conferimento di superfici su cui costruire.

*"Attraverso il meccanismo delle S.T.U. – sottolinea l'assessore all'Urbanistica Daniele Galvani – il Comune di Parma ha avviato una collaborazione con il privato reciprocamente proficua, che permetterà di portare a termine la riqualificazione della zona a nord della città. Un intervento atteso e che era fra le priorità della Giunta guidata dal sindaco Elvio Ubaldi".* Il presidente della S.T.U. Stazione Carlo Savoré parla della società di trasformazione urbana come di uno strumento non recentissimo dal punto di vista normativo, ma che finora è stato assai raramente utilizzato in Italia: *"Merito di Parma averlo considerato tre anni fa come valido metodo di riqualificazione urbana, un esempio che ora sta creando forte interesse in tutto il Paese, suscitando iniziative analoghe. Uno strumento infine – conclude Savoré – che permette alla STU di porsi come "promotore" della trasformazione del territorio al fine di condurre in porto opere difficilmente affrontabili solo con l'intervento del capitale privato."* (Comune di Parma, 2009)

L'area rappresenta storicamente la porta della città per chi proveniva da nord. Anche per la vicinanza alla ferrovia, essa è stata la sede del primo sviluppo industriale e, nell'intento dell'Amministrazione comunale, deve risalire ora da area degradata e dismessa a centro propulsore di un nuovo sviluppo urbano.

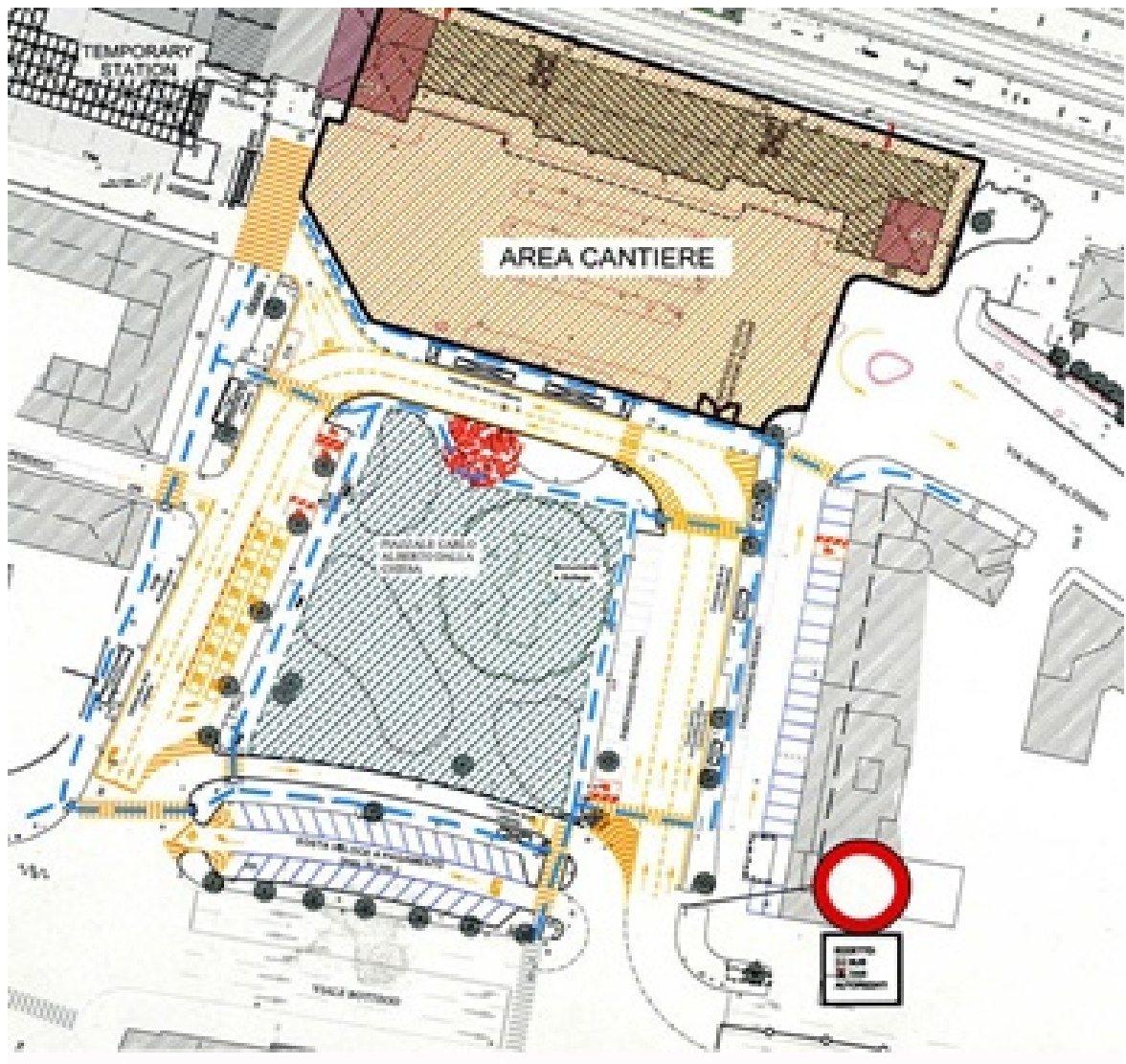


Figura 13: L'area oggetto di trasformazione (fonte S.T.U. Area Stazione)



Le finalità progettuali sono molteplici e perfettamente rispondenti all'input politico dato dal sindaco Elvio Ubaldi, dalla Giunta e dal Consiglio comunale:

*“ricucire la “storica” frattura tra il centro e la prima periferia, determinata dalla linea ferroviaria, creare un polo moderno e ben organizzato di scambio intermodale per il trasporto urbano ed extraurbano, dotare di una nuova qualità civica i quartieri residenziali sorti a ridosso delle fabbriche ormai dimesse, valorizzare spazi e strutture che conservano la testimonianza della storia industriale cittadina del primo Novecento e, infine, dare vita a una serie di strutture abitative, commerciali, turistiche, culturali e direzionali, divenute indispensabili per il ruolo europeo assunto dalla città come sede dell'Authority alimentare.”*  
(Comune di Parma, 2004)

## **Dati**

Superficie Lorda Utile (SLU) max consentita: 40.000 mq.

Parcheeggi pubblici: 27.000 mq.

Verde e spazi pubblici 21.000 mq

Costo totale stimato dell'intervento: 210 milioni di Euro

Finanziamenti pubblici:

Ministero delle Infrastrutture : 25.000.000 Euro

Comune di Parma: 15.242.000 Euro

Regione Emilia Romagna: 3.202.000 Euro

TAV : 1.549.000 Euro

Progetto Sicurezza Urbana

(50% Reg. Emilia Romagna – 50% Comune di Parma): 3.081.000 Euro

TOTALE: 48.074.000 Euro

## Bibliografia di capitolo:

- Amendola, G., *La città postmoderna*, Laterza, 1997
- Aymonino A. e Mosco V. P., *Spazi pubblici contemporanei*, Skira, 2006
- Bagnasco, A. e Le Galès, P., *Le città dell'Europa contemporanea*, Liguori Editori, 2001
- Bagnasco, A., *La città dopo Ford*, Bollati Boringhieri, 19906
- Campeol, *La pianificazione nelle aree ad alto rischio ambientale*, Franco Angeli, 1994
- Chiodi C., *La città moderna*, Gangemi Editore, 1945
- Comune di Milano, *Rel. Illustrativa, Accordo di Programma*, 2009
- Facchinetti M e Oliva F., *Uno schema strutturale per Milano*, Aracne, 2005
- Finocchiaro E., *Città in trasformazione*, Franco Angeli, 2007
- Gabellini P., *Tecniche Urbanistiche*, Carocci Editore, 2004
- García, M., “Citizenship practices and urban governance in European cities”, *Urban Studies*; 43, pp. 745–765. 2006
- Governa, F. e Saccomani, S., “From urban renewal to local development. New conceptions and governance practices in the Italian peripheries”, *Planning Theory & Practice*, 5, pp. 327–348, 2004

- Guala, C., “Alla ricerca dei grandi eventi: Torino e le Olimpiadi invernali del 2006”, in AA.VV., *Sistemi urbani e futuro*, F. Angeli, Milano, pp. 153-163, 2005
- Guzzo, F., “Tra crescita economica e giustizia sociale: i processi di governance urbana a Barcellona”, *Stato e Mercato*, il Mulino, Bologna, pp. 247-256, 2006
- Hohn, U. e Neuer, B., “New urban governance: Institutional change and consequences for urban development”, *European Planning Studies*, 14, pp. 291–298, 2006
- Laurila, H., “Urban governance, competition and welfare”, *Urban Studies*, 41, pp. 683–696, 2004
- Manca, G., “Milano nella competizione tra le capitali economiche europee”, *Impresa & Stato*, Camera di Commercio di Milano, 27, 1994
- Morandi C., *Milano: la grande trasformazione urbana*, Marsilio Editore, 2005
- Rosso, E., “Torino. Il Piano strategico come strumento di *governance* urbana e promozione territoriale”, in Fedeli, V. e Gastaldi, F. (a cura di), *Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, F. Angeli, Milano, 2004
- Van den Berg, L., e Braun, E., “Urban competitiveness, marketing and the need for organizing capacity”, *Urban Studies*, 36(5), pp. 987-999, 1999
- Vicari Haddock S., *La città contemporanea*, Il Mulino, 2004

#### Siti Internet:

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (ottobre 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia

- [www.stupasubio.com](http://www.stupasubio.com) (ottobre 2011), sito ufficiale della società che gestisce lo S.T.U Pasubio, per riferimenti alle vicende di Parma
- [www.trasportipubblici.info](http://www.trasportipubblici.info) (ottobre 2011), sito che tratta dei trasporti pubblici in Italia
- [www.comune.parma.it](http://www.comune.parma.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Parma consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento oggetto si S.T.U. Area Pasubio e Area Stazione
- [www.comune.fi.it](http://www.comune.fi.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Firenze consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento di modernizzazione della rete ferroviaria
- [www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Milano consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento di modernizzazione della rete ferroviaria ed i P.I.I.
- [www.mbmarquitectes.cat](http://www.mbmarquitectes.cat) Sito dello studio di Architettura guidato da Oriol Bohigas che ha curato il progetto per la nuova Stazione di Parma
- [www.fosterandpartners.com](http://www.fosterandpartners.com) Sito dello studio di Architettura guidato da Norman Foster che ha curato il progetto per la nuova Stazione di Firenze

## 4. La ferrovia in Liguria

### 4.1 155 anni di interventi di trasformazione della costa

L'idea di una ferrovia costiera per la Liguria nasce nel 1857 con quella che allora venne chiamata “Ferrovia delle Riviere Liguri” e che, iniziata nel marzo dello stesso anno, doveva partire dal Varo (Nizza), allora confine del Regno di Sardegna con la Francia, per raggiungere il fiume Magra, il confine con il Ducato di Modena. Questo tratto venne ideato come parte integrante dell’ambizioso progetto di sistema ferroviario, considerato da Cavour come fattore determinante di accelerazione del processo di unificazione italiana.

L'8 aprile 1856 era stata aperta all'esercizio una breve tratta nel ponente genovese, tra la stazione di Sampierdarena e Voltri che si diramava dalla Genova-Torino. Tuttavia il velocizzarsi del processo di creazione del Regno d'Italia diede un ulteriore impulso al completamento dell’opera con la Legge emanata il 27 ottobre 1860 attraverso cui si decideva la realizzazione della cosiddetta ferrovia ligure, linea che, correndo lungo tutta la costa, unisce Ventimiglia con Massa e quindi con le linee ferroviarie già esistenti. (Dell'Amico, Rebagliati, 1992)

La ferrovia del litorale ligure ha per punti estremi, a levante, la stazione di Massa, dove si congiunge alle ferrovie toscane, a ponente, il torrente S. Luigi sulla frontiera francese ed ha come suo centro Genova, dove si diramano le due riviere liguri, quella orientale verso Chiavari e La Spezia, quella occidentale verso Savona e Ventimiglia.

A Sampierdarena ed a Savona che distano da Genova, la prima tre chilometri, la seconda quarantatré, si distaccano inoltre due importanti ferrovie le quali attraversano l'Appennino e mettono in comunicazione Genova ed il Mediterraneo con la valle del Po e con i valichi delle Alpi.

Secondo i termini della convenzione approvata con legge 27 ottobre 1860, la ferrovia ligure si doveva eseguire a corpo e ad un prezzo medio chilometrico di 394.000 lire. Il lasso temporale previsto era di sei anni, con multe o premi gradualmente e proporzionalmente in caso di ritardo o di anticipazione nel completamento dell'opera.

La società concessionaria intraprende senza ritardi gli studi e i tracciamenti e nel 1861 inizia l'acquisto dei terreni e l'esecuzione dei lavori. A parte i tratti del levante fra Massa e La Spezia, di facile esecuzione ed aperti al pubblico tra il 1863 e il 1864, negli altri tronchi si devono realizzare opere importanti e costose, tanto che la società appaltatrice si convince dell'inadeguatezza della convenzione. (Dell'Amico, Rebagliati, 1992)

Seguono numerose controversie alle quali si accompagnano ripetuti rallentamenti che portano nel 1866 alla sospensione dei lavori.

Il Governo preme affinché la realizzazione non sia ulteriormente ritardata vista l'importanza della ferrovia del litorale. Nel gennaio del 1867 il contratto viene finalmente rescisso e si riprende la costruzione affidandone la direzione all'Ing. Alessandro Siben che già aveva condotto i lavori dell'importante traversata degli Appennini da Porretta a Pistoia.

Le opere sono riattivate mediante appalti con piccole imprese e condotte alacremente, ma restano da superare gravi difficoltà, soprattutto riguardanti le gallerie.

Durante l'esecuzione della ferrovia, spesso si levano voci dissenzienti della stampa sull'opportunità di modificare il tracciato della linea, abbandonando, se necessario, i lavori intrapresi. Il Governo non tiene

conto di questi suggerimenti che avrebbero, come unico effetto, quello di allungare di molti chilometri la lunghezza della linea. (Dell'Amico, Rebagliati, 1992)

Recita a questo proposito una relazione Governativa del 1868:

*“Confidando nella sicurezza che i suoi ingegneri avevano di vincere le incontrate difficoltà, esso giunse, con la costanza e con urgenti sacrifici, a condurre a termine una ferrovia che, mentre per il numero e per l'entità delle opere che contiene, pel suo costo e per gli interessi ai quali serve, è fra le più ragguardevoli del Regno, forma parte principalissima di una delle più belle linee d'Europa, quale è quella che dai Pirenei arriva costeggiando il Mediterraneo sin presso Roma e costituisce una grandiosa arteria per il commercio che rannoda il sistema ferroviario francese e l'iberico colle ferrovie italiane.”* (Camera dei Deputati, 1868)

Nonostante le difficoltà per le numerose gallerie e viadotti da realizzare i lavori sono, a questo punto, abbastanza celeri ed il prolungamento fino a Savona Letimbro, di 29 chilometri, è inaugurato il 25 maggio 1868. Pochi anni dopo, il 25 gennaio 1872, la linea è infine completata raggiungendo Ventimiglia. Il collegamento internazionale (di soli 7 km), con la realizzazione della stazione di confine di Ventimiglia, viene attivato due mesi più tardi, il 8 marzo 1872.

La Gazzetta del Popolo di Firenze il 16 Gennaio 1872, in occasione dell'inaugurazione della linea, celebra così l'evento:



*“La nuova ferrovia ligure, partendo da Savona e spiccandosi dalla riva del mare, pare che affascinata dallo stupendo spettacolo non sappia decidersi ad abbandonarlo. Va a nascondersi di quando in quando fra due catene di verdeggianti colline, s'insinua fra le rocciose montagne, penetra le loro viscere, ma torna poi sempre al diletto suo mare, e ne bacia amorosamente le sponde, e seguita obbediente i capricciosi giri della bella riviera”* (Gazzetta del Popolo di Firenze, 1872)



*Figura 14: La linea ferroviaria a Albisola al principio del secolo (Fonte F.S. s.p.a.)*

Anche se in questo articolo vengono celebrate le bellezze di questa linea ferroviaria è da sottolineare che nella realizzazione dell'opera i progettisti non prestarono molta attenzione alle esigenze dei territori attraversati. Infatti, la linea è considerata soprattutto di primaria importanza ai fini

degli interessi militari, difensivi ed economici, prima dello stato sardo e poi di quelli del neonato regno italiano.

La scelta costruttiva, tenendo conto del fatto che allora la maggior parte dei trasporti, sia di viaggiatori che di merci, avviene prevalentemente via mare, si orienta su di un tracciato che corre praticamente al livello del mare, seguendo fedelmente la linea costiera e affiancando, dove possibile, la Via Aurelia, unendo così oltre quaranta piccoli centri, fino ad allora difficilmente raggiungibili via terra e perfino, in alcuni casi, raggiungibili esclusivamente via mare.

*La natura speciale. del territorio che questa parte della ferrovia attraversa, ora rasentando il mare, ora passando sopra torrenti e burroni, ora entrando nelle viscere delle montagne, ne rese difficilissima la costruzione; perocché con mezzi straordinari si dove rimuovere le frequenti barriere e gli innumerevoli ostacoli che pareano sfidare la potenza dell'uomo ed escluder la possibilità di una ferrovia in que"sti luoghi.*

*I moltissimi lavori ai quali diede luogo e le enormi difficoltà che dove superare nel suo corso, rendono questa ferrovia una delle più rimarchevoli d'Europa; e ciò viene provato abbastanza dai seguenti dati. (Bertolotto, 1871)*

In questa prospettiva, già alla fine del 1800, la Genova- Ventimiglia denuncia chiaramente delle carenze che vertono principalmente sul tracciato scelto, il quale, in molti casi, taglia in due i centri urbani.

Di rilievo è la presa di posizione del Comune di Ospedaletti, che già, prima della costruzione, aveva chiesto la soppressione della fermata cittadina e lo spostamento a monte della linea.

Significativa anche la petizione della Città di Albenga alla camera dei deputati, dove era stato chiesto lo spostamento a monte della linea a causa degli annuali danneggiamenti per mareggiate e frane alla ferrovia che creavano spesso interruzioni del servizio.



*Figura 15: La linea ferroviaria a Sanremo nel 1890 (Fonte Comune di Sanremo)*

Come appena accennato, la ferrovia ligure fu costruita quasi interamente a binario unico per le difficoltà tecniche e le necessità di contenere i costi. Una scelta rivelatasi ben presto inadeguata alle esigenze di collegamento, cosicché, già dai primi anni del 1900, si inizia a progettare l'adeguamento della linea ai mutati bisogni. I lavori per il suo raddoppio sono proseguiti in diverse fasi e molto lentamente, tanto che ancora oggi alcuni tratti (tra Imperia e Finale Ligure) sono a binario unico.



Figura 16: La linea ferroviaria Ligure (fonte F.S. s.p.a.)

In “anni recenti”, sul tema è intervenuto il Sen. Manfredo Manfredi rivolgendosi al Ministro dei Trasporti Scalfaro ed ai funzionari delle Ferrovie dello Stato in occasione di una riunione tenutasi ad Imperia il 9 Maggio 1968 a nome di tutti gli enti amministrativi ed economici imperiesi, e affermando che:

*“La linea ferroviaria Genova-Ventimiglia ha cento anni di vita, ma occorre rilevare che dalla data della sua costruzione, pur essendo stati realizzati notevoli perfezionamenti tecnici, ben pochi progressi ha fatto in provincia di Imperia per superare tutte le difficoltà connesse all'infido tracciato.*

*La Ventimiglia-Genova è una strada ferrata di primaria importanza internazionale, con un traffico notevolissimo; ciononostante è rimasta, soprattutto nel tratto che interessa la Riviera dei Fiori, una ferrovia a binario unico, esposta alle offese del mare, assurdamente inserita nel frastagliato disegno della costa e, quel che più pesa, nel centro degli abitati.*

*La storia ci ricorda che la ferrovia in questione è una delle prime in Italia ad essere iniziata: nel 1856 fu costruito il primo tronco Genova-Voltri, nel 1868 il rimanente fino a Savona e nel 1872 fu completata fino a Ventimiglia. I 147 chilometri di strada ferrata costruiti dalla metà alla fine del secolo scorso, già nei primi anni del 1900 si erano rivelati insufficienti per lo sviluppo del traffico.*

*Dopo la prima guerra mondiale in poi, la linea è rimasta notevolmente appesantita, in quanto si è verificato un notevole aumento delle industrie e degli empori marittimi, e soprattutto negli ultimi decenni, a causa del turismo e dell'aumento demografico delle popolazioni della costa ligure.*

*Tratto Capo Pino (Villa Helios) - Villa Delle Rose (Ospedaletti)*

*si chiede:*

*lo spostamento a monte del tratto Foce Capo Pino di Sanremo per consentire con due chilometri il superamento a monte dell'abitato di Ospedaletti. Ciò consente un notevole abbrevio della percorrenza, l'eliminazione della stazione di Ospedaletti, la quale risulta oltretutto antieconomica.*

*Al riguardo vale riportare alcune considerazioni:*

*1) movimento passeggeri n° 622 (in arrivo e partenza) con deficit annuo, per le sole spese ordinarie, di L. 70 milioni stimati;*

*2) Manutenzione straordinaria del muraglione a difesa del mare con incidenza di spesa di L. 20 milioni all'anno, con frequenza di opere quinquennali;*

3) impossibilità di condurre in porto il problema della spiaggia e del porto turistico, perché un muraglione mediamente alto 3 metri separa completamente l'abitato dal mare.

Ci sono due accessi pedonali con un'altezza media di m. 1,50, di cui uno serve anche come scolo delle acque;

4) il raddoppio del binario, che ha avuto inizio proprio da Ospedaletti, ha determinato la distruzione dell'arenile;

5) fin dal 1869 il Consiglio Comunale di Ospedaletti aveva deliberato di non costruire la ferrovia, spostandola a monte senza fermata.

#### *Tratto OSPEDALETTI - VENTIMIGLIA*

*si chiede l'impegno da parte della Azienda Ferroviaria di includere nei suoi piani futuri lo spostamento a monte della linea tra Bordighera e Vallecrosia e la concentrazione dei servizi in una stazione unica, la quale possa assolvere funzionalmente alle necessità turistiche e commerciali di Bordighera e Vallecrosia.*

*Tale richiesta si pone in una prospettiva più lunga delle precedenti, ma è altrettanto importante ed urgente.”*  
(Comune di Ospedaletti, 2010)

Nel 1969 le tratte a doppio binario risultavano essere:

- Genova Sampierdarena – Voltri (11 km)
- Loano – Albenga (8 km)
- Ospedaletti – confine francese (20 km)



*Figura 17: La linea ferroviaria nei pressi di Bordighera nel 1950 (fonte Comune di Bordighera)*

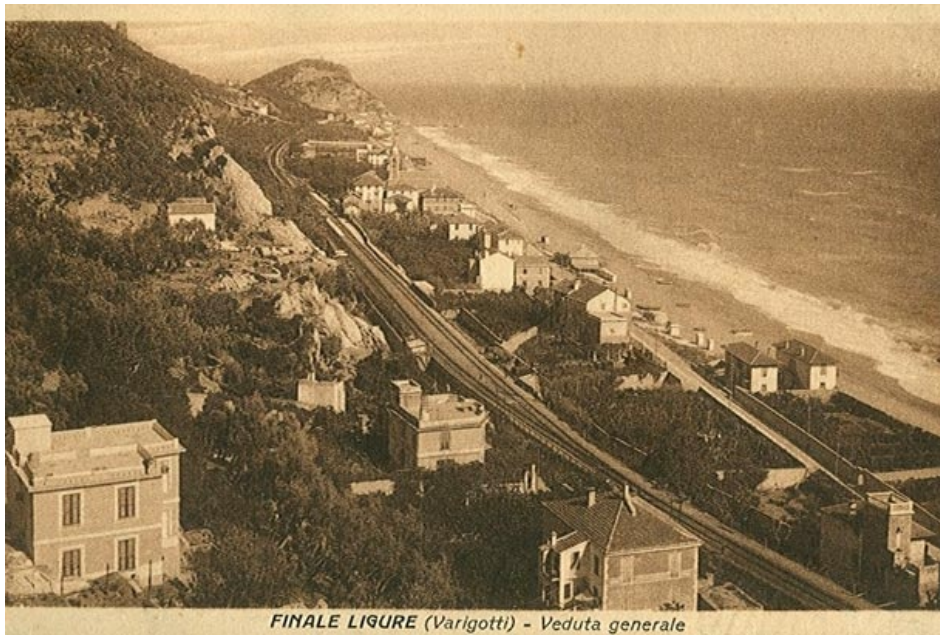
La prima parte del raddoppio, tra la stazione di Genova Voltri e quella di Varazze, fu aperta nel 1970. La nuova sede ferroviaria, spostata a monte rispetto alla precedente, consentì di liberare le cittadine rivierasche di Arenzano, Cogoleto e Varazze dalla linea che le attraversava. Ad Arenzano fu anche costruita una nuova stazione nell'entroterra.

La sede ferroviaria urbana dismessa venne in parte riutilizzata e in parte abbandonata. In particolare nella zona di Vesima, dopo anni di abbandono, essa fu utilizzata per l'allargamento della sede stradale dell'Aurelia mentre all'interno delle altre tre cittadine fu assorbita dal tessuto urbano.

I tratti extraurbani vennero, invece, nella maggior parte dei casi abbandonati e sono stati recuperati solo negli ultimi anni grazie ad una

politica comune delle amministrazioni, ed adibiti a percorsi ciclo-pedonali.

Nel 1977 venne invece completata, con grande ritardo, rispetto ai programmi, la tratta tra Varazze e Finale Ligure che comprendeva anche la nuova stazione di Savona Mongrifone.



*Figura 18: La linea ferroviaria nei pressi di Finale Ligure nel 1930 (fonte Comune di Finale)*

Anche in questo caso, la sede dismessa fu assorbita dal tessuto urbano, e spesso trasformata in passeggiata a mare.

A Savona invece l'area della vecchia stazione restò abbandonata a lungo mentre degna di nota fu la creazione di una nuova stazione che, costruita tra il 1961 e il 1962, su progetto dell'ingegner Nervi fu inaugurata dall'allora Presidente della Repubblica Antonio Segni.



## **4.2 Gli ultimi sviluppi: Il raddoppio dei binari, lo spostamento a monte della ferrovia e il nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo**

Il raddoppio della linea Ventimiglia-Genova si inserisce nel più vasto programma di sviluppo dell'offerta ferroviaria nel quadro delle relazioni tra il sud-ovest ed il nord-est dell'Europa. In quest'ottica, la Liguria si propone come cerniera del sistema trasporti nella direttrice ovest-est e come connessione tra il Mediterraneo e l'Europa Centrale.

All'inizio degli anni '90 il tracciato della linea ferrata tra Genova e Ventimiglia, prevede, a partire da Savona, un singolo binario in un articolato e scenografico paesaggio; che con il susseguirsi di vedute tra un promontorio e l'altro offre ai passeggeri uno splendido spettacolo della Riviera Ligure.

Tuttavia questo percorso, anche se molto suggestivo per i passeggeri che si trovano in viaggio durante le ore diurne, penalizza inevitabilmente, con la sua tortuosità e singolarità, la velocità dei convogli generando data la sua collocazione nelle città attraversate, ed in particolare le città dell'estremo Ponente Ligure, un invalicabile ostacolo all'espansione urbanistica ed alla viabilità, e quindi un incisivo taglio fisico tra la Città ed il suo Mare. (Pedemonte, 2001)

Le Ferrovie dello Stato S.p.A., quindi, di intesa con la Regione Liguria ed i Comuni, hanno elaborato un ampio progetto che prevede il raddoppio dei binari e la rettifica del tracciato. Gli sforzi complessivi sono lentamente sfociati nel progetto preliminare di raddoppio con spostamento a monte della linea, finalmente approvato negli anni '80. Tuttavia i primi progetti esecutivi, ed il successivo stanziamento dei finanziamenti necessari, hanno preso corpo solo un decennio più tardi.

Ed infine, lungo questo lento e travagliato processo, nel 2001 la prima delle tre tratte previste, Ospedaletti-Santo Stefano, è stata inaugurata.

Allo stato attuale il progetto risulta diviso in tre lotti:

- la tratta Ospedaletti – San Lorenzo: attualmente realizzata
- la tratta San Lorenzo – Andora: in fase di realizzazione (2013)
- la tratta Andora – Finale Ligure: in fase di progettazione (2021)

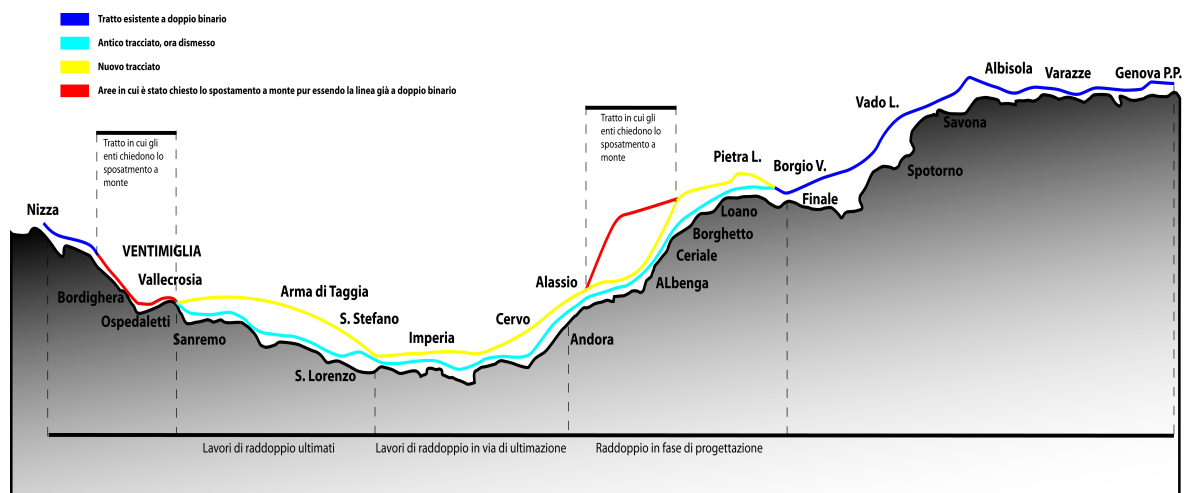


Figura 19: La situazione al 2011 della linea ferroviaria ligure di ponente (fonte Possamai)

L'esecuzione delle opere per tutte le tratte interessate è stata e sarà realizzata con un tracciato spostato a monte rispetto all'attuale. Tale scelta progettuale, giustificata dall'elevata urbanizzazione della fascia costiera, permette un miglioramento del percorso, e relativa garanzia di una maggiore velocità dei treni, la liberazione di aree urbane pregiate ed il miglioramento della sicurezza tramite l'eliminazione dei passaggi a livello. (Pedemonte, 1998)



Figura 20: La tratta San Lorenzo – Andora (fonte F.S. S.p.A.)

Il progetto, che prevede entro il 2013 il raddoppio del tratto Ospedaletti-Andora porterà altre sì ad un potenziamento della capacità e dei livelli prestazionali dell'attuale linea.

Tuttavia gli effetti derivanti dall'investimento delle F.S. in questa prima tratta non possono essere ritenuti decisivi: solo con il completamento del raddoppio dell'ultimo tratto, tra Andora e Finale Ligure (previsto per l'anno 2021), sarà infatti realmente possibile configurare un modello di esercizio rispondente alle aspettative del mercato.

Al termine dei vari interventi di raddoppio, si può stimare che il risparmio di tempo sul percorso sarà di circa 30 minuti per ciò che riguarda le relazioni veloci Genova-Ventimiglia (oggi di poco superiore alle 2h) mentre incrementerà di circa il 45% il volume del potenziale spostamento di passeggeri e merci in termini di treni/km.

Il valore complessivo degli investimenti è pari circa a 315 M€ per la tratta Ospedaletti – S. Lorenzo e 583 M€ per la tratta Andora – S.

Lorenzo ed è stato stimato circa 1.540 M€ per la tratta Finale ligure - Andora. (dati Dossier Investimenti RFI)

<b>VELOCITA' DI ESERCIZIO ATTUALE</b>	
14 treni Lunga Percorrenza (LP)	V= 90 – 100 Km/h
60 treni Regionali (R)	V= 90 – 100 Km/h
6 treni Merci (M)	V= 80 km/h
<b>80 treni Totali.</b>	
<b>VELOCITA' DI ESERCIZIO FUTURA</b>	
30 treni Lunga Percorrenza (LP)	V= 200 Km/h
70 treni Regionali (R)	V= 160 Km/h
20 treni Merci (M)	V= 120 km/h
<b>120 treni Totali</b>	

*Tabella 2: Comparazione delle velocità ante e post intervento (fonte F.S. s.p.a.)*

### **La tratta Ospedaletti – San Lorenzo e la stazione di Sanremo**

Come illustrato nella corografia, poco oltre la stazione attuale di Imperia Porto Maurizio, un raccordo a semplice binario si stacca dall'esistente linea e, superata la via Aurelia con un viadotto di 130 metri a 6 campate, porta alla galleria Terra Bianca.

Questo raccordo, di lunghezza complessiva pari a km 1.05, ha caratteristiche analoghe a quelle della linea esistente con velocità di 85 km/h.

Il tracciato vero e proprio del raddoppio ha inizio da un camerone realizzato nella stessa galleria Terra Bianca, nel quale la galleria di raccordo a semplice binario si innesta.

Tale camerone, lungo 102 m, consentirà, oltre che l'innesto del raccordo, anche la giunzione con la futura galleria per il proseguimento del raddoppio verso levante, ovvero la tratta S. Lorenzo - Finale Ligure.

Dopo 260 metri di galleria a doppio binario, il tracciato esce all'esterno attraversando, in viadotto, la valle del torrente S. Lorenzo per inserirsi poi nella breve galleria Frantoi (105 m). Vi è quindi un tratto allo scoperto di circa 108 m che precede l'imbocco della galleria S. Stefano, lunga 7.853 m. Al suo sbocco un ponte a 5 campate lungo 116 metri, supera il torrente Argentina e termina sul piazzale della nuova stazione di Taggia, distribuito su un'area di circa 75.000 mq.

Il tracciato ferroviario rientra quindi in galleria per 13.135 m, dopo un tratto all'aperto di 284 metri. Si raccorda alla linea esistente, già a doppio binario, fra le stazioni di Ospedaletti e Bordighera. Il tunnel tra la stazione di Taggia ed il suddetto raccordo si può considerare diviso in tre sezioni: la galleria Capo Verde di 5.367 metri, il camerone della Fermata in sotterraneo di Sanremo di 550 metri e la galleria Capo Nero di 7.221 metri.

Lungo il tracciato della nuova linea sono inoltre presenti tre “finestre”, oltre alle due gallerie di accesso in corrispondenza della Fermata sotterranea di Sanremo. Le tre finestre (Terzorio, Valle Armea e Ospedaletti), collegate alla viabilità esterna, consentono l'accesso alle gallerie sia per esigenze connesse alla manutenzione, che per motivi di pronto intervento in caso di inconvenienti di esercizio.

Tale tratta è allacciata alla linea esistente in corrispondenza della stazione di S. Lorenzo al Mare mediante un binario di raccordo, che verrà poi dismesso quando entrerà in esercizio il futuro raddoppio S. Lorenzo – Finale Ligure; lato Bordighera, si innesta senza opere particolari al doppio binario attuale, immediatamente dopo lo sbocco della galleria Capo Nero.

La nuova stazione di Taggia e la nuova fermata in sotterraneo di Sanremo, hanno sostituito le 5 stazioni precedentemente in esercizio: Ospedaletti, Sanremo, Taggia - Arma, S. Stefano, S. Lorenzo al M.

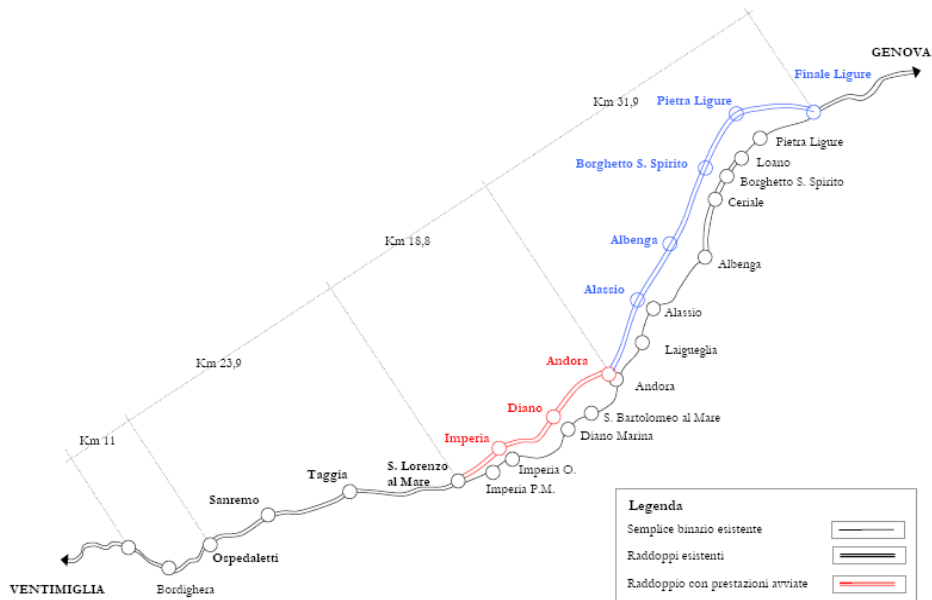


Figura 21: Schema con evidenziati i tratti che sono in fase di ultimazione e progettazione (fonte F.S. S.p.A.)

Con l'attivazione della nuova linea, sono stati, tra l'altro, soppressi tutti gli attuali passaggi a livello.

In virtù di un tracciato più rettilineo, la nuova linea ligure consentirà la velocità di 200 km/h, con raggi minimi in curva di 2.200 metri e pendenza massima del 3 per mille.

Come evidenziato precedentemente la nuova linea ferroviaria, completamente spostata a monte, rende il tracciato idoneo alle alte velocità. Il percorso si sviluppa quasi completamente in galleria, abbandonando la sede originaria.

Da tale impostazione consegue la ridefinizione dei ruoli degli impianti al momento esistenti in questo tratto di linea. In particolare, in questo

quadro di interventi si colloca la realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria di Sanremo.

Essa con il suo spostamento a monte e la sua trasformazione in "fermata sotterranea" per il solo servizio viaggiatori, diventa uno dei nodi principali del progetto di raddoppio delle Ferrovie.

A seguito di una regolare procedura di gara, la Fioroni Sistema S.p.A. di Perugia si è aggiudicata i lavori per la realizzazione di questa Nuova Stazione Ferroviaria di Sanremo.

La Fioroni Sistema, inizia i lavori della Nuova Stazione a Settembre del 1996, ma viene posta in amministrazione controllata pochi anni dopo e l'appalto viene quindi affidato alla Cogefar.

Il nuovo Fabbricato Viaggiatori di Sanremo costituisce un complesso architettonico molto articolato, le cui funzioni sono in parte determinate dalle esigenze connesse all'attività ferroviaria ed in parte richieste dall'Amministrazione Comunale della Città di Sanremo.



*Figura 22: Nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo (fonte Possamai)*

La progettazione architettonica di massima, curata dall'Ing. Giovanni Canepa di Genova, il quale svolge anche l'incarico di Direzione Artistica in fase esecutiva, prevede un edificio polifunzionale articolato con il contiguo Autosilo interrato. Da sottolineare a questo proposito che tale fase ha radici nei primi anni '80.

L'edificio si sviluppa su cinque livelli mantenendo la quota d'imposta a livello di Corso F. Cavallotti attraverso il quale si apre l'accesso principale sia veicolare che pedonale.

Tutto il fabbricato ha il suo punto focale in un vasto atrio d'impianto circolare che si sviluppa sui diversi piani, illuminati da una spaziosa vetrata d'ingresso e da una cupola posta in sommità dell'edificio che riflette la luce solare.

I diversi piani in cui si articola l'edificio si affacciano sull'atrio d'ingresso tramite balconate concentriche con diametri differenti.

La superficie totale coperta del fabbricato è di circa 7.000 mq per un volume totale costruito di circa 30.000 mc.

*“Per quanto concerne gli aspetti funzionali e distributivi degli usi interni, apparentemente complessi, è stata perseguita la logica compositiva tra le necessità di servizio e le caratteristiche espressive dell'insieme volumetrico.”*  
(Ing. Canepa, 2011)

Tutte le superficie esterne del fabbricato sono state realizzate in cemento armato a vista in calcestruzzo di colore chiaro. Quest'ultimo, è realizzato con "casseforme" composte da tavole piallate di larghezza 5 cm, poste in opera "a tolda di nave" ed in maniera tale da seguire e sottolineare le particolari geometrie curve che caratterizzano il manufatto. (Ing. Canepa, 1980)



Completano la vista esterna del fabbricato l'accostamento, alle superfici in cemento armato, delle superfici vetrate attentamente studiate nella loro composizione strutturale in modo da ottenere un corretto effetto cemento - cristallo ed il rame utilizzato per le coperture. (Ing. Canepa, 1980)

La creazione di un posteggio interrato in grado di ospitare contemporaneamente circa 380 auto nel cuore della città ad una breve distanza dal centro, gioca un ruolo molto importante nel complesso delle infrastrutture di tutta questa zona, fortemente e densamente popolata e visitata nell'arco di tutto l'anno per le sue ormai acquisite caratteristiche.

Il collegamento dell'autosilo alla piazza soprastante, avviene mediante tre scale ed una rampa di uscita-ingresso, mentre all'interno sono previsti ed ubicati tutti i servizi necessari (centrale di ventilazione, servizi igienici, etc.).

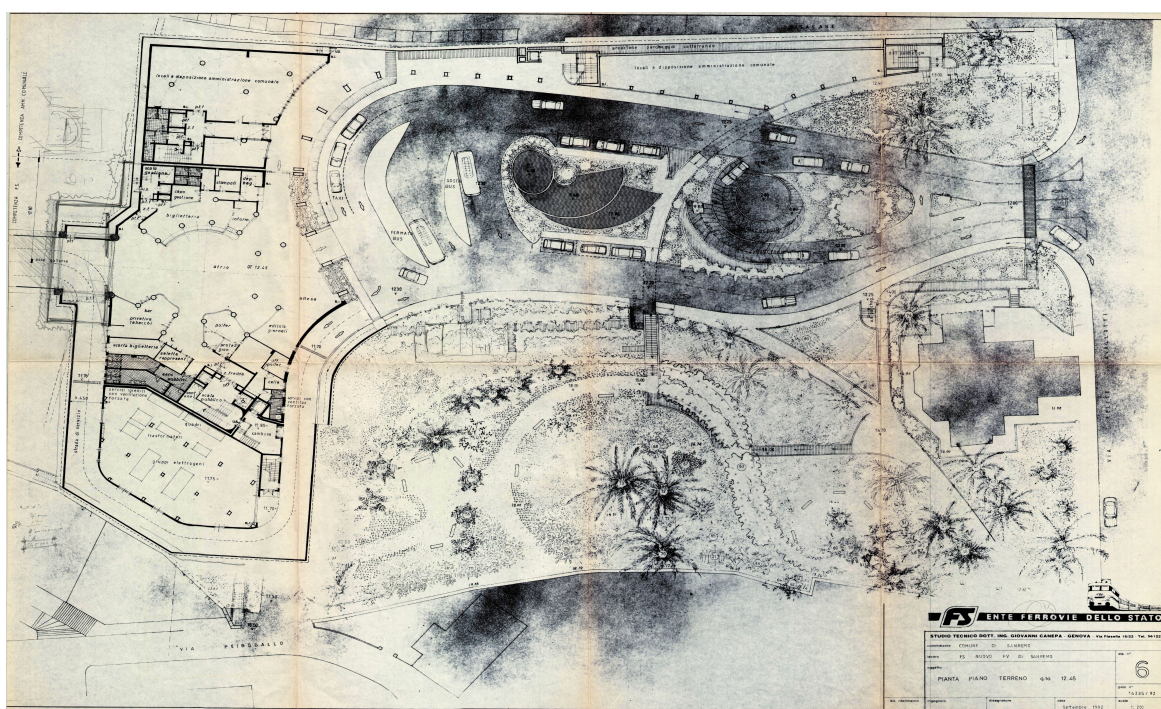


Figura 23: Nuovo fabbricato viaggiatori, scansione progetto (Fonte Ing. Canepa)

## Bibliografia di capitolo:

- Anonimo “Scritto da un ligure”, *Viaggio da Genova a Nizza*, Tipografia Calasanziana, 1865
- Balmori D., *Tra fiume e città*, Bollati Boringhieri, 2009
- Bertolotto A. e Pessano S., “*Da Savona a Ventimiglia in treno*”, *Gazzetta d'Italia*, 1871
- Canepa Giovanni, *Relazione tecnica descrittiva: Nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo*, 1980
- Ceriolo Verrando A. M., *Bordighera nella storia*, Ist. Int. Studi Liguri, 1971
- Dell'Amico F., Rebagliati F., *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia 1872-1992*, *Dopolavoro ferroviario di Savona*, 1992
- Gaggero G. e Gherzi A., *Il paesaggio di Ventimiglia e Bordighera*, Alinea, 2002
- Gandolfo A., *La Provincia di Imperia*, Blu Edizioni, 2005
- Gandolfo A., *Storia di Sanremo*, C.F.N.S., 2001
- Monti C. e Ronzoni R. M., *L'Italia si trasforma: città fra terra e acqua*, BE-MA Editrice, 2007
- Mulazzani M., “Galleria espositiva e lungomare: Celle Ligure”, *Casabella*, 780, p. 54-59, 2009

- Pedemonte S. e Valdambriani F., *Realizzazione e prospettive di una grande linea ferroviaria, F.S., 1998*
- Pesce A. e Roscini D., *La nuova stazione ferroviaria di Sanremo, F.S., 1998*
- R.F.I. , *Dossier di valutazione investimenti per la linea Genova - XXmiglia, 2011*
- Sinagra S., “Alta velocità fra Liguria, area centro padana e valichi internazionali”, *Urbanistica*, 148, p. 63-64, 1996
- Tirelli L., “Sull'alta velocità in Liguria. Limiti e prospettive”, *Urbanistica*, 125-126, p. 26-27, 1992

#### **Siti internet:**

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (giugno 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia,
- [www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com) (giugno 2011), sito ufficiale del quotidiano Il sole 24 Ore per riferimenti ai nuovi strumenti di progettazione concertata
- [www.area24spa.it](http://www.area24spa.it) (giugno 2011), sito ufficiale della società che gestisce gli interventi sul sedime della ferrovia nel ponente ligure
- [www.comunedisanremo.it](http://www.comunedisanremo.it) (giugno 2011), sito del Comune di Sanremo
- [www.comune.ospedaletti.im.it](http://www.comune.ospedaletti.im.it) (giugno 2011), sito del Comune di Ospedaletti
- [www.bordighera.it](http://www.bordighera.it) (giugno 2011), sito del Comune di Bordighera
- [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it) (giugno 2011), sito della regione Liguria

- [www.trail.liguria.it](http://www.trail.liguria.it) (giugno 2011), sito delle ferrovie dello stato per riferimenti allo stato delle trasformazioni della rete ferroviaria in Liguria
- [www.trasportipubblici.info](http://www.trasportipubblici.info) (giugno 2011), sito che tratta dei trasporti pubblici in Italia

## 5 Il riutilizzo del sedime della linea ferrata tra Ospedaletti e S. Stefano

### 5.1 Il P.R.U.S.S.T. come mezzo di intervento

Il 27.09.2001, 34 anni dopo la prima proposta concreta di trasformazione, è stato inaugurato il raddoppio della Ferrovia Costiera Ligure nel tratto tra le stazioni di S.Lorenzo e Ospedaletti. Data l'orografia dei territori attraversati, che non consentivano lo spazio per la costruzione di un secondo binario affiancato al primo, come avvenne negli anni '70 per la tratta Varazze - Finale Ligure, il raddoppio fu costruito su un tragitto in variante, come trattato nei capitoli precedenti, passante più all'interno rispetto alla costa e sviluppato prevalentemente in galleria.

Sono stati così raggiunti due obiettivi primari:

- il miglioramento della rete ferroviaria ligure
- l'opportunità di rivalutare il water-front in un gran numero di città costiere del ponente ligure.

Il P.R.U.S.S.T., Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio del Ponente Ligure, promosso nel 1999 dalla Regione Liguria nasce appunto, attorno al progetto di raddoppio e di spostamento a monte della linea ferroviaria da Ospedaletti a San Lorenzo al Mare.

Il finanziamento ministeriale del P.R.U.S.S.T ha funzionato come volano necessario della progettazione delle opere pubbliche che costituiscono gli assi portanti dell'intero programma:

- il progetto del riuso del sedime ferroviario dismesso finalizzato alla realizzazione di una pista ciclabile di 24 chilometri, nonché di una riserva di spazio per il passaggio di una linea di trasporto pubblico locale ecocompatibile, volti al miglioramento degli accessi al mare e dei tratti di passeggiata a mare esistenti e alla sistemazione a verde di tutto il tracciato;
- il progetto di riqualificazione della costa finalizzato a inquadrare le dinamiche costiere dell'intero tratto e alla realizzazione di quattro nuove spiagge (Area24 S.p.A., 2007)

Il raddoppio ferroviario ha reso disponibile un tracciato di circa 25 chilometri di grande qualità ambientale e paesistica, limitrofo al litorale, che attraversa centri urbani importanti sotto il profilo storico, ambientale, turistico ed economico.

Questa grande qualità ambientale e paesistica, la posizione peculiare, le bellezze culturali e storiche dei centri urbani hanno reso l'opportunità di riutilizzo delle aree ferroviarie nella loro interezza, evitando il pericolo di frammentazione, l'obiettivo prioritario del P.R.U.S.S.T.

Il P.R.U.S.S.T. è nato come programma integrato di interventi pubblici e privati finalizzati alla realizzazione di una nuova infrastrutturazione per il turismo nel ponente ligure. Successivamente la Regione lo ha inquadrato in un atto di pianificazione territoriale denominato "specificazione d'ambito del PTC della costa", approvato dagli enti locali interessati, con un apposito "Accordo di pianificazione" (sottoscritto il 19 ottobre 2004) ai sensi della legge urbanistica regionale. (Regione Liguria, 2005)

Tale accordo ha permesso di apportare le varianti necessarie all'attuazione degli interventi P.R.U.S.S.T. sia pubblici che privati, agli strumenti urbanistici vigenti in tutti i comuni interessati e di definirne i contenuti e i parametri dimensionali e quantitativi in un quadro organico d'insieme, concertato e condiviso. Tali previsioni urbanistiche sulle aree della ferrovia erano state peraltro già condivise anche dal soggetto proprietario di tali aree, ossia Rfi (Rete ferroviaria italiana), che insieme alla Regione aveva in precedenza redatto un progetto direttore proprio allo scopo di programmare il futuro delle aree dismesse o in dismissione presenti in Liguria.

Tale condivisione ha poi costituito il presupposto fondamentale per la trattativa di acquisto delle aree in quanto punto di equilibrio fra l'esigenza regionale di prevedere il recupero paesistico delle aree dismesse e la necessità delle Ferrovie di valorizzare il patrimonio per raggiungere il bilancio economico dell'operazione.

Nel dicembre 2003, la Regione ha acquistato l'intero patrimonio ferroviario dismesso della linea Ospedaletti San Lorenzo al Mare, quale mandataria dei Comuni. L'atto di vendita è stato siglato con Ferrovie Real Estate srl il 29 dicembre 2003. (Regione Liguria, 2005)

Per la gestione delle questioni finanziarie connesse all'acquisto delle aree e all'attuazione del progetto di trasformazione, la Regione ha costituito una società di scopo, insieme al Comune di Sanremo e su mandato degli altri sette comuni interessati.

Nel 2002, quindi, la Regione Liguria con il Comune di Sanremo e la Banca Carige costituirono una società mista a maggioranza pubblica denominata "Area 24 S.p.A.", la cui missione consisteva nel riutilizzo dell'ex sedime ferroviario trasformandolo in pista ciclabile e la riqualificazione paesistica della fascia costiera. Il capitale sociale di Area 24 veniva suddiviso tra la Regione Liguria (tramite la sua finanziaria

Filse) e il Comune di Sanremo a ragione del 43% ciascuno e il restante 14% alla Banca Ca.ri.ge. (Area24 S.p.A., 2010)

Due anni dopo aver costituito la società Area 24 S.p.A., la Regione Liguria – all’epoca della Giunta Biasotti (centrodestra Pdl) – con atto notarile datato 6 febbraio 2004 trasferiva ad Area 24 S.p.A. la piena proprietà dell’ex sedime ferroviario e tutti gli immobili e fabbricati ferroviari ubicati nei Comuni oggetto di trasformazione, all’eccezione del Comune di Sanremo il quale conservò la proprietà sui beni ferroviari dismessi nel proprio territorio.



*Figura 24: Un punto ristoro di nuova realizzazione lungo la pista (fonte Possamai)*

Come precedentemente sottolineato, il progetto di maggior rilievo è sicuramente quello della pista ciclabile.



Le altre proposte progettuali, di natura sia pubblica che privata, riguardavano la realizzazione di:

- impianti sportivi e verde pubblico,
- recupero dell'accesso al mare,
- opere per l'aumento della sicurezza dal punto di vista idraulico e idrogeologico,
- opere per la difesa e l'aumento della superficie di litorale utile alla balneazione,
- realizzazione di strutture per l'ospitalità turistica,
- spazi commerciali, opere di miglioramento della viabilità e dei trasporti locali. (Area24 S.p.A., 2010)

Nel complesso, tali progetti sono parte di un ampio sforzo volto alla realizzazione di un asse verde attrezzato, pedonale e ciclabile per un tratto di circa 24 Km.. Ciò ha permesso:

- la valorizzazione degli aspetti paesistici ed ambientali della costa
- la riqualificazione dei centri urbani utilizzando la risorsa spaziale e posizionale resasi disponibile per un miglioramento della rete della viabilità locale (ivi compresa la possibilità di un potenziamento dei parcheggi)
- la creazione di un sistema sinergico di accessi al percorso ciclabile ed al mare, con la realizzazione di aree di sosta e di socializzazione.



*Figura 25: La pista ciclabile nei pressi di Sanremo (fonte Possamai)*

Nel mese di giugno 2008 è stato completato un tratto del I lotto esecutivo delle opere (San Lorenzo al mare-Santo Stefano al mare ed nel novembre 2008 è stato completato parte del II lotto (Arma di Taggia - Sanremo zona Morgana) mentre sono terminati (primavera 2010) i lavori del III lotto compreso tra l'ex stazione ferroviaria di Sanremo e la galleria di Pian di Poma, nei pressi di Ospedaletti.

In concomitanza con l'esecuzione di tali opere, sono state realizzate nuove linee di adduzione dell'acquedotto, della fognatura e del gas cittadino, oltre a rilevanti opere di difesa idraulica sui rii esistenti e importanti miglioramenti in termini di razionalizzazione della viabilità del sistema carraio contiguo al nuovo Parco Costiero.

Oltre al riuso dell'ex sedime ferroviario Area24 sta realizzando una serie di opere funzionali alla pista ciclabile, utili ai comuni interessati.

Ad oggi risultano in costruzione, a titolo di esempio, la modifica dell'accesso viario in Riva Ligure e n.º3 parcheggi interrati; il primo dei quali nel comune di S. Stefano al Mare, al di sotto dell'ex sedime ferroviario, il secondo nel comune di Taggia, entrambi realizzati mediante importanti miglioramenti della viabilità esistente; infine un altro nel Comune di Ospedaletti.

#### **La società: Area 24**

E' una società mista a maggioranza pubblica che, con un ruolo istituzionale, garantisce la regia programmatoria degli interventi da parte di Regione Liguria, occupandosi del coordinamento e dell'attuazione degli interventi, pubblici e privati, relativi al riuso dei sedimi e degli immobili dell'ex ferrovia attraversa i Comuni di San Lorenzo al mare, Costarainera, Cipressa, Santo Stefano al mare, Riva Ligure, Arma Taggia, Sanremo e Ospedaletti.

#### **Mission**

La realizzazione di un parco costiero lineare che si estende attraverso il ponente ligure, lungo il quale è possibile incontrare luoghi di incomparabile bellezza, riscoperti grazie alla valorizzazione delle aree su cui correva la linea ferroviaria che collegava San Lorenzo al mare a Ospedaletti.

Il potenziamento delle infrastrutture esistenti e la creazione di ostelli, punti ristoro ed impianti sportivi lungo tutto il percorso, necessari a fornire nuove opportunità di cui possono beneficiare sia i residenti che i turisti, offrendo un'ampia scelta di servizi e occasioni di svago. Il completamento di un intervento di trasformazione urbana che metta in comunicazione i diversi ambiti cittadini interessati, con l'intenzione di valorizzare gli ambiti urbani rendendoli maggiormente fruibili, anche tramite la realizzazione di parcheggi, spazi commerciali e aree verdi. Il risultato finale delle attività cui converge questo progetto, è la creazione di un percorso turistico che utilizzi le risorse del territorio attraversato, rispettandone le pregevoli caratteristiche ambientali e valorizzandone contemporaneamente le peculiarità di un paesaggio di notevole pregio.

Ulteriori progettazioni riguardano la creazione di parcheggi interrati nel comune di San Lorenzo al mare e di Sanremo, nelle aree antistanti le ex stazioni ferroviarie, il riutilizzo degli immobili ferroviari quali strutture turistico-ricettive (San Lorenzo al mare, Santo Stefano al mare, Taggia, Ospedaletti), sale polifunzionali (Santo Stefano al mare, Taggia) e la realizzazione di spazi per punti ristoro strettamente pertinenti al percorso ciclabile in corso di realizzazione. (Area24 S.p.A., 2010)

Inoltre è stata intrapresa ed è in fase di progettazione la ricerca lungo il percorso del parco costiero di aree da destinarsi ad impianti sportivi no-cost (quindi con fruizione completamente gratuita).

L'idea nasce proprio dalla volontà di far vivere al massimo il parco con pista ciclabile, dando quindi la possibilità di fruire di questi spazi anche ad un'utenza giovane come punto di aggregazione.



*Figura 26: La pista ciclabile nei pressi di Arma di Taggia (fonte Possamai)*



*Figura 27: Un ex edificio ferroviario, ora trasformato in punto di ristoro (fonte Possamai)*

Parte degli interventi condotti dalla Società Area 24 risultano facenti parte dell'importante Programma indetto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per le Celebrazioni del 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, che vedrà la sua conclusione durante il 2011 con la valorizzazione di numerosi edifici situati nel Parco Costiero, destinati a sviluppare la vocazione turistica dell'area interessata, la creazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, parcheggi interrati, spazi commerciali, strutture per l'ospitalità turistica e aree verdi attrezzate in luoghi di incomparabile bellezza.

## 5.2 Attuazione del progetto

Il primo lotto finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione della legge n.376 del 29 dicembre 2003, con 10,5 milioni di euro, ha una lunghezza di 8 chilometri e interessa i comuni di:

- Santo Stefano al Mare
- Cipressa
- Costarainera
- San Lorenzo al Mare

Il secondo lotto del tracciato ha usufruito, per alcuni tratti, di un finanziamento comunitario di Obiettivo 2 misura 3.3.a pari a 3.748.206,35 euro e un ulteriore finanziamento di interventi per opere pubbliche legge 376/2003 per 3.700.000,00 euro e comprende i comuni di:

- Riva Ligure
- Taggia
- Sanremo fino alla ex stazione ferroviaria (Area24 S.p.A., 2010)

Nel giugno 2009 è risultato percorribile un tratto continuo di circa 18 chilometri.

Il terzo lotto del tracciato interessa il comune di Sanremo fino all'imbocco della galleria di Capo Nero. La consegna dei lavori da parte

dell'impresa costruttrice è del febbraio 2008 mentre la fine definitiva dei lavori è stata data nel dicembre 2010.

Infine, il quarto lotto del tracciato interessa il comune di Ospedaletti fino alla stazione dismessa. I lavori sono stati praticamente completati ad agosto 2011 ma l'inaugurazione del tratto continua ad essere rimandata.

Molta importanza riveste, in questo quadro, il progetto del verde, che è stato curato nei minimi dettagli al fine di preservare la ricca vegetazione naturale dell'area. Si tratta di conservare tutto ciò che già oggi esiste, la vegetazione autoctona dell'area, e integrare con nuove piante le zone invece prive di vegetazione o più prettamente urbane del tracciato.

Queste sono alcune voci indicative che fanno comprendere la dimensione del progetto del verde relativo al primo lotto concluso:

- 93 soggetti arborei di cui tre alberi esemplari di pinus pinea di altezza quattro-cinque metri
- 14.000 soggetti arbustivi di vario tipo
- 180 esemplari di agave americana
- 440 rampicanti (Area24 S.p.A., 2010)

Per concludere, rimane escluso solo l'ultimo tratto, sempre nel Comune di Ospedaletti che dovrebbe essere realizzato come standard dalla Società Baia Verde che sta realizzando il porto della cittadina.

Resta comunque indiscutibile l'esperienza condotta fino a oggi sul P.R.U.S.S.T. può essere considerata un banco di prova per proseguire l'attività di programmazione della trasformazione territoriale in relazione alla prossima dismissione che interesserà i comuni da San Lorenzo al

Mare fino ad Andora, con un eventuale proseguimento fino a Finale Ligure, e renderà disponibile un tracciato complessivo di 70 chilometri.



Figura 28: Articolo del Secolo XIX del 15.05.2009 (fonte il secolo XIX)



## Bibliografia:

- Ceriolo Verrando A. M., *Bordighera nella storia*, Ist. Int. Studi Liguri, 1971
- Gaggero G. e Gherzi A., *Il paesaggio di Ventimiglia e Bordighera*, Alinea, 2002
- Gandolfo A., *La Provincia di Imperia*, Blu Edizioni, 2005
- Gandolfo A., *Storia di Sanremo*, C.F.N.S., 2001
- Mulazzani M., “Galleria espositiva e lungomare: Celle Ligure”, *Casabella*, 780, p. 54-59, 2009

## Siti Internet:

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (giugno 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia,
- [www.area24spa.it](http://www.area24spa.it) (giugno 2011), sito ufficiale della società che gestisce gli interventi sul sedime della ferrovia nel ponente ligure
- [www.comunedisanremo.it](http://www.comunedisanremo.it) (giugno 2011), sito del Comune di Sanremo
- [www.comune.ospedaletti.im.it](http://www.comune.ospedaletti.im.it) (giugno 2011), sito del Comune di Ospedaletti
- [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it) (giugno 2011), sito della regione Liguria

## 6. Caso studio: i riflessi degli interventi di trasformazione ferroviaria nel estremo Ponente Ligure

### 6.1 Risvolti sulla città di Sanremo

Nel primo capitolo sono stati trattati temi quali competizione tra città e governance nella realtà globale. Sicuramente l'intervento analizzato in questo paper non è essere paragonabile ai progetti su larga scala che investono le principali aree urbane italiane, ma visto che la Riviera Ligure di Ponente deve la sua ricchezza al turismo, un intervento di trasformazione come quello appena enunciato potrebbe rivoluzionare in modo radicale le prospettive di sviluppo dell'area interessata.

Andando con ordine, prima degli interventi trattati nei cap. 4 e 5, la zona costiera dell'estremo ponente ligure era uno spazio residuale utilizzato solo da persone con interessi verso attività portuali o, più in generale, marittime, escludendo ovviamente gli esercizi turistici. Queste attività, fino al secolo scorso, erano la base per la sopravvivenza della maggior parte delle piccole entità urbane della riviera. Ma l'avvento del turismo di massa ha convertito in modo radicale l'economia del Ponente Ligure rendendo questo settore, nella pratica, l'unica priorità delle amministrazioni locali.

I risultati di tali politiche hanno portato, inoltre, ad un fenomeno di abbandono di attività quali la floricoltura o l'olivocultura, di cui quest'area costituiva uno dei maggiori esportatori europei, secondo solo all'Olanda.

Il legame con il mare si è andato così perdendo con il passare del tempo, creando questa “*situazione di residualità*” di molte aree litoranee. La trasformazione in pista ciclabile della linea ferroviaria è stata vista, quindi, come “*un intervento poco invasivo, relativamente economico, e migliorativo per risolvere questa problematica*”. (Area 24 s.p.a., 2005)

Il P.R.U.S.S.T. di trasformazione delle ex aree ferroviarie è stato descritto dalla società che ne cura l'attuazione:

- “*relativamente economico*” poiché non prevedeva grandi opere costruttive (al di fuori della ristrutturazione di alcuni locali ex FS) e quindi grandi spese; “relativamente” poiché l'estensione dell'area di intervento era notevole;
- “*migliorativa e poco invasiva*” perché si è cercato di trasformare un vuoto urbano in un'area che partecipasse attivamente allo sviluppo turistico del Ponente Ligure.

Quest'ultimo punto è proprio il centro del nostro caso studio. Infatti, la pista ciclabile dal 2004 è stata il volano per piccoli cambiamenti radicali, lenti ed impercettibili, ma che, a posteriori, possono essere chiaramente esaminati grazie alla ricchezza di dati disponibili.

Ciò che risulta evidente, analizzando i primi dati, è il maggior valore che gli edifici storici del water-front hanno acquistato e l'impatto immediato di questo incremento sulla volontà dei condomini di intraprendere interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli edifici di loro proprietà.

Per fare ordine, quindi, i processi che si sono attivati nelle città sono principalmente quattro:

- il miglioramento dal punto di vista urbanistico, consistente nell'intervento di spostamento della ferrovia a monte e la conseguente realizzazione di piste ciclabili e nuovi servizi;
- l'aumento dei valori immobiliari dovuto alla rimozione della strada ferrata che creava disagi di discomfort per la vista, l'udito e altri aspetti cruciali della vita quotidiana degli abitanti;
- maggiore occupazione delle imprese edili per le numerose opere di manutenzione;
- maggiori entrate dalle rendite degli immobili e maggiori entrate per il Comune dovute alle numerose richieste di accesso pedonale dagli immobili alla pista ciclabile, richieste di permessi per manutenzione e altri interventi.



*Figura 29: La pista ciclabile nei pressi del centro di Sanremo (fonte Possamai)*

### ***6.1.1 Il punto di vista urbanistico***

Come precedentemente accennato, la trasformazione più evidente impatto è costituita dalla rimozione della linea ferroviaria e la creazione di uno spazio pedonale e ciclabile attrezzato.

Analizzandolo a posteriori, questo non è stato sicuramente il miglior intervento di trasformazione possibile visto le risorse molto limitate e lo spazio angusto disponibile. Ciò non di meno è stata creata un'attrazione da subito molto apprezzata da turisti e cittadini. Secondo una logica crescente, l'intervento ha messo in moto numerose piccole trasformazioni e cicli virtuosi, dalla inconfutabile rilevanza.

Inoltre, come è stato delineato nel capitolo precedente, sono stati creati spazi attrezzati e attività commerciali che vengono dati in concessione a privati con contratti quinquennali.

Oltre a questo risultato “diretto”, e i, seppur benefici, interventi e cicli da esso generati, l'aspetto meno evidente ma, per alcuni versi, perfino più interessante, riguarda gli altri risultati urbanistici della trasformazione oggetto di studio.

Per alcuni versi, appare quasi banale e scontato considerare una linea ferroviaria con una connotazione unicamente negativa. Sicuramente, infatti, la fortuna turistica degli ultimi 150 anni della riviera di ponente non può essere sconnessa dalla rivoluzione dei trasporti ferroviari che ha reso raggiungibili le remote compagini urbane liguri.

Allora però, come già accennato nei capitoli precedenti, la priorità stava nel collegare senza particolare attenzione ai tempi e modi del tragitto. Pertanto il tracciato progettato dagli ingegneri regi fu, alla sua nascita, il più semplice e meno dispendioso a livello costruttivo, tenuto anche conto

dei limitati mezzi d'opera esistenti all'epoca: in altre parole, seguire la costa.

Con il passare del tempo e l'evolversi delle necessità largamente percepite, l'importanza di preservare e valorizzare il paesaggio e mantenere la qualità della vita, si fece strada in modo sempre più imponente nella coscienza civile. Sotto questo profilo, la ferrovia divenne ben presto un ostacolo ad un'espansione urbana ottimale.

La consapevolezza di questi limiti è, in particolare, cresciuta nella mentalità collettiva degli anni '60, periodo in cui ebbe inizio il boom del turismo, per così dire, moderno.

La presa di coscienza cittadina, dovuta all'importanza turistico economica della questione, le pressioni esercitate e l'interesse mostrato da personalità di rilievo ed infine l'era dell'uropeizzazione e del binomio integrazione-standardizzazione che ne è seguito hanno portato al ripensamento della soluzione varata ormai quasi cento anni prima.

Grazie alle migliori tecniche costruttive disponibili, lo spostamento della linea via tunnel, necessario per un adeguato sviluppo del tessuto urbano, soprattutto di queste aree marittime, è stato finalmente pensato come reale alternativa all'originale schema.

In questo senso, la rimozione della linea e la realizzazione del progetto della pista ciclabile ha concretizzato una speranza che molti invocavano già dai primi anni del '900. Questo intervento ha fatto in modo di ricostruire il legame naturale tra la città, il porto ed il mare.

Da qui scaturisce il maggior risvolto urbanistico-territoriale di cui ha potuto godere la Città di Sanremo: la permeabilità di un'area prima percepita come barriera-ostacolo.

Fino al momento della dismissione della linea ferroviaria, il tracciato costituiva una sorta di “comparto chiuso” che divideva nettamente la città in due: una parte nord e una sud, con diversi livelli di sviluppo e

tipologie di attività insediate. La prima, urbanizzata sulla base di un tessuto storico residenziale, tipico di fine ottocento, per ciò che riguarda il centro città, e degli ultimi trentanni, per le aree periferiche, e la seconda caratterizzata per un verso, dal porto e i servizi turistici e, dall'altro, da aree completamente abbandonate.

Grazie allo spostamento della linea, le aree che, nello scenario appena descritto, costituivano lo spartiacque tra due parti dell'agglomerato urbano tra loro contigue eppure, allo stesso tempo, totalmente indipendenti, diventano il cuore pulsante di una ricongiunzione del binomio Nord-Sud.

Tale evoluzione è stata possibile grazie alla capacità degli amministratori locali di non limitarsi alla semplice rimozione dei manufatti ferroviari e alla costruzione di una pista ciclabile, ma bensì intravedere una reale opportunità di integrazione acquistando aree degradate e sfruttando superfici demaniali sottosviluppate limitrofe, e trasformandole il servizi per i cittadini e attività ricettive all'interno si un ampio programma di rivalorizzazione di tutto il water-front della città.

Sono stati creati, a titolo di esempio, numerosi parchi, servizi per il cittadino, punti ristoro, b&b, impianti sportivi, e così via espandendo la loro piattaforma di interventi al di fuori del vecchio sedime.

*Andare alla conquista di parti di città per essere, di riflesso, inglobati in essa.* In altri termini, si è cercato di espandere il bacino di influenza dell'intervento all'interno della città con una ramificazione, in senso proprio, che implicasse la conquista di spazi inutilizzati o con potenzialità non sfruttate, e il loro innalzamento a status di maggior utilità pubblica. Un tentativo volto a rendere tali zone fruibili per i cittadini e quindi fare sì che i cittadini e turisti, a loro volta, si appropriino dell'intera area di congiunzione nei loro usi e costumi quotidiani.



*Figura 30: I nuovi percorsi maggiormente utilizzati grazie alla rimozione della linea ferroviaria. Mentre prima erano presenti solo 4 passaggi a livello in tutta la città, oggi i percorsi possibili sono praticamente infiniti. (fonte Possamai)*

Da qui il concetto di permeabilità: la possibilità per un comune cittadino di percorrere tratte ridotte per raggiungere la località desiderata in un ambiente di notevole qualità paesaggistico-ambientale, in confronto al percorso precedentemente intrapreso, ostacolato da traffico veicolare, inquinamento ambientale ed acustico e da perdite di tempo dovute alla presenza di passaggi a livello.

Tale desiderio di rendere propria questa parte di città, appena riqualficata, è evidente, come emergerà chiaramente nel prossimo capitolo, dalla continua crescita del numero di condomini proprietari di abitazioni, lungo il vecchio sedime, che intraprendono pratiche comunali per richiedere l'accesso diretto alla pista ciclabile dal proprio stabile.

Infine, sebbene non possa essere considerata a pieno titolo quale risvolto urbanistico della rivalorizzazione dell'area ferroviaria dismessa, al pari di quelli sopra elencati, ma bensì conseguenza della razionalizzazione della linea stessa, la nuova Stazione di Sanremo è particolarmente degna di



nota in quanto centro di nuovi servizi al cittadino e fulcro di una valorizzazione delle aree ad essa contigue.

### **6.1.2 Il punto di vista economico-privato ed economico-pubblico**

Dopo un attenta analisi dei dati dell'O.M.I., delle agenzie immobiliari, degli atti di compravendita presso il Notaio Donetti di Sanremo e l'Ufficio del Registro di Sanremo è stato possibile indagare sull'evoluzione del mercato immobiliare nella città di Sanremo.

Inizialmente sono stati considerati i dati dell'Agenzia del Territorio, fonte non sufficientemente affidabile ai fini del nostro studio, essendo questi elaborati sulla base di medie di centinaia di valori e risultando in molti casi vetusti.

*La rendita catastale è utilizzata ai fini successori per la determinazione del valore catastale degli immobili che fanno parte dell'asse ereditario. Infatti, a seconda della destinazione d'uso degli immobili, il valore catastale (detto anche rendita catastale rivalutata) si ottiene moltiplicando la rendita catastale per un moltiplicatore prestabilito che varia appunto in relazione alla destinazione d'uso dell'immobile. Per gli immobili classificati nei gruppi catastali A; B; C (esclusi A10 e C1) attualmente è 115,5 (se prima casa) e 126 (se seconda casa). Per gli immobili di categoria A10 e D il moltiplicatore è 63. Per le categorie C1 ed E è invece 42,84. (Agenzia del Territorio, 2011)*

Le conclusioni sono state in ogni caso di grande interesse. Visto che le rendite catastali sono aggiornate in seguito a compravendite o manutenzioni (a seguito della dichiarazione di fine lavori), la presenza di significative variazioni nei valori medi permette di dedurre che ci sono state molte compravendite e migliorie dei locali nella zona presa in considerazione, a conferma di quanto accaduto dal 2002 ad oggi.

Infatti, dopo diversi anni in cui le rendite non variavano se non di poche migliaia di Lire (in Italia l'innalzamento medio dal 1997 è stato del 5%, dato dell'Agenzia del Territorio), dopo il 2001 hanno iniziato ad avere innalzamenti che, in alcuni casi, sfiorano i 300-400 Euro nelle zone interessate dallo studio. Visto che le rendite medie si aggirano attorno ai 2.000 Euro per immobile, una variazione di questa entità coincide con un 15-20% annuale. Dato che, come prima accennato, il calcolo avviene su una media realizzata su alcune centinaia di immobili, il dato complessivo risulta molto significativo.



*Figura 31: Divisione in zone della città di Sanremo per analizzare i dati dell'O.M.I.. In rosso la zona centrale (B), in giallo (A) e arancione (C) le due aree semi-periferiche. (fonte Possamai)*

### Dati O.M.I. Sanremo - Zona A

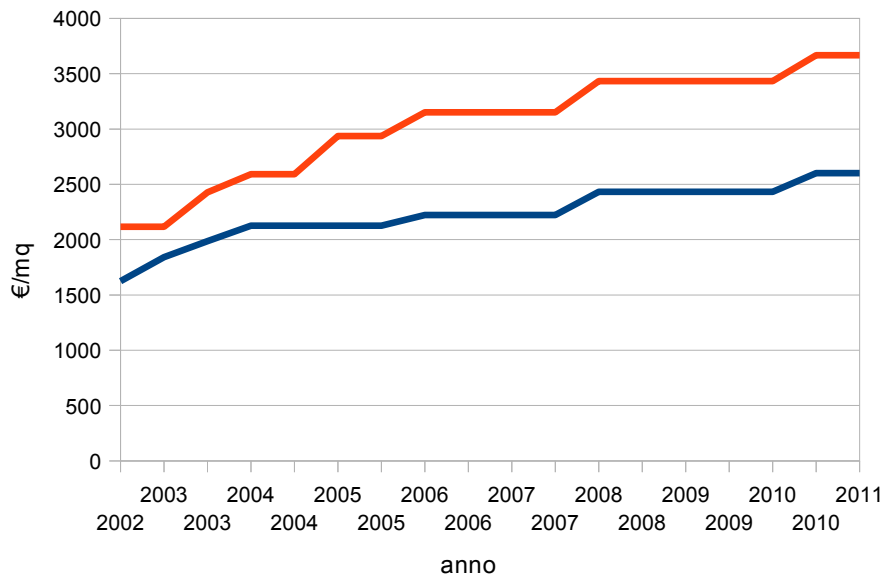


Tabella 3: l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona A dal 2002 ad oggi. In blu il valore minimo ed in rosso il Valore massimo (fonte O.M.I., elaborazione Possamai)

### Dati O.M.I. Sanremo - Zona B

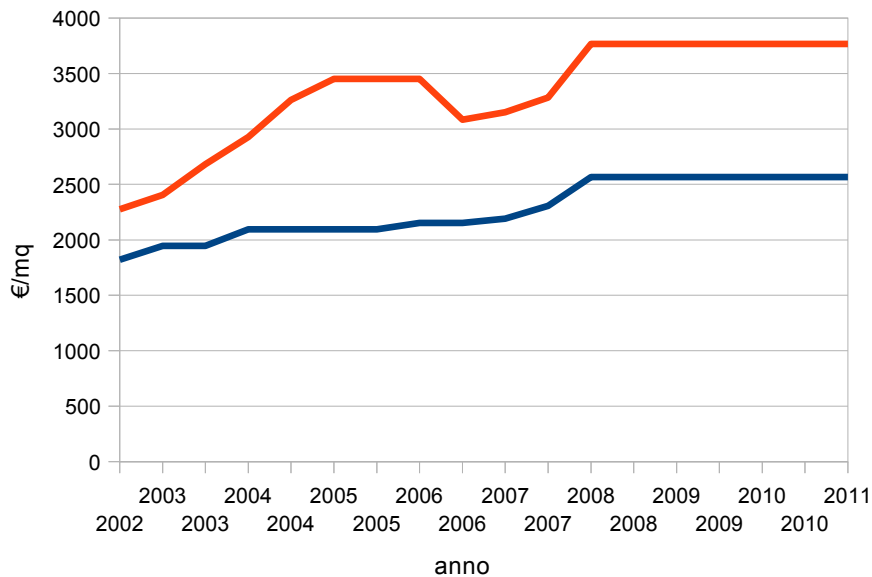
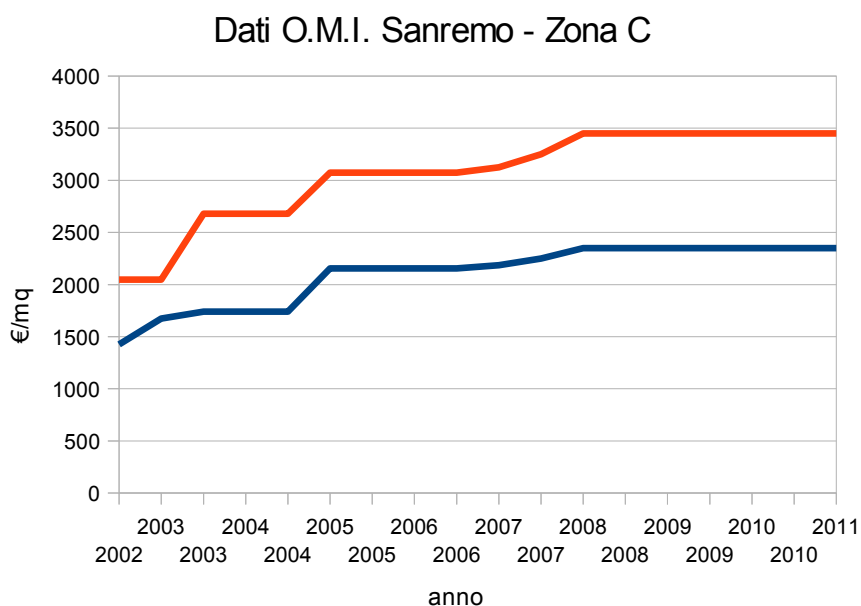


Tabella 4: l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona B dal 2002 ad oggi. In blu il valore minimo ed in rosso il Valore massimo (fonte O.M.I., elaborazione Possamai)



*Tabella 5: l'andamento delle rendite catastali a Sanremo, nella zona C dal 2002 ad oggi. In blu il valore minimo ed in rosso il Valore massimo (fonte O.M.I., elaborazione Possamai)*

Come evidente dalle tabelle, negli ultimi 10 anni si è registrato un aumento totale delle rendite del 68% nella zona A e C e del 54% nella zona B.

Prendendo a riferimento una base 100, due possibili interpretazioni posso essere distinte:

- l'aumento delle rendite risulta dalla compravendita o ristrutturazioni di poche entità immobiliari che hanno acquisito la categoria lusso
- l'aumento delle rendite risulta dalla compravendita o ristrutturazioni di un elevato numero di immobile con categoria intermedie.

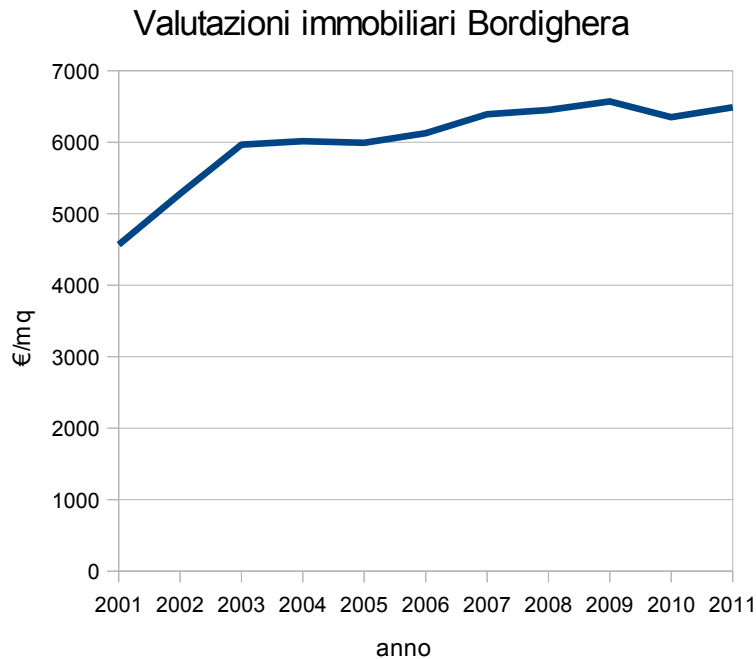
Tenuto conto di una variabile indipendente, confermataci dalle indagini svolte presso gli uffici comunali, ovvero l'altissima percentuale, pari mediamente al 40-50% nell'estremo ponente ligure, di immobili adibiti a seconda casa, la seconda delle ipotesi delineate risulta dotata di maggiore credibilità probabilistica.

La seconda ricerca è stata intrapresa presso agenzie immobiliari, studi notarili e l'ufficio del registro di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera.

A tale proposito, il primo passo del lavoro di analisi ed elaborazione dei dati sensibili è consistito nel suddividere la città in zone, più o meno sensibili, interessate dalla trasformazione, considerando oltre a Sanremo anche, come step preliminare, Bordighera (in questo caso sulla base di una trasformazione solo ipotetica).

La scelta di studiare il caso di Bordighera per ottenere riscontri attendibili sul caso di Sanremo, è stata giustificata dalla volontà di isolare, dalla variazione dei valori immobiliari, espressa come variabile dipendente di una complessa equazione di variabili indipendenti, l' "errore" determinato dalla speculazione legata al cambio Lira-Euro che ha caratterizzato gli anni 2001-2003. Ciò che comunemente veniva descritto con il detto *"mille lire = 1 Euro"*.

Mentre in tutte le cittadine limitrofe, essendo già in atto lo spostamento in tunnel della ferrovia al momento della creazione della zona Euro, i dati elaborati potevano essere contrassegnati da una doppia variazione (errore Lira-Euro ed incremento di valore dovuto agli interventi sul sedime), quelli su Bordighera esulano da un tale sfalsamento di calcolo. Qui infatti, in assenza di una modernizzazione della rete ferroviaria, è stato possibile quantificare le dimensioni dell'errore dovuto al passaggio alla moneta unica.

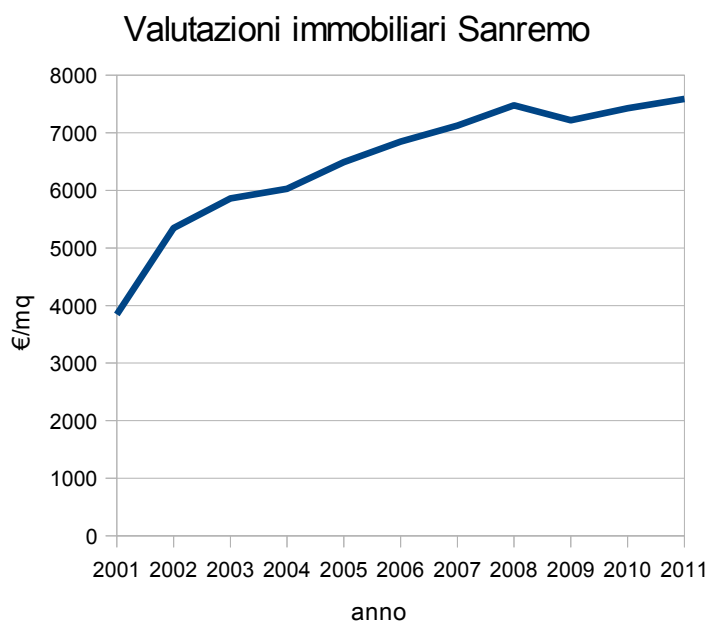


*Tabella 6: l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Bordighera. Il mercato risulta essere praticamente stabile tranne l'aumento nel periodo 2001-03 e la flessione, dovuta alla crisi del periodo 2009-11 (fonte Agenzie, Atti notarili; elaborazione Possamai)*

Una volta individuato il coefficiente medio di speculazione Lira-Euro, pari a 29,6%, questo è stato applicato ai dati Sanremo per “depurarli”.

Sono stati, quindi, analizzati ed estrapolati, in termini percentuali i benefici medi, per quanto riguarda i valori immobiliari, dello spostamento a monte, nella Città di Sanremo.

Conformemente alle norme vigenti in materia di tutela della privacy e dei dati personali, e in relazione alla comune reticenza riscontrata tra le agenzie quanto alla comunicazione degli stessi, i dati sopra e sotto riportati si riferiscono esclusivamente al prezzo annuale medio per mq. Da questo calcolo deriva un incremento del 97,4%, che depurato, risulta essere il 67,9%.



*Tabella 7: l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Sanremo. Il mercato risulta avere un incremento costante durante il periodo preso in considerazione (fonte Agenzie, Atti notarili; elaborazione Possamai)*

I risultati derivatene, in termini di connessione causa-effetto tra spostamento della linea e conseguenti risvolti urbanistici, e aumento dei valori immobiliari, sono ben riassunti dai due articoli di seguito riportati.

*A livello di prezzi, ma anche di richieste, è interessante il caso di San Lorenzo dove si registra un aumento delle quotazioni del 3,5%, dovuto all'incremento della richiesta di seconde case spinta anche dagli interventi che hanno visto la realizzazione della nuova pista ciclabile, della passeggiata pedonale ottenuta tramite il recupero del*

*tracciato della vecchia linea ferroviaria e del porto turistico. Diano Marina. Mercato movimentato quasi esclusivamente da famiglie provenienti dal Piemonte e dalla Lombardia alla ricerca di bilocali e trilocali (40-60 mq) da utilizzare come casa vacanza oppure come investimento. Da segnalare che le case vacanza sono molto utilizzate anche durante il periodo invernale. Sanremo. Lievi ribassi delle quotazioni (-1,7%). Circa la metà delle richieste si indirizza verso il mercato delle seconde case. Buona tenuta per gli alloggi del centro, rivalorizzate le abitazioni della parte bassa in seguito alla realizzazione della pista ciclabile e quelle di San Martino, quartiere reso più concorrenziale grazie alla nuova stazione e all'incremento di attività commerciali. (Il secolo XIX, 20.03.2010)*



Figura 32: Articolo del Secolo XIX del 20.08.2010 (fonte il Secolo XIX)



Sintetizzando i risultati economico-privati derivati dalla combinazione di questi due settori di analisi si può senza dubbio affermare che i principali risvolti sono:

- il repentino aumento del numero di compravendite e ristrutturazioni che interessano le aree limitrofe al ex sedime della ferrovia rispetto alle restanti zone della città.
- il considerevole incremento dei valori immobiliari degli edifici ubicati nelle medesime zone con una tendenza decrescente a mano a mano che ci si allontana dall'ex tracciato ferroviario.

Infine, quanto ai risvolti economico-pubblici sono stati presi in considerazione i vantaggi conseguenti all'intervento sotto analisi per il Comune di Sanremo, in connessione, anche, alle conclusioni appena delineate circa il settore privato.

Essi sono identificabili come segue:

- Maggiori entrate da I.C.I. ed Irpef
- Maggiore richiesta di permessi per manutenzione di immobili
- Richieste di accessi pedonali alla pista ciclabile

Come analizzato precedentemente, le rendite catastali sono aumentate, determinando un maggior gettito di imposte quali l'I.C.I. e l'Irpef. Mentre la seconda è marginale poiché incide solamente per l'addizionale comunale (pari al 2 per mille per Sanremo), appare molto interessante prendere in considerazione l'I.C.I..

Essendo infatti il Comune di Sanremo caratterizzato dall'imponente presenza di abitazioni adibite a seconde case e appurato che l'imposta comunale sugli immobili viene applicata unicamente su tale tipologia di immobili (salvo modifiche al momento sotto esame delle commissioni competenti del governo italiano), l'aumento osservato ha generato entrate maggiori non indifferenti.

Questi introiti potrebbero essere perfino di maggior rilievo, se il comune si avvalessse della legge 311 del 19.04.2004 (Finanziaria 2005), che prevede la revisione delle rendite catastali (e conseguente incremento dell'imposta sugli immobili) nei casi di appurata incongruenza tra valori catastali registrati e valori immobiliari reali.

*La revisione parziale del classamento delle unità immobiliari di proprietà privata site in microzone comunali, per le quali il rapporto tra il valore medio di mercato individuato ai sensi del regolamento di cui al d.P.R. 23 marzo 1998, n. 138, e il corrispondente valore medio catastale ai fini dell'applicazione dell'imposta comunale sugli immobili si discosta significativamente dall'analogo rapporto relativo all'insieme delle microzone comunali, è richiesta dai comuni agli Uffici provinciali dell'Agenzia del territorio. Per i calcoli di cui al precedente periodo, il valore medio di mercato è aggiornato secondo le modalità stabilite con il provvedimento di cui al comma 339. L'Agenzia del territorio, esaminata la richiesta del comune e verificata la sussistenza dei presupposti, attiva il procedimento revisionale con provvedimento del direttore dell'Agenzia medesima. (Art. 335, Legge 311/2004, finanziaria 2005)*

*I comuni, constatata la presenza di immobili di proprietà privata non dichiarati in catasto ovvero la sussistenza di situazioni di fatto non più coerenti con i classamenti catastali per intervenute variazioni edilizie, richiedono ai titolari di diritti reali sulle unità immobiliari interessate la presentazione di atti di aggiornamento redatti ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 19 aprile 1994, n. 701. La richiesta, contenente gli elementi constatati, tra i quali, qualora accertata, la data cui riferire la mancata presentazione della denuncia catastale, è notificata ai soggetti interessati e comunicata, con gli estremi di notificazione, agli uffici provinciali dell'Agenzia del territorio. Se i soggetti interessati non ottemperano alla richiesta entro novanta giorni dalla notificazione, gli uffici provinciali dell'Agenzia del territorio provvedono, con oneri a carico dell'interessato, alla iscrizione in catasto dell'immobile non accatastato ovvero alla verifica del classamento delle unità immobiliari segnalate, notificando le risultanze del classamento e la relativa rendita. Si applicano le sanzioni previste per le violazioni dell'articolo 28 del regio decreto-legge 13 aprile 1939, n. 652, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 1939, n. 1249, e successive modificazioni (Art. 336, Legge 311/2004, finanziaria 2005)*

In secondo luogo, il crescente numero di compravendite, precedentemente analizzato, è stato logicamente accompagnato dalla volontà dei nuovi proprietari di ristrutturare gli immobili appena acquisiti. Le numerose richieste di permessi per manutenzioni di

immobili hanno determinato, grazie ai contributi di costruzione versati per avviare le pratiche, un ulteriore ampliamento delle entrate comunali.

Infine, le scelte urbanistiche compiute e quel concetto di inglobamento della zona dell'ex sedime ferroviario ad opera della città si è concretizzato nelle cospicue richieste di accessi pedonali alla pista ciclabile da parte dei condomini ubicati lungo il tratto. Un numero pari a 84 accessi su 248 edifici, facenti parte del waterfront, ovvero il 34% . Anche in questo caso le pratiche comunali avviate hanno determinato un guadagno pubblico, che si somma ai, seppur molto più rilevanti, profitti derivati dai punti precedentemente citati.



*Figura 33: La pista ciclabile nel centro di Sanremo. Notare l'accesso pedonale alla pista sulla sinistra (fonte Possamai)*

Nel complesso, i due risvolti appena trattati hanno generato un ciclo economico virtuoso, in un momento di recessione mondiale, dando nuovi

incarichi a imprese edilizie e artigiane locali, e quindi un imprinting positivo sul welfare comunale.

Per concludere l'esperienza di Sanremo, del riutilizzo delle aree ferroviarie dismesse, pur basandosi su di un progetto di basso rilievo architettonico, è stato gestito in modo ottimale, portando con sé benefici senza pari per la città in termini economici, urbanistici e turistici. D'altra parte, i profitti ottenuti potrebbero essere reinvestiti nell'ottica di quella corsa all'attrattività che, come già ampiamente esemplificato caratterizza l'era odierna.

## **6.2 Risvolti sulla città di Ospedaletti**

*“OSPEDALETTI...STAZIONE DI OSPEDALETTI LIGURE” Questo è stato l'ultimo annuncio all'arrivo del treno nella Stazione di Ospedaletti esattamente alle ore 00,13 del 25 settembre 2001. E' il sogno che diventa realtà. Sì, era proprio l'ultimo treno perché da quel giorno con lo spostamento a monte della linea ferroviaria S.Lorenzo-Ospedaletti non sentiamo più i convogli passarci vicino.... Quel treno è stato salutato da alcuni ospedalettesi che hanno percorso la breve tratta Sanremo-Ospedaletti, acquistando regolarmente gli ultimi biglietti, tra canti e brindisi impiegando la bellezza di 29 minuti per percorrere poco più di cinque chilometri in ossequio all'ultimo viaggio.”*  
(Comune di Ospedaletti, 2001)

Spostando l'analisi sulla città di Ospedaletti, sebbene lo spostamento a monte della linea ferroviaria sia avvenuto in contemporanea a quello di Sanremo, il post-intervento e quella “gestione ottimale”, che ha caratterizzato il Comune limitrofo, ha subito tempistiche fortemente rallentate, anche se gestite dallo stesso ente pubblico-privato.

Infatti, mentre la linea ferroviaria è stata eliminata nel 2001, il muro rilevato della ferrovia, essendo molto più consistente della città adiacente è stato abbattuto solo nel 2008 (vedi foto riportata di seguito).



*Figura 34: Il rilevato ferroviario presente fino al maggio 2007 (fonte Comune di Ospedaletti)*



*Figura 35: I lavori di demolizione del rilevato ferroviario ad opera della Fin.Im. (fonte Comune di Ospedaletti)*

Eloquente a questo proposito, la citazione del Comune di Ospedaletti stesso risalente al 2008, nella quale la demolizione viene accolta con entusiasmo e speranza:

*Niente più barriere tra il Paese e il Mare, dopo oltre 120 anni Ospedaletti potrà rivivere il suo sogno di paese a contatto con il mare. L'operazione di abbassamento del rilevato ferroviario (che in alcuni punti presenta un'altezza di oltre 4 metri), da Piazza IV Novembre a Piazza Gramsci, sarà realizzato a cura e spese della Società Fin.Im. a titolo di quota degli oneri di urbanizzazione dovuti per la realizzazione del "Parco & Marina di Baia Verde". L'operazione permetterà l'ampliamento di Via XX Settembre per il miglioramento della viabilità cittadina e l'inserimento*

*di nuovi spazi dedicati al parcheggio auto. (Comune di Ospedaletti, 2008)*

Date queste diverse assunzioni temporali, i cicli virtuosi ed i dati rilevanti hanno, in questo caso, seguito dinamiche fortemente differenti.

Nella città di Ospedaletti, prima degli interventi di spostamento della linea e conseguente rivalorizzazione dell'area dismessa, la dimensione di spazio residuale, adibito unicamente ad attività turistico-marittime della zona costiera, era ancora più evidente rispetto alla vicina Città di Sanremo. Infatti, l'unica via di collegamento tra le due parti di città, a monte e a valle, era costituito da pochi cunicoli che attraversavano il muro di divisione.

In questo contesto, gli edifici del waterfront erano stati completamente privati della vista mare che ne era la caratteristica principale. E' su questa base che si può spiegare la posizione espressa dall'amministrazione nel 1870, secondo cui, in contrasto con le direttive nazionali, era preferibile un passaggio a monte senza realizzazione di una stazione rispetto ad una fermata passeggeri nel centro città che però implicasse una separazione della città dal suo elemento naturale.

Sintetizzando quanto finora esposto, quella situazione di forte disagio riscontrata nel Comune di Ospedaletti fin dagli anni della progettazione della tratta Genova-Ventimiglia, sono il motivo centrale dei celerissimi risvolti positivi avvenuti in seguito alla demolizione del muro rilevato.



### ***6.1.2 Il punto di vista urbanistico***

Come prima evidenziato, aspetto più manifesto a livello urbanistico è stata la demolizione del muro, alto in media 4 metri, e la successiva realizzazione della pista ciclabile, ancora in via di completamento.

Tali interventi hanno però subito un grosso ritardo per via di disaccordi tra l'amministrazione e la società Fin.Im., incaricata dei lavori. La Fin.Im., a titolo di scomputo del contributo di costruzione, per la realizzazione già avviata del Porto Baia Verde, aveva l'onere di costruire le opere dell'intera pista ciclabile, a parere dell'amministrazione, mentre, secondo i suoi dirigenti, il dovere implicava unicamente la demolizione del muro. Le lunghe pratiche legali, trovarono una conclusione, a favore dell'amministrazione, solo nel 2008, anno di avvio dei lavori.

Per ciò che riguarda gli interventi svolti, non si è potuto dare vita ad un intervento di ampio spettro, che comprendesse anche aree limitrofe al sedime, per via del ristretto spazio disponibile. Data la sua origine di città di pescatori, l'espansione urbana di Ospedaletti è andata dalla spiaggia, già satura nel 1800, verso monte, senza che il tessuto storico subisse mai reali modifiche. Pertanto, non sono mai stati presenti vuoti urbani in prossimità del sedime ferroviario.

In questa prospettiva, gli unici interventi possibili sono stati connessi alla ristrutturazione di ex locali di proprietà F.S. S.p.A., oltre ad un parcheggio interrato al di sotto del tracciato stesso. Al di fuori di queste opere verranno ceduti spazi di proprietà Porto Baia Verde da includere nel progetto, congiuntamente a quelli appena citati.

Al momento secondo lo stato di avanzamento dei lavori è stati realizzati il parcheggio interrato, la ristrutturazione dei locali ferroviari, ora in vendita da parte di Area 24, e buona parte della pista ciclabile dalla stazione a Sanremo. Sono quindi ancora in fase di realizzazione la

restante parte della pista ciclabile, dalla stazione al nuovo porto, e le aree che cederà la Fin.Im., secondo l'accordo con il Comune.



Figura 36: Planimetria del progetto per il Porto Baia Verde (fonte Baia Verde)

Queste ultime, come da progetto, verranno adibite ad associazioni nautiche, marittime e sportive, aree ristoro, punti informazioni e servizi per i cittadini (punti 8.1, 8.2 e 13 del grafico sottostante). Inoltre, data la loro vicinanza, la pista ciclabile potrà anche godere dei servizi propri del porto: ristoranti, galleria commerciale, centro benessere, parco botanico, piscina, parco acquatico, parco urbano, parcheggi e club nautico (punti restanti del grafico).

Complessivamente, come nel caso di Sanremo, al di là di queste trasformazioni più immediate, la conquista di maggiore rilevanza per l'amministrazione ed i cittadini, è stata ricongiunzione tra una città, privata del suo elemento più caratterizzante e simultaneamente di maggior valore, e l'elemento stesso, il mare.

In questo modo, un piccolo paesino privato di ogni valore oggettivo, e quindi paragonabile a qualsiasi altro, è stato dotato di nuova vita, riacquistando la sua natura.



*Figura 37: Aerofoto di Ospedaletti. Notare come l'aurelia sia l'unica via di comunicazione di accesso alla città, e come la pista ciclabile (tratteggiata) non sia più una barriera ma un elemento di giunzione tra mare e città (fonte Possamai)*

Sebbene finora l'andamento rallentato dei lavori, ha reso difficile un reale apprezzamento dei benefici urbanistici dell'intervento, da parte dei cittadini, le prospettive sembrano molto positive. Se finora Ospedaletti era essenzialmente una città di passaggio, dove pochi si fermavano, visto che l'Aurelia attraversa un edificato anni '70 non particolarmente attrattivo (ad esclusione del ex casinò e 3 edifici ottocenteschi di grande

valore ma in abbandono), il riuso delle aree dismesse ferroviarie ha reso accessibile la città anche tramite la pista ciclabile. Questa nuova via, passando attraverso la parte più storica e di maggior pregio di Ospedaletti, permette, ed in futuro permetterà in modo ancor più decisivo, una riscoperta delle attrattività di questo paese da parte di turisti e abitanti delle località limitrofe.

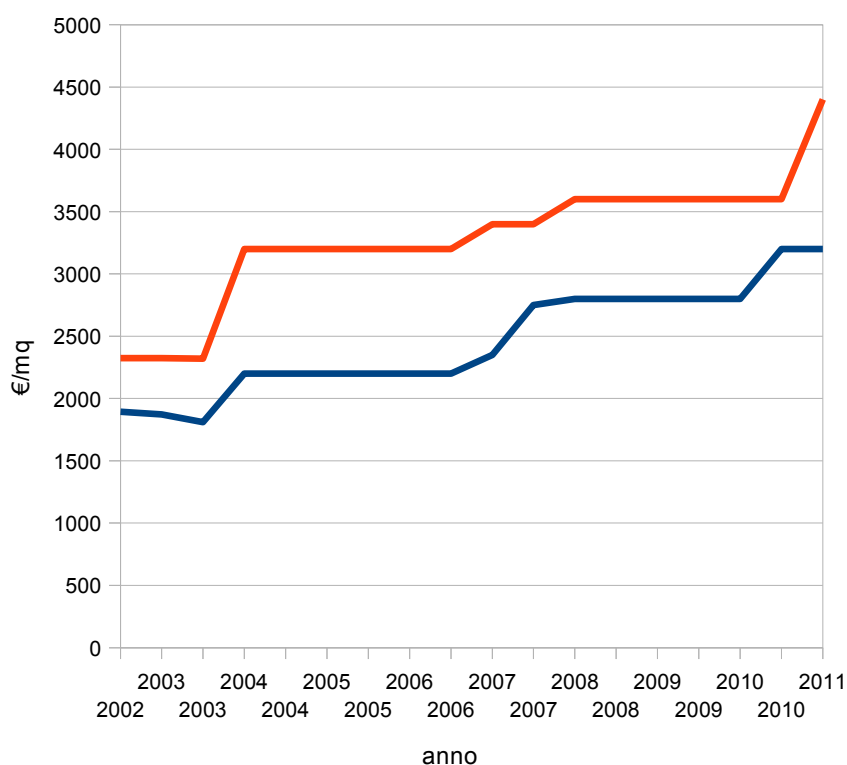
### ***6.2.2 Il punto di vista economico-privato ed economico-pubblico***

Ai fini delle analisi dei risvolti economici sono state approntate le medesime indagini svolte per Sanremo, ovvero dati dell'O.M.I., delle agenzie immobiliari, degli atti di compravendita presso il Notaio Donetti e l'Ufficio del Registro di Sanremo.

Dai risultati è apparso chiaro che gli interventi attuati hanno avuto risvolti economico-privati che si distinguono sia dal punto di vista temporale che della loro conformazione stessa.

Per ciò che riguarda i dati forniti dall'Agenzia del Territorio, basandosi sulle stesse assunzioni, quanto alla limitata affidabilità delle informazioni ai fini della nostra ricerca, le rendite catastali dimostrano indiscutibilmente lo stretto legame tra la demolizione del muro rilevato e le variazioni delle rendite stesse. Possono essere distinti due diversi momenti nell'evoluzione delle rendite catastali dal 2001 ad ora: un primo fervore, ridotto rispetto a quello successivo, che ha visto un aumento del 13-15% negli anni 2001-2003, da ricollegare allo spostamento a monte della ferrovia; ed un secondo periodo dal secondo semestre del 2007 ad oggi caratterizzato da un drastico incremento, del 18-21%, dovuto alla rimozione del muro e la realizzazione della pista ciclabile. Negli anni intercorrenti tra i due, si registra una sostanziale stabilità. Nel periodo preso in considerazione si ha una variazione totale del 79%.

### Dati O.M.I. Ospedaletti



*Tabella 8: l'andamento delle rendite catastali ad Ospedaletti dal 2002 ad oggi. In blu il valore minimo ed in rosso il Valore massimo (fonte O.M.I., elaborazione Possamai)*

Una conclusione questa che ben dimostra il carattere cruciale degli interventi di riuso delle aree dismesse perfino rispetto allo spostamento della ferrovia in sé.

I dati relativi al post-demolizione sono, in quest'ottica, di grande interesse. Visto che le rendite catastali sono aggiornate in seguito a compravendite o manutenzioni (a seguito della dichiarazione di fine lavori), la presenza di significative variazioni nei valori medi, così come ne caso di Sanremo, permette di dedurre che ci sono state molte compravendite e migliorie dei locali nella zona presa in considerazione.

Nello specifico, gli innalzamenti successivi al 2007, sfiorano in alcuni casi i 600 Euro nelle zone interessate dallo studio. Visto che le rendite medie si aggirano attorno ai 1.800 Euro nel 2002 per immobile, una variazione di questa entità coincide con un 30%. Dato che il calcolo avviene su una media realizzata su alcune centinaia di immobili, il dato complessivo risulta quindi molto significativo.

Anche qui, le ipotesi sono due:

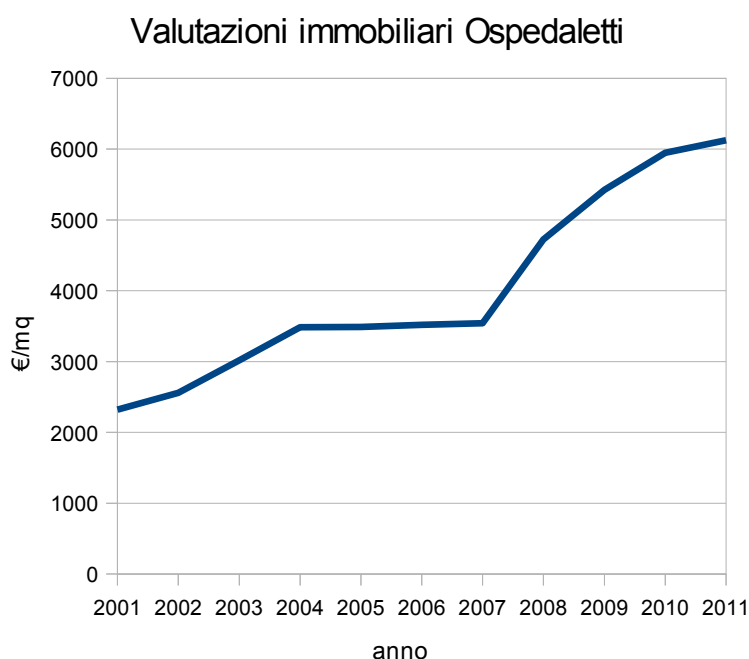
- l'aumento delle rendite risulta dalla compravendita o ristrutturazioni di poche entità immobiliari che hanno acquisito la categoria lusso
- l'aumento delle rendite risulta dalla compravendita o ristrutturazioni di un elevato numero di immobile con categoria intermedie.

La seconda ipotesi è sicuramente la più realistica, poiché i dati dell'O.M.I. confermano la presenza di unità immobiliari appartenenti unicamente ad abitazioni di tipo civile ed economico in questo spazio urbano.

Successivamente è stata intrapresa un'attenta ricerca sui valori immobiliari presso agenzie immobiliari, studi notarili e l'ufficio del registro di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera.

Anche in questo caso, così come per Sanremo, il primo passo del lavoro di analisi ed elaborazione dei dati sensibili è consistito nel estrapolare la zona della città interessata dalla trasformazione, considerando innanzitutto Bordighera (in questo caso sulla base di una trasformazione solo ipotetica), quale base di riferimento per isolare dalla variazione dei

valori immobiliari l'“errore” determinato dalla speculazione legata al cambio Lira-Euro, che ha caratterizzato gli anni 2001-2003, pari al 29,5%.



*Tabella 9: l'andamento delle valutazioni immobiliari nel Comune di Ospedaletti. Il mercato risulta avere un incremento negli anni 2001-04, dovuto alla speculazione Lira/Euro ed uno dal 2007 ad oggi dovuto alla demolizione del muro rilevato (fonte Agenzie, Atti notarili; elaborazione Possamai)*

Mentre come in tutte le cittadine limitrofe, i dati di Ospedaletti potevano essere contrassegnati da una doppia variazione (errore Lira-Euro ed incremento di valore dovuto agli interventi sul sedime), quelli su Bordighera esulano da un tale sfalsamento di calcolo, come evidenziato nel capitolo precedente.

Il medesimo coefficiente medio di speculazione Lira-Euro, evidenziato per Sanremo, è stato applicato ai dati di Ospedaletti per “depurarli”.

Sono stati, quindi, analizzati ed estrapolati, in termini percentuali i benefici medi, per quanto riguarda i valori immobiliari, dello spostamento a monte e conformemente alle norme vigenti in materia di tutela della privacy e dei dati personali, i dati riportati si riferiscono esclusivamente al prezzo annuale medio per mq. Il risultato di tale analisi risulta essere pari al  $163,9\% - 29,5\% = 134,4\%$

Sulla base dei risultati economico-privati dei due settori di analisi presi in considerazione, i maggiori risvolti appaiono, a prima vista molto simili a quelli di Sanremo, quanto a tipologia:

- il repentino aumento del numero di compravendite e ristrutturazioni che interessano l'area limitrofe al ex sedime della ferrovia rispetto al resto della città;
- il considerevole incremento dei valori immobiliari degli edifici ubicati nella medesima zona.

Tuttavia, mentre nel caso precedentemente analizzato questi risvolti hanno avuto luogo nell'arco di 10 anni, in seguito allo spostamento della linea ferroviaria e al quasi immediato riutilizzo delle aree dismesse, ad Ospedaletti il vertiginoso aumento dei valori commerciali è avvenuto nello spazio degli ultimi 3 anni.

Infine, quanto ai risvolti economico-pubblici sono stati presi in considerazione i vantaggi conseguenti all'intervento sotto analisi per il Comune di Ospedaletti, in particolare:

- Le maggiori entrate da I.C.I. ed Irpef;



- La crescente richiesta di permessi per manutenzione di immobili;
- Le richieste di accessi pedonali alla pista ciclabile.

Come precedentemente anticipato, l'aumento delle rendite catastali ha determinato un maggior gettito di imposte quali I.C.I. ed Irpef. Come nel caso di Sanremo, la seconda è marginale, mentre appare molto interessante la questione dell'I.C.I..

Essendo anche qui presenti numerose abitazioni adibite a seconde case, pari circa al 19%, l'aumento osservato ha generato entrate, non rilevanti quanto quelle di Sanremo ma comunque tutt'altro che irrilevanti per un comune di 3.647 abitanti.

Questi introiti potrebbero essere di maggior rilievo, se, anche in questo caso, il comune si avvalesse della legge 311 del 19.04.2004, già ampiamente esplicitata per il caso precedentemente trattato.

In secondo luogo, il repentino aumento delle compravendite, è stato seguito dalla volontà dei nuovi proprietari di ristrutturare gli immobili appena acquisiti. Ciò ha determinato, grazie ai contributi di costruzione versati per avviare le pratiche, un ulteriore ampliamento delle entrate comunali e d'altro canto nuove opportunità di lavoro per le imprese locali.

Per concludere l'esperienza di Ospedaletti ha mostrato chiaramente l'accortezza delle amministrazioni locali nello sfruttare le opportunità esistenti per evitare parte del gravoso onere della rivalorizzazione dell'ex sedime ferroviario.

D'altra parte, l'immediatezza di riscontri economici, dimostra, in modo inconfutabile, come il riuso dell'area dismessa, sia l'elemento realmente determinante in una prospettiva di rilancio urbano.

Infatti, se già nel 2001 era stato eliminato il discomfort dovuto al passaggio del treno a 10 m di distanza dalle abitazioni, è stato solo successivamente alla demolizione del muro e al riuso delle aree dismesse che la città ha goduto di una svolta senza precedenti sotto il profilo urbano ed economico.

### **7.1 Considerazioni su Bordighera**

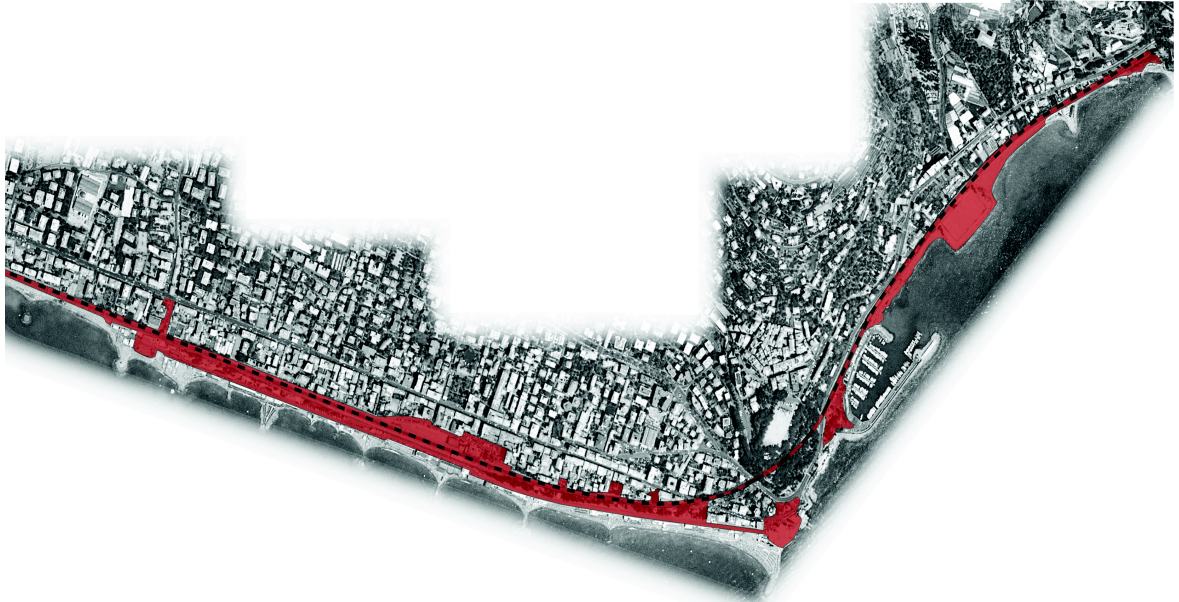
A corollario dell'intera ricerca, il caso di Bordighera è stato preso in considerazione per poter valutare quali potrebbero essere i risvolti per questa città, nel caso in cui, in futuro, venga razionalizzata la tratta ferroviaria Ospedaletti-Ventimiglia, tanto richiesta da cittadini e autorità francesi ed europee.

Gli studi avviati negli ultimi 50 anni da F.S. S.p.A. e Regione Liguria hanno ipotizzato, anche nel caso di questo tratto, lo spostamento a monte della linea. Questa modernizzazione del tracciato, come nel caso di Sanremo ed Ospedaletti, permetterebbe una ricongiunzione della città con il mare, assicurando una maggiore attrattività in campo turistico.

Coerentemente con quanto concluso nelle sezioni precedenti, l'aspetto più cruciale di un ipotetico spostamento, è costituito dalle politiche urbanistiche di rivalorizzazione delle aree dismesse post-intervento.

Nel comune preso in considerazione, il sedime ferroviario che risulterebbe dismesso è circondato da numerose aree abbandonate o non

pienamente sfruttate di proprietà comunale (vedi figura sottostante), che offrono cospicue opportunità per un ampio programma di valorizzazione.



*Figura 38: Aerofoto di Bordighera. In evidenza le aree di proprietà comunale non adeguatamente sfruttate o abbandonate (fonte Possamai)*

Un riutilizzo ottimale delle aree evidenziate, attraverso progetti che prevedano servizi al cittadino, punti ristoro, centri sportivi e spazi verdi, garantirebbe, infatti, al waterfront di Bordighera, già di elevato valore paesaggistico, un miglioramento ulteriore.

Il comune di Bordighera e il suo waterfront godono di una storia con peculiarità proprie rispetto a quelle dell'estremo ponente ligure. Sebbene oggi, il turismo sia calato sensibilmente, avendo risentito della combinazione di crisi e politiche non molto oculate, il lungomare Argentina, così chiamato poiché inaugurato nel 1947 da Evita Peron, è sempre stato oggetto di ammirazione e località di villeggiatura per reali e nobili di tutta Europa.



*Figura 39: Lungomare Argentina nei primi anni '50 (fonte Comune di Bordighera)*

In questa florida storia, andata decadendo negli ultimi decenni, una politica ottimale così come brevemente descritta dovrebbe comprendere, come “asse verde”, la continuazione della pista ciclabile. In questo modo Bordighera diventerebbe punto di arrivo o partenza di quello che, nei prossimi anni, potrebbe diventare una delle maggiori attrazioni dell'area mediterranea.

In questo modo, si potrebbe integrare il sedime ferroviario, come riutilizzato, con il lungomare, ricco delle sue antiche glorie, in una logica di rivalorizzazione reciproca per ritornare ad eccellere in campo turistico.

Inoltre, approfittando della presenza di queste aree limitrofe al sedime, si potrebbe donare alla città spazi e servizi, al momento non presenti, facendo diventare la zona non solo centro del turismo, ma anche cuore pulsante dell'intera vita cittadina.

Nella medesima prospettiva, infine, ulteriore elemento urbanistico focale dell'ipotetico intervento trattato, è da ricollegare ai concetti di permeabilità ed inglobamento.



*Figura 40: I nuovi percorsi che si integrerebbero a quelli esistenti aumentandone il valore paesaggistico (fonte Possamai)*

Così come per Sanremo ed Ospedaletti, lo spostamento a monte della ferrovia e relativa rivalorizzazione delle aree dismesse, permetterebbero, eliminando quella barriera-ostacolo rappresentata dal tracciato ferroviario, migliori collegamenti in piano tra le due parti di città: a monte il centro cittadino e a valle la passeggiata ed un edificato di, al momento, basso valore. Verrebbero infatti, rimossi i poco pratici, e di negativo impatto architettonico, sottopassaggi, soppiantati da nuovi percorsi di accresciuto valore paesaggistico, come rappresentato precedentemente.

Da qui, per concludere la trattazione relativa ai risvolti urbanistici, emerge l'importanza del concetto di inglobamento, prima adeguatamente definito come: *Andare alla conquista di parti di città per essere, di riflesso, inglobati in essa.* Nella pratica, questo si tradurrebbe nell'attraversamento del sedime ferroviario di aree verdi e servizi, dal lungomare alla città. Verrebbe così aumentato il raggio d'azione di questo intervento urbanistico, con riflessi in ogni ambito della vita cittadina.



*Figura 41: Aerofoto di Bordighera. In evidenza le aree in prossimità della linea ferroviaria che per prime sarebbero interessate dalla valorizzazione del sedime. (fonte Possamai)*

A questi risvolti urbanistico-paesaggistici di grande rilevanza, vanno d'altra parte sommati importanti benefici economici per cittadini e amministrazione, sulla scia di quanto esaminato per le due città limitrofe. Infatti, gli studi fin qui effettuati, ci hanno portato a contare 192 edifici

nelle immediate vicinanze delle aree di possibile trasformazione lungo il water-front (vedi schema sopra riportato)

Applicando, in via ipotetica i risultati ottenuti per Ospedaletti e Sanremo, è stato possibile quantificare numericamente i benefici economici che potrebbero trarre le parti interessate in un lasso di tempo pari a 10 anni.

Per ciò che riguarda i valori immobiliari, sono stati, in primo luogo, estrapolati gli incrementi, in termini percentuali, per entrambi i casi studio considerati:

- 97,4% per Sanremo
- 163,9% per Ospedaletti

Da queste percentuali è stato detratto l' "errore", dovuto al passaggio dalla Lira all'Euro, di 29,5%, ottenendo così un incremento netto di:

- 67,9% per Sanremo
- 134,4% per Ospedaletti

Sulla base di questi dati, è stata calcolata la media da applicare al caso di Bordighera, di 101,15%.

La scelta di ricorrere ad una media aritmetica, senza propendere per nessuno dei due casi, nasce dalla consapevolezza che Bordighera possiede peculiarità proprie di entrambe le città.

Così come nel caso di Sanremo, lo spostamento della ferrovia permetterebbe, in alcuni tratti, la ricongiunzione di comparti urbani

divisi, mentre per altri, analogamente a quanto avvenuto a Ospedaletti l'intervento consentirebbe un collegamento naturale città-mare.

Così come nel caso di Sanremo, quello che diventerebbe l'ex sedime ferroviario è circondato da numerose aree da sfruttare, mentre, al pari di Ospedaletti, la pista ciclabile, costituirebbe una valida alternativa di alto valore paesaggistico all'unica via di accesso-attraversamento, l'Aurelia.

Considerato tutto ciò e sapendo che il valore attuale medio di vendita al mq è di 6.486, il valore ipotizzabile finale, a 10 anni, sarebbe di 13.046,60/mq. Questo valore indicativo, pur non pretendendo di essere esatto, corrisponde alle stime fatte da diverse agenzie durante le interviste condotte.

Tale incremento gioverebbe sia ai proprietari attuali degli immobili che ai possibili investitori esterni che nella prospettiva di una redditizia speculazione sarebbero indotti ad avventurarsi in operazioni finanziario-immobiliari su appartamenti, terreni o attività turistiche.

Ulteriore elemento di analisi, sono stati i benefici economico-pubblici, derivanti dalle maggior gettito d'imposta I.C.I.. A questo proposito, sono stati considerati, come base di riferimento, gli incrementi avvenuti negli ultimi 10 anni a Sanremo e Ospedaletti per le medesime motivazioni sopra elencate, in termini di rendite catastali.

Le percentuali osservate vedono un incremento minimo nella zona centrale di Sanremo, pari al 54% ed un massimo del 79% ad Ospedaletti. Considerando le quattro zone, 3 di Sanremo ed 1 di Ospedaletti, ed i dati relativi ad ognuno di essi, rispettivamente 54%, 67%, 67% e 79%, è stata calcolata la media corrispondente al 66,55%.



Nel 2011 le entrate dell'ICI sono state del 4.958.245,00 tot (dato Bilancio comunale di Bordighera), e, in particolare, nella zona presa in considerazione, del 1.565.587.

Sono quindi verosimilmente ipotizzabili maggiori entrate pari a 1.041.898,15 € nei prossimi 10 anni. Un dato, anche questo, che, seppure approssimativo per via di piccoli errori che potrebbero interferire nei calcoli, ben rende l'idea dei potenziali vantaggi che trarrebbe la città di Bordighera da un simile intervento.

Nel 2010 le entrate complessive del Comune di Bordighera sono state pari a 20.521.197,36 € (dato Bilancio comunale di Bordighera). Pertanto un ricavo maggiore di 1.041.898,15 €, rappresenterebbe il 5% del bilancio totale.

Essendo tale cifra da intendersi limitata alla sola zona limitrofa alla linea ferroviaria, le ripercussioni positive che logicamente ne conseguirebbero per l'intera città, secondo un trend decrescente, ma comunque positivo, a mano a mano che ci si allontana dall'area in questione, sarebbero perfino moltiplicate.

Questo accresciuto gettito comunale, da considerare congiuntamente alle entrate che, in caso di un tale programma di valorizzazione, deriverebbero da richieste di permessi per miglorie degli immobili e richieste per l'apertura di accessi alla pista ciclabile (e al lungomare), permetterebbe inoltre all'amministrazione di utilizzare questa maggiore liquidità per generare cicli virtuosi, in quella corsa all'attrattività delle città tipica dell'era odierna.

In questo senso l'ipotesi dello spostamento a monte della ferrovia, accompagnata da una gestione capace del post-intervento, costituisce

l'ultima inconfutabile prova di come la valorizzazione di aree dismesse, ed in particolare quelle ferroviarie, possa rappresentare una straordinaria opportunità di rilancio urbano e, conseguentemente, dell'economia locale.

## Bibliografia del capitolo:

- Anonimo “Scritto da un ligure”, *Viaggio da Genova a Nizza*, Tipografia Calasanziana, 1865
- Balmori D., *Tra fiume e città*, Bollati Boringhieri, 2009
- Bertolotto A. e Pessano S., “*Da Savona a Ventimiglia in treno*”, *Gazzetta d'Italia*, 1871
- Canepa Giovanni, *Relazione tecnica descrittiva: Nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo*, 1980
- Ceriolo Verrando A. M., *Bordighera nella storia*, Ist. Int. Studi Liguri, 1971
- Dell'Amico F., Rebagliati F., *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia 1872-1992*, *Dopolavoro ferroviario di Savona*, 1992
- Gaggero G. e Ghersi A., *Il paesaggio di Ventimiglia e Bordighera*, Alinea, 2002
- Gandolfo A., *La Provincia di Imperia*, Blu Edizioni, 2005
- Gandolfo A., *Storia di Sanremo*, C.F.N.S., 2001
- Monti C. e Ronzoni R. M., *L'Italia si trasforma: città fra terra e acqua*, BE-MA Editrice, 2007
- Mulazzani M., “Galleria espositiva e lungomare: Celle Ligure”, *Casabella*, 780, p. 54-59, 2009

- Pedemonte S. e Valdambriani F., *Realizzazione e prospettive di una grande linea ferroviaria, F.S., 1998*
- Pesce A. e Roscini D., *La nuova stazione ferroviaria di Sanremo, F.S., 1998*
- R.F.I. , *Dossier di valutazione investimenti per la linea Genova - XXmiglia, 2011*
- Sinagra S., “Alta velocità fra Liguria, area centro padana e valichi internazionali”, *Urbanistica*, 148, p. 63-64, 1996
- Tirelli L., “Sull'alta velocità in Liguria. Limiti e prospettive”, *Urbanistica*, 125-126, p. 26-27, 1992

#### **Siti Internet:**

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (giugno 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia,
- [www.area24spa.it](http://www.area24spa.it) (giugno 2011), sito ufficiale della società che gestisce gli interventi sul sedime della ferrovia nel ponente ligure
- [www.comunedisanremo.it](http://www.comunedisanremo.it) (giugno 2011), sito del Comune di Sanremo
- [www.bordighera.it](http://www.bordighera.it) (giugno 2011), sito del Comune di Bordighera
- [www.bordighera.net](http://www.bordighera.net) (giugno 2011), sito amatoriale con notizie storiche ed i attualità relative a Bordighera
- [www.comune.ospedaletti.im.it](http://www.comune.ospedaletti.im.it) (giugno 2011), sito del Comune di Ospedaletti
- [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it) (giugno 2011), sito della regione Liguria

**Atti normativi:**

- Legge 311/2004, “*Finanziaria 2005*”

## 7 Conclusioni

La trattazione è cominciata con alcuni cruciali interrogativi: la trasformazione di aree dismesse ferroviarie può essere il fulcro del rilancio economico, urbanistico, immobiliare e turistico delle entità urbane interessate? E, in caso di risposta positiva, qual'è il reale impatto di un tale progetto sul territorio, ovvero, oltre alle trasformazioni puntuali che investono queste aree, come reagiscono cittadini, imprese, amministrazioni ed altri attori sostanziali dello scenario in questione?

Sebbene siano emersi tra i primi due casi studio molteplici differenze, in entrambi appare chiara la risposta agli interrogativi iniziali.

L'indagine svolta è stata articolata su due livelli di analisi, quello urbanistico e quello economico. Seguire tale linea nel sintetizzare i principali risultati raggiunti appare la modalità più adeguata per delineare una visione complessiva limpida delle tematiche considerate.

Partendo dai risvolti urbanistici, sono stati individuati alcuni concetti chiave:

- pista ciclabile
- accessibilità
- legame mare-città
- centralità
- permeabilità
- inglobamento

Una delle trasformazioni di più evidente impatto, per entrambi i comuni, è costituita dalla creazione di uno **spazio pedonale e ciclabile attrezzato**.

Nel caso di Sanremo, sebbene non sia stato il miglior intervento di trasformazione possibile visto le risorse molto limitate e lo spazio angusto disponibile, la pista ciclabile, lunga 24 km, ha rappresentato un'attrazione da subito molto apprezzata da turisti e cittadini, e, aspetto di maggior rilievo, l'intervento ha messo in moto numerosi piccoli cambiamenti radicali, lenti ed impercettibili e cicli virtuosi secondo una logica crescente.

Per quanto riguarda la città di Ospedaletti, seppure lo spostamento a monte della linea ferroviaria sia avvenuto in contemporanea a quello di Sanremo, il post-intervento ha subito tempistiche fortemente rallentate.

In questa prospettiva, finora sono stati realizzati: il parcheggio interrato, la ristrutturazione dei locali ferroviari e buona parte della pista ciclabile dalla stazione a Sanremo. E' quindi ancora in fase di realizzazione la restante parte della pista ciclabile, dalla stazione al nuovo porto.

Anche qui, così come a Sanremo, si osservano le medesime piccole trasformazioni positive. Tuttavia dato il complessivo ritardo che ha caratterizzato la valorizzazione delle aree dismesse, molte di queste sono ancora in via di definizione e quindi non immediatamente percettibili, rendendone difficile un apprezzamento concreto.

In connessione con la creazione di questa pista ciclabile, l'aspetto che invece appare in modo manifesto, non solo per Sanremo ma anche ad Ospedaletti, è quello elencato precedentemente come **“accessibilità”**, intesa non in senso strettamente urbana ma ad ampia scala.

Se finora questi comuni, e specialmente Ospedaletti, erano essenzialmente città di passaggio, per la maggior parte dell'anno, dove

unica via di collegamento con i paesi limitrofi era l'Aurelia, il riuso delle aree dismesse ferroviarie le ha rese accessibili anche tramite la pista ciclabile. Questa nuova via, che ad Ospedaletti passa attraverso la parte più storica e di maggior pregio dell'agglomerato urbano, permette, ed in futuro permetterà in modo ancor più decisivo, una riscoperta delle attrattività dell'estremo ponente ligure da parte di turisti e abitanti delle località limitrofe.

Secondo questa stessa logica di accresciuta attrattività delle città, gli aspetti che maggiormente rendono apprezzabili le trasformazioni avvenute sull'ex sedime ferroviario sono il valore paesaggistico acquistato dal waterfront e la rinascita di quel **legame città-mare**, perso ormai 140 anni addietro.

In questo senso, la rimozione della linea e la realizzazione del progetto della pista ciclabile ha concretizzato una speranza che molti invocavano già dai primi anni del '900.

Riguardo ad Ospedaletti, la ricongiunzione tra una città, privata del suo elemento più caratterizzante e simultaneamente di maggior valore, e l'elemento stesso è stato possibile grazie alla demolizione del muro, alto in media 4 metri, che impediva l'accesso al mare se non attraverso 4 stretti cunicoli che lo attraversavano. In questo modo, un piccolo paesino privato di ogni valore oggettivo, e quindi paragonabile a qualsiasi altro, è stato dotato di nuova vita, riacquistando la sua natura.

Prima degli interventi di spostamento della linea e conseguente rivalorizzazione dell'area dismessa, la dimensione di spazio residuale, adibito unicamente ad attività turistico-marittime della zona costiera, era qui ancora più evidente rispetto alla vicina Città di Sanremo, essendo stati gli edifici del waterfront completamente privati della vista mare che ne era la caratteristica principale. Ciò nonostante, la restituzione di questo legame costituisce un elemento focale, seppur meno evidente, del



programma di rivalorizzazione delle aree ferroviarie dismesse anche in quest'ultimo caso.

Ulteriore dimensione integrante dei benefici ottenuti in termini di attrattività, è la valorizzazione, oltre che dell'ex sedime, di aree limitrofe non adeguatamente sfruttate o abbandonate, tramite creazione di numerosi e diversificati spazi e attività a servizio di cittadini e turisti che hanno reso la pista ciclabile una nuova **centralità** cittadina.

Un'evoluzione che è stata possibile, nel caso di Sanremo, grazie alla gestione ottimale degli amministratori locali ed in particolare la scelta di non limitarsi alla semplice rimozione dei manufatti ferroviari e alla costruzione di una pista ciclabile, ma bensì intravedere una reale opportunità di integrazione acquistando aree degradate e sfruttando superfici demaniali sottosviluppate limitrofe, e trasformandole in servizi per i cittadini e attività ricettive all'interno di un ampio programma di rivalorizzazione di tutto il water-front della città. Sono stati creati, a titolo di esempio, numerosi parchi, servizi per il cittadino, punti ristoro, b&b, impianti sportivi, e così via.

Sebbene possano considerarsi valide le medesime considerazioni, leggermente differenti, è stata la gestione degli interventi per Ospedaletti poiché non si è potuto dare vita ad un intervento di ampio spettro nel centro storico che comprendesse anche aree limitrofe al sedime, per via dell'assenza di vuoti urbani in prossimità dell'area dismessa. Il ristretto spazio disponibile deve la sua origine al fatto che Ospedaletti sia nata come città di pescatori, determinando un'espansione urbana, progredita dalla spiaggia, già saturata nel 1800, verso monte, senza che il tessuto storico subisse mai reali modifiche.

Questa mancanza, è stata colmata grazie alle politiche urbanistiche dell'amministrazione, la costruzione del porto Baia Verde e gli standard che verranno ceduti. In questo modo verranno create, in futuro,

associazioni nautiche, marittime e sportive, aree ristoro, punti informazioni e servizi per i cittadini, al pari di quanto avvenuto nella località vicina. Inoltre, data la loro vicinanza, la pista ciclabile potrà anche godere dei servizi propri del porto: ristoranti, galleria commerciale, centro benessere, parco botanico, piscina, parco acquatico, parco urbano, parcheggi e club nautico.

Sintetizzando le conclusioni tratte a questo proposito dai due casi, tutti questi interventi hanno permesso e permetteranno l'espansione dell'area di influenza, dovuta alla valorizzazione dell'area ferroviaria dismessa, al di fuori del vecchio sedime.

Da qui scaturisce inoltre un ulteriore risvolto urbanistico-territoriale di cui hanno potuto godere le due città: la **permeabilità** di un'area prima percepita come barriera-ostacolo. Un concetto da intendere come la possibilità per un comune cittadino di percorrere tratte ridotte per raggiungere la località desiderata in un ambiente di notevole qualità paesaggistico-ambientale, in confronto al percorso precedentemente intrapreso, ostacolato da traffico veicolare, inquinamento ambientale ed acustico e da perdite di tempo.

Fino al momento della dismissione della linea ferroviaria, il tracciato costituiva una sorta di “comparto chiuso” che divideva nettamente la città in due: una parte nord e una sud, con diversi livelli di sviluppo e tipologie di attività insediate. La prima, urbanizzata sulla base di un tessuto storico residenziale, tipico di fine ottocento, per ciò che riguarda il centro città, e degli ultimi trentanni, per le aree periferiche, e la seconda caratterizzata per un verso, dal porto e i servizi turistici e, dall'altro, da aree completamente abbandonate.

Grazie allo spostamento della linea, le aree che, nello scenario appena descritto, costituivano lo spartiacque tra due parti dell'agglomerato urbano tra loro contigue eppure, allo stesso tempo, totalmente

indipendenti, diventano il cuore pulsante di una ricongiunzione del binomio Nord-Sud.

Sulla scia della permeabilità, si colloca infine l'ultimo concetto chiave prima citato. La nozione di **inglobamento** inteso come: *andare alla conquista di parti di città per essere, di riflesso, inglobati in essa.*

Nel tentativo di espandere il bacino di influenza dell'intervento all'interno della città con una ramificazione, in senso proprio, che implicasse la conquista di spazi inutilizzati o con potenzialità non sfruttate, e il loro innalzamento a status di maggior utilità pubblica, rendendole fruibili per i cittadini, si è fatto sì che i cittadini stessi e i turisti, a loro volta, si appropriino dell'intera area di congiunzione nei loro usi e costumi quotidiani.

Tale desiderio di rendere propria questa parte di città, appena riqualficata, è apparsa anche dai risultati economico-pubblici dell'analisi e, nello specifico, dalla continua crescita del numero di condomini proprietari di abitazioni, lungo il vecchio sedime, che intraprendono pratiche comunali per richiedere l'accesso diretto alla pista ciclabile dal proprio stabile.

I risvolti economici, invece, sono riconducibili alle seguenti tematiche:

- valori immobiliari
- entrate comunali
- impiego

Riguardo l'aumento dei **valori immobiliari** registrati nelle città di Sanremo e Ospedaletti si è giunti a considerazioni di particolare rilevanza.

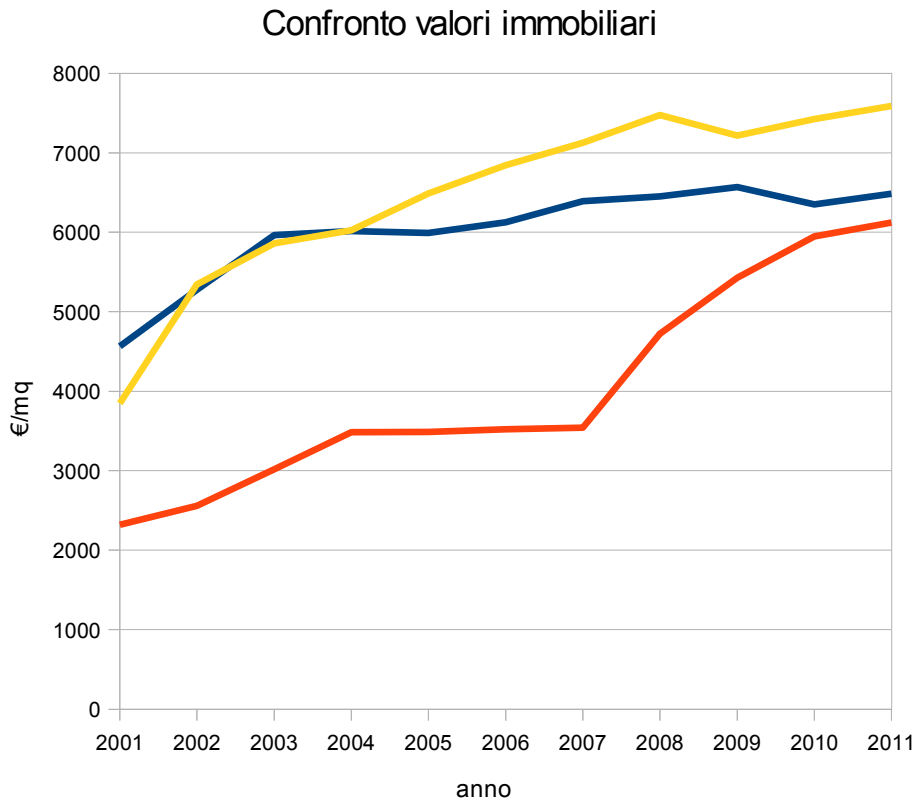
I risultati ottenuti tramite la ricerca intrapresa presso agenzie immobiliari di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera, studi notarili e l'ufficio del registro, relativi agli ultimi 10 anni, prima su Bordighera, dove in assenza di una modernizzazione della rete ferroviaria, è stato possibile quantificare le dimensioni dell'errore dovuto al passaggio alla moneta unica, e poi su Sanremo ed Ospedaletti, sono di seguito riportati:

- a Bordighera è stato registrato un aumento del 41% di cui il 29,5% negli anni 2001-2004 riconducibile al cambio Lira Euro
- a Sanremo un aumento del 97,4%, che depurato del “errore” Lira-Euro (29,5%), risulta essere pari al 67,9%
- ad Ospedaletti una variazione positiva pari al  $163,9\% - 29,5\% = 134,4\%$ .

Volendone sintetizzare le conclusioni, come evidenziato dal grafico, si può notare:

- dal 2001 al 2004 un trend positivo di analoga entità in tutti gli agglomerati urbani, verosimilmente connesso al passaggio all'Euro
- dal 2004 in avanti i valori immobiliari seguono trend diversi. A Bordighera, essi si mantengono perlopiù costanti con leggere variazioni positive legate al normale andamento del mercato italiano. A Sanremo e Ospedaletti, al contrario, i valori aumentano in modo repentino, superando perfino i dati relativi a Bordighera, avvenimento inconsueto per questa zona.
- da notare, infine, il picco negativo che caratterizza sia i dati di Bordighera che quelli di Sanremo, in concomitanza con la crisi economica del 2009-10. Un declino non osservato nel caso di

Ospedaletti, dove gli anni in questione sono quelli degli interventi urbanistici di maggior rilievo per la città, in particolare la demolizione del muro rilevato.



*Tabella 10: Confronto dei valori immobiliari tra il 2001 ed il 2011, per i Comuni di Bordighera (blu) Sanremo (giallo) ed Ospedaletti (rosso) (fonte Agenzie, Atti notarili; elaborazione Possamai)*

Nel contesto odierno in cui i Comuni devono fare fronte alla difficile gestione del patto di stabilità in un periodo di crisi, mentre a livello nazionale si intravede un acceso dibattito sulla possibilità di estendere il pagamento dell'imposta comunale sugli immobili anche alle prime case, provvedimento denominato SuperI.M.U., di grande interesse appaiono i risultati raggiunti in termini di entrate comunali.

Uno dei principali risvolti economico-pubblici della valorizzazione dell'ex sedime ferroviario è infatti costituito da maggiore gettito d'imposta dovuto all'aumento delle rendite catastali, che, tenuto conto dell'altissima percentuale di immobili adibiti a seconda casa, risulta dalla compravendita o ristrutturazioni di un elevato numero di immobili con categoria intermedie.

Considerando innanzitutto Sanremo, dopo diversi anni in cui le rendite non variavano se non di poche migliaia di Lire, dopo il 2001 si verificano innalzamenti che sfiorano i 300-400 Euro nelle zone interessate dallo studio. Per maggiore chiarezza, dato che le rendite medie si aggirano attorno ai 2.000 Euro per immobile, una variazione di questa entità coincide con un 15-20% annuale massimo, per un totale del 68% su di un lasso temporale di 10 anni.

Quanto ad Ospedaletti sono stati distinti due diversi momenti nell'evoluzione delle rendite catastali dal 2001 ad ora: un primo fervore, che ha visto un aumento del 13-15% negli anni 2001-2003, da ricollegare allo spostamento a monte della ferrovia; ed un secondo periodo dal secondo semestre del 2007 in cui gli innalzamenti sfiorano in alcuni casi i 600 Euro. Aggirandosi le rendite medie attorno ai 1.800 Euro per immobile, una variazione di questa entità coincide con un 30%; per una variazione totale del 79% a 10 anni.

Questi introiti potrebbero essere perfino di maggior rilievo, se i comuni si avvalessero della legge 311 del 19.04.2004 (Finanziaria 2005), che prevede la revisione delle rendite catastali (e conseguente incremento dell'imposta sugli immobili) nei casi di appurata incongruenza tra valori catastali registrati e valori immobiliari reali; aggiustamenti, già in corso di valutazione da parte del Governo Monti, che renderebbero queste modifiche automaticamente varate a livello nazionale.

Infine, ultimo tra i tre concetti chiave elencati, la maggior opportunità di **impiego** per imprese locali dovuta alla volontà dei nuovi proprietari di ristrutturare gli immobili appena acquisiti, che ha seguito il repentino aumento delle compravendite nelle zone circostanti l'ex sedime ferroviario.

Ciò ha inoltre determinato, grazie ai contributi di costruzione versati per avviare le pratiche, un ulteriore ampliamento delle entrate comunali.

Per concludere, rispondendo agli interrogativi che hanno guidato il paper, nonostante la presenza di molteplici differenze, sia nel caso di Ospedaletti che in quello di Sanremo, i risvolti urbanistici, ed in particolare:

- nel primo caso, la ricongiunzione tra una città con il suo elemento più caratterizzante, il mare, e la creazione di una nuova via di accesso, ad alto valore paesaggistico, che ne aumentano l'attrattività;
- nel secondo, l'unione tra due parti di città sostanzialmente isolate e la permeabilità che caratterizza il nuovo percorso ciclopedonale;

e quelli economico-pubblici e privati:

- maggiori valori commerciali degli immobili
- maggiori entrate per le amministrazione, sotto forma di gettito delle imposte e richieste di permessi
- nonché maggiori opportunità di lavoro per imprese di costruzioni ed artigianali locali

dimostrano chiaramente come la trasformazione di aree dismesse ferroviarie può e in alcuni casi dovrebbe, senza dubbio, essere il fulcro del rilancio economico, urbanistico, immobiliare e turistico delle entità urbane interessate con benefici, praticamente inconfutabili, per cittadini, investitori nel settore turistico e qualunque parte interessata.

Allargando inoltre la prospettiva oltre la scala comunale, la realizzazione di una pista ciclabile di 24 km e relativi servizi attigui, che in futuro diventeranno almeno 78 km, creano quell'attrattività tanto ricercata che ha mosso i primi passi della nostra analisi.

Questi comuni, le cui priorità sono incentrate sul turismo, ricaveranno da un tale intervento, senza pari a livello europeo, un'accresciuta visibilità.

Infine, a corollario delle conclusioni appena sintetizzate, si collocano i dati relativi a Bordighera. All'interno del vasto progetto che in futuro investirà tutta la Liguria di Ponente, nel caso in cui venisse spostata la linea ferroviaria a monte anche in questa città, essa diventerebbe partenza o punto d'arrivo di questa attrazione lunga 78 km.

I risvolti benefici ipotizzati nel caso di rivalorizzazione del sedime ferroviario sono molto simili a quelli riscontrati per i due casi precedenti.

Nel particolare, a livello urbanistico, la modernizzazione del tracciato permetterebbe una ricongiunzione della città con il mare, assicurando una maggiore attrattività in campo turistico.

Inoltre, in questa medesima prospettiva, le ricerche svolte hanno dimostrato che si potrebbe integrare il sedime ferroviario riutilizzato con il lungomare, in una logica di rivalorizzazione reciproca.



Inoltre, approfittando della presenza di numerose aree limitrofe al sedime, interessanti considerazioni sono state sviluppate sulla possibilità di donare alla città spazi e servizi, al momento non presenti, facendo diventare la zona non solo centro del turismo, ma anche cuore pulsante dell'intera vita cittadina.

Nella medesima prospettiva, infine, ulteriore elemento urbanistico focale dell'ipotetico intervento trattato, è da ricollegare ai concetti di permeabilità ed inglobamento, così come già appropriatamente discussi.

A livello economico, in termini di valori immobiliari, sulla base dei 192 edifici contati nelle immediate vicinanze delle aree di possibile trasformazione lungo il water-front, è stato possibile quantificare numericamente i benefici economici che potrebbero trarre le parti interessate in un lasso di tempo pari a 10 anni, ovvero in media 101,15%.

Essendo il valore attuale medio di vendita al mq di € 6.486/mq, il valore ipotizzabile finale, a 10 anni, sarebbe di € 13.046,60/mq.

A proposito del maggior gettito d'imposta I.C.I. invece, l'intervento condurrebbe ad un' entrata del +66,55%, corrispondente a € 1.041.898,15 nei prossimi 10 anni (5% del bilancio totale).

Così come precedentemente già concluso in relazione ai due casi studio, questo accresciuto gettito comunale, da considerare congiuntamente alle entrate che, in caso di un tale programma di valorizzazione, deriverebbero da richieste di permessi per miglie degli immobili e richieste per l'apertura di accessi alla pista ciclabile (e al lungomare), permetterebbe all'amministrazione di utilizzare questa maggiore liquidità per generare cicli virtuosi, in quella corsa all'attrattività delle città tipica dell'era odierna.

In questo senso l'ipotesi dello spostamento a monte della ferrovia, accompagnata da una gestione capace del post-intervento, costituisce l'ultima inconfutabile prova di come la valorizzazione di aree dismesse, ed in particolare quelle ferroviarie, possa rappresentare una straordinaria opportunità di rilancio urbano e, conseguentemente, dell'economia locale.

## Bibliografia:

- Amendola, G., *La città postmoderna*, Laterza, 1997
- Aymonino A. e Mosco V. P., *Spazi pubblici contemporanei*, Skira, 2006
- Anonimo “Scritto da un ligure”, *Viaggio da Genova a Nizza*, Tipografia Calasanziana, 1865
- Bagnasco, A. e Le Galès, P., *Le città dell'Europa contemporanea*, Liguori Editori, 2001
- Bagnasco, A., *La città dopo Ford*, Bollati Boringhieri, 1990
- Balmori D., *Tra fiume e città*, Bollati Boringhieri, 2009
- Bassetti, P., “Città: nuove forme di governo per essere competitive”, *Impresa & Stato*, Camera di Commercio di Milano, 1994
- Bertolotto A. e Pessano S., “*Da Savona a Ventimiglia in treno*”, *Gazzetta d'Italia*, 1871
- Bobbio, L., *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Laterza, 2002
- Boudon, R., *Trattato di Sociologia*, il Mulino, 1996
- Brandenburger, A. e Nalebuff, B., *Co-Opetition: a revolution mindset that combines competition and cooperation in the marketplace: the game theory strategy that's changing the game of business*, Harper Collins Business, London. 1996

- Campeol, *La pianificazione nelle aree ad alto rischio ambientale*, Franco Angeli, 1994
- Campeol, *Pianificazione ambientale*, in “Dizionario dell’ambiente” (a cura di) G.Gamba, G. Martignetti, ISEDI, 1995
- Canepa Giovanni, *Relazione tecnica descrittiva: Nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo*, 1980
- Castells, M., *La città delle reti*, Reset srl, Milano, 2003
- Catalano, G., *Reti di luoghi. Reti di città*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2005
- Ceriolo Verrando A. M., *Bordighera nella storia*, Ist. Int. Studi Liguri, 1971
- Chiodi C., *La città moderna*, Gangemi Editore, 1945
- Comune di Milano, *Rel. Illustrativa, Accordo di Programma*, 2009
- Dallochio M. e Tamarowski, *Corporate governance e valore*, Egea, 2005
- Dell'Amico F., Rebagliati F., *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia 1872-1992*, Dopolavoro ferroviario di Savona, 1992
- Facchinetti M e Oliva F., *Uno schema strutturale per Milano*, Aracne, 2005
- Finocchiaro E., *Città in trasformazione*, Franco Angeli, 2007
- Gabellini P., *Tecniche Urbanistiche*, Carocci Editore, 2004
- Gaggero G. e Ghersi A., *Il paesaggio di Ventimiglia e Bordighera*, Alinea, 2002
- Gandolfo A., *La Provincia di Imperia*, Blu Edizioni, 2005
- Gandolfo A., *Storia di Sanremo*, C.F.N.S., 2001

- García, M., “Citizenship practices and urban governance in European cities”, *Urban Studies*; 43, pp. 745–765. 2006
- Governa, F. e Saccomani, S., “From urban renewal to local development. New conceptions and governance practices in the Italian peripheries”, *Planning Theory & Practice*, 5, pp. 327–348, 2004
- Guala, C., “Alla ricerca dei grandi eventi: Torino e le Olimpiadi invernali del 2006”, in AA.VV., *Sistemi urbani e futuro*, F. Angeli, Milano, pp. 153-163, 2005
- Guzzo, F., “Tra crescita economica e giustizia sociale: i processi di governance urbana a Barcellona”, *Stato e Mercato*, il Mulino, Bologna, pp. 247-256, 2006
- Harvey, D., *La crisi della modernità*, il Saggiatore, Milano, 1997
- Hohn, U. e Neuer, B., “New urban governance: Institutional change and consequences for urban development”, *European Planning Studies*, 14, pp. 291–298, 2006
- Laurila, H., “Urban governance, competition and welfare”, *Urban Studies*, 41, pp. 683–696, 2004
- Le Galès, P., *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, il Mulino, Bologna, 2006
- Magnier, A. e Russo, P., *Sociologia dei sistemi urbani*, il Mulino, Bologna, 2002
- Manca, G., “Milano nella competizione tra le capitali economiche europee”, *Impresa & Stato*, Camera di Commercio di Milano, 27, 1994
- Martinotti, G., *La dimensione metropolitana*, il Mulino, Bologna, 1999
- Mayntz, R., “La teoria della *governance*: sfide e prospettive”, *Rivista Italiana di Scienza Politica*, il Mulino, Bologna, 1, pp. 3-21, 1999

- Monti C. e Ronzoni R. M., *L'Italia si trasforma: città fra terra e acqua*, BE-MA Editrice, 2007
- Monti C. e Ronzoni R. M., *L'Italia si trasforma: città in competizione*, BE-MA Editrice, 2006
- Morandi C., *Milano: la grande trasformazione urbana*, Marsilio Editore, 2005
- Mulazzani M., “Galleria espositiva e lungomare: Celle Ligure”, *Casabella*, 780, p. 54-59, 2009
- Pedemonte S. e Valdambri F., *Realizzazione e prospettive di una grande linea ferroviaria, F.S., 1998*
- Peticari R., Guida agli enti locali. *Il sole 24 ore*, 2008
- Perulli P., Pichierri A., *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, 2010
- Pesce A. e Roscini D., *La nuova stazione ferroviaria di Sanremo, F.S., 1998*
- Pichierri, A., *Lo sviluppo locale in Europa. Stato dell'arte e prospettive*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2005
- Porter, M., “Cluster and the new economics of competition”, *Harvard Business Review*, November-December, pp.77-90, 1998
- Possamai L. *Le grandi esposizioni come opportunità di trasformazione urbanistica*, non pubblicato, 2007
- R.F.I. , *Dossier di valutazione investimenti per la linea Genova - XXmiglia*, 2011
- Rhodes, R. A. W., *Understanding governance. Policy networks, governance, reflexivity and accountability*, Open University Press, Buckingham, 1997

- Rosso, E., “Torino. Il Piano strategico come strumento di *governance* urbana e promozione territoriale”, in Fedeli, V. e Gastaldi, F. (a cura di), *Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, F. Angeli, Milano, 2004
- Sassen S., *La città nell'economia globale*, Il Mulino, 2003
- Sassen S., *Una sociologia della globalizzazione*, Einaudi, 2007
- Sinagra S., “Alta velocità fra Liguria, area centro padana e valichi internazionali”, *Urbanistica*, 148, p. 63-64, 1996
- Tirelli L., “Sull'alta velocità in Liguria. Limiti e prospettive”, *Urbanistica*, 125-126, p. 26-27, 1992
- Tocci, G., *Governance urbana e democrazia elettronica*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2006
- Veltz P., *Le città europee nell'economia mondiale*, Bagnasco e Le Galès, 2001
- Van den Berg, L., e Braun, E., “Urban competitiveness, marketing and the need for organizing capacity”, *Urban Studies*, 36(5), pp. 987-999, 1999
- Vicari Haddock S., *La città contemporanea*, Il Mulino, 2004

#### **Siti Internet:**

- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (giugno 2011), consultazione delle voci: S.T.U., ferrovia Genova-Ventimiglia,
- [www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com) (giugno 2011), sito ufficiale del quotidiano Il sole 24 Ore per riferimenti ai nuovi strumenti di progettazione concertata

- [www.stupasubio.com](http://www.stupasubio.com) (giugno 2011), sito ufficiale della società che gestisce lo S.T.U Pasubio, per riferimenti alle vicende di Parma
- [www.area24spa.it](http://www.area24spa.it) (giugno 2011), sito ufficiale della società che gestisce gli interventi sul sedime della ferrovia nel ponente ligure
- [www.comunedisanremo.it](http://www.comunedisanremo.it) (giugno 2011), sito del Comune di Sanremo
- [www.comune.ospedaletti.im.it](http://www.comune.ospedaletti.im.it) (giugno 2011), sito del Comune di Ospedaletti
- [www.bordighera.it](http://www.bordighera.it) (giugno 2011), sito del Comune di Bordighera
- [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it) (giugno 2011), sito della regione Liguria
- [www.trail.liguria.it](http://www.trail.liguria.it) (giugno 2011), sito delle ferrovie dello stato per riferimenti allo stato delle trasformazioni della rete ferroviaria in Liguria
- [www.trasportipubblici.info](http://www.trasportipubblici.info) (giugno 2011), sito che tratta dei trasporti pubblici in Italia
- [www.architettilroma.it](http://www.architettilroma.it) (luglio 2011), sito dell' Ordine degli Architetti di Roma
- [www.comune.parma.it](http://www.comune.parma.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Parma consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento oggetto si S.T.U. Area Pasubio e Area Stazione
- [www.comune.fi.it](http://www.comune.fi.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Firenze consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento di modernizzazione della rete ferroviaria
- [www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it) (ottobre 2011), sito istituzionale del Comune di Milano consultato riguardo alle politiche urbane della città focalizzando sull'intervento di modernizzazione della rete ferroviaria ed i P.I.I.



- [www.mbmarquitectes.cat](http://www.mbmarquitectes.cat) Sito dello studio di Architettura guidato da Oriol Bohigas che ha curato il progetto per la nuova Stazione di Parma
- [www.fosterandpartners.com](http://www.fosterandpartners.com) Sito dello studio di Architettura guidato da Norman Foster che ha curato il progetto per la nuova Stazione di Firenze

**Atti normativi:**

- D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267 *"Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali"*
- Decreto Ministeriale LL.PP. 8 ottobre 1998 n. 1169
- Legge 179/1992 *"Norme per l'edilizia residenziale pubblica"*
- Legge 311/2004, *"Finanziaria 2005"*
- Legge Regionale Lombardia 9/99

# Ringraziamenti