



**POLITECNICO
DI TORINO**

Corso di Laurea in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione
Tesi di Laurea Magistrale
A.A. 2016-2017

Giulia Lazzari

VALORI E MEMORIA AL CENTRO DEL PROCESSO DI VALORIZZAZIONE

il caso studio delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure





Politecnico di Torino

Corso di Laurea in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione

Tesi di Laurea Magistrale

A.A. 2016-2017

Valori e Memoria al centro del processo di Valorizzazione

il caso studio delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure

Relatore: prof.ssa Cristina Coscia

Candidato: Giulia Lazzari

Corelatori: prof. Emanuele Morezzi,

dott.ssa Irene Rubino

*Introduzione***PARTE I** La riqualificazione come strumento di recupero della memoria

- | | | |
|----|---|---------|
| 1. | La teoria del valore e i metodi per la stima dei beni culturali | pag. 17 |
| 2. | Il waterfront come ambito di applicazione del progetto di valorizzazione | pag. 23 |
| | 2.1 Approcci, metodi, esempi | |
| | 2.2 I casi di riqualificazione delle archeologie industriali sulla costa ligure | |
| 3. | Introduzione al caso studio | pag. 44 |

PARTE II Analisi preliminari a supporto del decision making: il complesso ex Officine Piaggio all'interno del paesaggio costiero

- | | | |
|----|---|----------|
| 4. | Il contesto di riferimento e il quadro competitivo: | pag. 53 |
| | 4.1 La fascia costiera ligure: | |
| | 4.1.1 geomorfologia e interventi sulla costa | |
| | 4.1.2 Accessibilità e vie di comunicazione | |
| | 4.1.3 Il Finalese, paesaggio e costruito | |
| | 4.2 Le forme di tutela del paesaggio costiero | |
| | 4.2.1 Evoluzione del concetto di paesaggio | |
| | 4.2.2 Piani paesistici e piani paesaggistici | |
| | 4.2.3 Tutela e pianificazione delle aree costiere | |
| | 4.2.4 Tutela e conservazione: le Carte del Restauro | |
| | 4.3 Processualità: | |
| | 4.3.1 Gli strumenti urbanistici regionali, provinciali e comunali | |
| | 4.3.2 Linee guida per la valorizzazione | |
| | 4.4 Analisi della struttura socio-economica: | |
| | 4.4.1 Popolazione | |
| | 4.4.2 Economia e turismo | |
| | 4.4.3 Cultura | |
| 5. | Le Officine Piaggio a Finale ligure: | pag. 121 |
| | 5.1 La storia | |
| | 5.2 Il progetto e il progettista | |
| | 5.3 Innovazione tecnologica, il sistema Hennebique | |
| | 5.4 Le architetture | |
| | 5.5 Le problematiche: | |

5.5.1	La natura giuridica del complesso	
5.5.2	I proprietari e i vincoli	
5.5.3	Le prescrizioni dei piani urbanistici per l'area	
6.	Lo stato di conservazione del complesso:	pag. 175
6.1	Analisi del degrado dell'area	
6.2	Analisi del degrado materico	
7.	Il dibattito attuale:	pag. 185
7.1	La fabbrica e la memoria storica	
7.2	Demolizione o rifunzionalizzazione?	
7.3	iniziative di cittadinanza attiva	

Premessa

PARTE III L'indagine esplorativa a supporto del processo progettuale

8.	Gli elementi e i soggetti coinvolti nel processo progettuale:	pag. 209
8.1	Le esigenze riscontrate e gli elementi di valore	
8.2	Mappatura degli stakeholder	
9.	L'indagine esplorativa: analisi della domanda e delle sue preferenze	pag. 217
9.1	La Disponibilità a Pagare	
9.2	Ipotesi, obiettivi e struttura dell'indagine	
9.3	La configurazione dei questionari	
9.4	Aspetti di innovazione	
9.5	Analisi dei risultati dei questionari	
10.	Le analisi dei dati ricavati dalle indagini	pag. 274
10.1	Analisi comparativa dei giudizi e delle gerarchie di valore espresse	
10.2	Analisi SWOT degli ambiti territoriali	
10.3	Aspetti di innovazione	
11.	La valutazione strategica: linee guida di intervento per ipotesi di scenario	pag. 289
11.1	Linee guida di intervento	
11.2	Ipotesi di scenario	

Conclusioni

pag. 302

- I. BIBLIOGRAFIA
- II. SITOGRAFIA
- III. DOCUMENTI D'ARCHIVIO
- IV. ALLEGATI

INTRODUZIONE

Lungo la costa ligure, superato il promontorio di Caprazoppa in provincia di Savona, appare un grande complesso industriale lungo il litorale che fronteggia il mare. Oltrepassando poi la galleria che attraversa il promontorio si può vedere l'area occupata dalle ex Officine Piaggio di Finale Ligure nella sua interezza.

Si tratta di un'area di 50.000 m² oggi in stato di abbandono e di forte degrado, argomento di cronaca e di grande interesse per il dibattito in corso riguardo al futuro riutilizzo degli edifici che ne costituiscono il complesso. A fronte di proposte che prevedono la demolizione delle architetture che costituiscono il sito ex industriale, sono invece nate da parte di associazioni locali proposte che prevedono invece la conservazione di queste architetture dal forte carattere identitario.

La tesi nasce come strumento di indagine del rapporto esistente tra il patrimonio e la popolazione e si propone di approfondire le motivazioni a favore della conservazione di queste architetture. Motivazioni supportate dallo studio e la ricerca di fonti indirette, storiche ed d'archivio, e l'interrogazione di fonti dirette, come la popolazione locale.

La tesi è strutturata in tre parti:

- La PRIMA PARTE delinea la cornice entro cui si situa il caso studio, il progetto di valorizzazione applicato al tema della riqualificazione del waterfront. Si presenta quindi la possibilità di approcciarsi a questo tema attraverso la disciplina della valutazione economica e la disciplina del restauro, per individuare gli elementi critici e valoriali del caso oggetto di studio. Si delinea quindi il panorama entro cui si trova il complesso ex Officine Piaggio: gli interventi e le politiche di valorizzazione e riqualificazione dei waterfront, in particolare in Liguria.
- La SECONDA PARTE racchiude invece le analisi strategiche condotte, le analisi del contesto territoriale, legislativo e paesaggistico e il quadro conoscitivo entro cui si situa il caso studio. Si passa poi alla descrizione delle architetture del complesso, del loro illustre progettista, Giuseppe Momo, dello stato di conservazione e delle problematiche che si riscontrano, dei progetti in atto e del dibattito in corso.
- la TERZA e ultima parte riguarda invece l'analisi della domanda e delle preferenze individuata attraverso l'uso del metodo del questionario. Si propone quindi la mappatura degli stakeholder coinvolti nel processo di analisi e la delimitazione di un metaprogetto.

PERCORSO METODOLOGICO

1

ANALISI STRATEGICHE

ANALISI DEL
QUADRO COMPETITIVO



2

QUESTIONI ED APPROCCI

- IL VALORE ECONOMICO TOTALE
- IL VALORE PER LA DISCIPLINA DEL
RESTAURO



3

STRUMENTI E METODI
DI VALUTAZIONE STRATEGICA

4

ANALISI DEI RISULTATI

- LA DISPONIBILITA' A PAGARE
- I QUESTIONARI
- L'ANALISI COMPARATIVA

DESCRIZIONE DELLE LINEE GUIDA

PARTE I





Il litorale di Finale Ligure dal promontorio Caprazoppa (fotografia personale)



1.

LA TEORIA DEL VALORE

VALORE E VALORI

Il concetto di valore è alla base di ogni ragionamento economico. Cosa si intende con il termine *valore*? Per il ragionamento economico si tratta di un atto che produce ricadute economiche sulla collettività, identificabili sul piano pratico con l'aumento del flusso turistico e il miglioramento della qualità di vita della comunità attraverso programmi di riqualificazione. I valori sono creati dal corretto inserimento di una funzione all'interno di uno spazio, o di un bene, compatibile con la sua natura e esito di un ragionamento economico¹ derivante a sua volta dalle domande espresse dai segmenti di mercato intercettati.

Si tratta quindi di una definizione ampia che tiene insieme dati facilmente quantificabili, come l'aumento del flusso turistico, e dati invece difficilmente quantificabili, come la qualità di vita.

Con il termine valore non si intende quindi la classica relazione "valore = valore di mercato" ma bensì un sistema strutturato ben più ampio che tiene in considerazione le ricadute sulla collettività.

Secondo la TEORIA DEL VALORE infatti, il valore di un bene culturale, di uno spazio pubblico e in generale di una risorsa per la collettività, non dipende dal processo di produzione né da quello di scambio, in quanto beni non-riproducibili, bensì dalla capacità che essi possiedono di influire sul benessere collettivo.

Questi beni sono caratterizzati dal "valore d'uso sociale"², valore che deriva dalla capacità del bene di soddisfare i bisogni degli individui e di fornire in questo modo utilità sociali. Si tratta però

di un valore d'uso, che dipende quindi

da un utilizzo del bene in questione, motivo per cui non è un valore quantificabile al momento per tutti i casi in cui i beni, culturali o ipoteticamente tali, sono in condizioni di dismissione e inagibilità. Proprio per questo motivo esiste ed è stato identificato il concetto di "valore sociale complesso" o "VALORE SOCIALE COMPOSTO"³, che comprende e mette insieme più aspetti del concetto di valore, che tiene in considerazione anche i benefici goduti e godibili dagli utenti indiretti, potenziali e futuri.

¹ C. COSCIA, E. FREGONARA, "Strumenti economico-estimativi nella valorizzazione delle risorse architettoniche e culturali", Celid, Torino, 2004, pag. 24.

² C. COSCIA, E. FREGONARA, *Ibidem*, pag.23

³ L. FUSCO GIRARD "Risorse architettoniche e culturali: valutazioni e strategie di conservazione. Una analisi introduttiva", Franco Angeli, 1994 in C. COSCIA E E. FREGONARA, *Ibidem*.

DEFINIRE IL VALORE ECONOMICO TOTALE

Il valore economico di un dato bene, di una risorsa culturale nelle sue diverse forme, risulta essere ben distinto dal valore di mercato e arricchito di altri attributi. Anche nel caso in cui si tratti di beni di natura privata, e quindi avente un valore di mercato, risulta infatti riduttivo darne una valutazione a livello puramente monetario. La natura economico - giuridica di questi beni non risulta essere un fattore discriminante. Viene quindi in aiuto la definizione di Valore Economico Totale (VET)⁴, sviluppo del concetto di "valore sociale composto", valore che dipende dalla natura del bene, dalla sua disponibilità attuale, dal grado di protezione e informazione, dalla domanda e dall'opportunità di fruizione.

Il **VET** è costituito quindi da un insieme di valori che è possibile raggruppare in due grandi categorie: i valori d'uso e valori di non uso. I valori d'uso possono essere valori d'uso diretto (Vicarious value), quando il bene o l'area in questione sono utilizzati direttamente dalla popolazione, e valore d'uso indiretto (, quando le persone beneficiano dell'esistenza di un bene anche non utilizzandolo direttamente. I valore d'uso sono quindi valutabili in relazione all'utilizzo di un dato bene o spazio da parte delle persone, visitatori, turisti e residenti che ne fruiscono direttamente. Se però l'oggetto della valutazione non è in uso, poiché si tratta ad esempio di beni o aree dismesse in attesa di un intervento e attualmente non utilizzabili, occorre fare riferimento alla seconda categoria di valori, i "VALORI DI NON USO".

⁴ "Nasce dall'esigenza di riconoscere la presenza di una parte di valore connessa all'uso del bene e di una parte di valore non connessa al suo uso". C. COSCIA E E. FREGONARA, *Ibidem*, pag.27.

Questi si suddividono in:

- Valore di opzione, possibilità di poter godere del bene in futuro.
- Valore di esistenza, utilità percepita dai soggetti per l'esistenza di quel bene⁵.
- Valore di lascito, utilità che deriva dalla consapevolezza che con il proprio intervento si rende disponibile il bene per le generazioni future.



Fig. 1 Elaborazione grafica personale del concetto di Valore Economico Totale.

I valori di "non uso" sono definiti valori soft values o intangibili che però costituiscono un prerequisito fondamentale per i valori economici o hard values rappresentati dai valori d'uso.

In generale il valore dei beni architettonici o storico-culturali è prevalentemente costituito da valori di non uso e si tratta nella maggioranza dei casi di beni non riproducibili né surrogabili.

Per questo motivo la conservazione dei valori sopra elencati costituisce la base del progetto di valorizzazione e garantisce la possibilità di preservare il patrimonio culturale, il territorio e l'ambiente naturale che lo ospita.

⁵Per la definizione di questo valore risulta importante considerare le motivazioni che portano alla considerazione dell'utilità, poiché può essere legata a motivazioni etiche o morali come l'affetto per un amico o parente collegato in qualche modo al bene in questione. G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*, pag.11.

IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE

Il progetto di conservazione, è costituito dalle fasi di conoscenza, restauro e riqualificazione, e rappresenta la prima parte di un processo di rivitalizzazione di uno bene o di un area dismessa e in stato di degrado.

Il progetto di valorizzazione, viene quindi interpretato come un "momento di creazione di valori e plus valori"⁶, a completamento del processo progettuale.

Per valori e plus valori non si intendono solo quelli intrinseci posseduti dal bene o dall'area ma anche quelli estrinseci creati dal progetto di valorizzazione: le esternalità, le ricadute che un progetto, un intervento hanno sulla società, non solo in termini monetari ma anche e soprattutto in termini non monetari.

La valorizzazione, intesa in questi termini, è di essenziale importanza all'interno del processo progettuale per la capacità di tenere in considerazione con particolare riguardo il valore in tutte le sue sfaccettature.

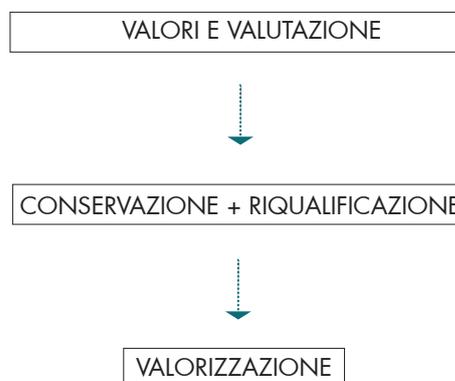


Fig. 2 Elaborazione grafica personale del processo metodologico che porta alla valorizzazione.

⁶ C. COSCIA, E. FREGONARA, Ibidem, pag. 25



2.

IL WATERFRONT COME AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE

INTRODUZIONE

Il tema della riqualificazione del *waterfront* occupa un ruolo di grande importanza all'interno della pianificazione urbana. In molti casi si tratta di aree soggette a grande visibilità, per la loro peculiare posizione che le rende osservabili sia da terra che dal mare. Si tratta di una fascia di terra entro cui la città, il costruito si confronta direttamente con l'ambiente naturale e proprio per questo motivo costituisce un sistema fragile e complesso entro cui operare.

Le architetture che caratterizzano il waterfront sono principalmente di due tipi: le strutture portuali e i complessi industriali. In molti casi si tratta di complessi che posseggono un'importanza storica per l'evoluzione dell'area e della città

stessa, e caratterizzati da architetture che hanno una valenza storico-architettonica che merita di essere tenuta in considerazione.

L'individuazione dei valori che costituiscono il VET, che si inserisce all'interno dei processi di riqualificazione e valorizzazione di aree dismesse, permette anche nel caso del waterfront di porre le basi per preservare e valorizzare le aree e le architetture e per permetterne la loro fruizione alle generazioni future.

In questo caso la definizione di questi valori permette di riconoscere quali sono le diverse dimensioni che caratterizzano il waterfront: dimensione sociale, culturale, politico-economica e ambientale. Tutti questi aspetti coesistono nello spazio di waterfront, uno spazio di confine e di grande complessità.

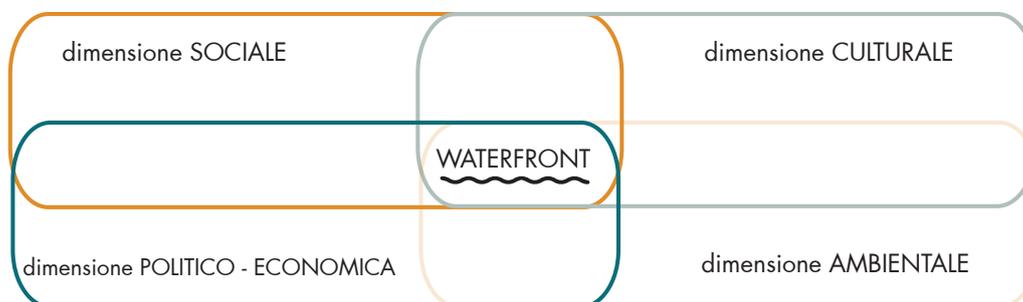


Fig. 3. Elaborazione grafica personale delle dimensioni che interessano l'ambito territoriale del waterfront.

Le AREE PORTUALI rappresentano al meglio la definizione di aree di confine. Sono spazi in cui spesso, la commistione di funzioni e di quelle dimensioni identificate prima, può causare situazioni di conflittualità. Spesso infatti il porto continua a crescere, indipendentemente dall'abitato urbano, e ad abbandonare le aree più antiche in favore di nuovi spazi. Queste aree dismesse possono invece rappresentare il motore per la riqualificazione di grandi porzioni di città in favore non solo della dimensione economica ma anche di quella culturale, sociale e ambientale.

Le strutture portuali spesso sono nate in combinazione con i complessi industriali e l'industria cantieristica navale che naturalmente si è sviluppata lungo le coste. Di conseguenza la riqualificazione di aree portuali coincide di frequente con il tema della riqualificazione dell'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE. IL "patrimonio del lavoro sull'acqua"⁷ è centrale nei processi di rigenerazione delle città d'acqua poiché si tratta in genere di complessi industriali di grandi dimensioni le cui sorti possono influire molto sull'intorno. Inoltre questi grandi edifici presentano in molti casi elementi architettonici di pregio nonché la testimonianza del passato industriale dell'area in cui sorgono. Vengono definite "cattedrali"⁸ dell'archeologia industriale per la loro forte carica metaforica portatrice di memoria e di valori.

Nell'approcciarsi ad un progetto di riqualificazione del waterfront occorre quindi tenere in conto:

- la dimensione urbana dell'intervento
- la conservazione degli elementi di pregio dei complessi

- la conservazione della memoria storica del sito
- la scelta delle nuove funzioni da introdurre in queste aree e negli edifici recuperati
- la gestione del progetto (lo sviluppo di un metaprogetto)
- le fonti di finanziamento

In molti casi si nota come interventi virtuosi hanno permesso di reintegrare zone marginali delle città all'interno di essa, di riutilizzare edifici di significativo valore architettonico riportandoli in vita e di incrementare il miglioramento della qualità della vita in queste parti di città.

Si rileva che gli interventi di recupero meglio riusciti⁹ danno grande importanza all'elemento acqua. Inoltre i manufatti di archeologia industriale appaiono flessibili e adattabili a molteplici funzioni perché si tratta di edifici solidi costruiti per durare e di qualità architettonica elevata. Si tratta in tutti i casi di aree di grande estensione che necessitano quindi di una *mixité* di funzioni per essere rivitalizzate ed evitare di diventare nuove aree periferiche.

⁷ R. BRUTTOMESSO, "Il patrimonio del lavoro sull'acqua", in "Water and Industrial Heritage", Marsilio, 1999, pag. 8.

⁸ F. CALZOLAIO, "Le cattedrali dell'archeologia industriale costiera", Venezia, 2006, EditGraf.

⁹ F. MANCUSO, "L'acqua dell'archeologia industriale", in R. BRUTTOMESSO, *Ibidem*, pag. 14

2.1 APPROCCI, METODI, ESEMPI

Il caso delle ex Officine Piaggio, oggetto della tesi, porta a considerare quale sia il panorama e le prospettive attuali in tema di waterfront.

I primi interventi¹⁰ di riqualificazione di aree di waterfront sono databili agli anni '70-'80 del Novecento. Sono interventi spesso legati a programmi di sviluppo dello spazio pubblico, a operazioni di carattere immobiliare, ma anche, in alcuni casi come in Inghilterra e in Olanda, a iniziative di housing sociale. Negli USA poi, i maggiori interventi sui waterfront coinvolgono sia le amministrazioni locali, che quelle centrali, assumendo dimensioni di grandi progetti strategici per la città.

Emblematici e già ampiamente approfonditi in quanto esempi virtuosi, sono i casi rappresentati dalla conservazione e riqualificazione l'ex Bankside Power Station, oggi Tate Modern¹¹ a Londra, gli interventi sul complesso industriale della Ruhr¹² lungo il bacino del fiume Emscher, o ancora la il caso di ridisegno del waterfront di Barcellona.

Anche in Italia il caso della riqualificazione del porto antico di Genova, operato da Renzo Piano nel 1992 in occasione delle Colombiadi, o la riqualificazione dell'ex Arsenale di Venezia in luogo di attività produttive, espositive e museali, rappresentano interventi riusciti che hanno favorito la rivitalizzazione culturale e sociale di aree di grandi dimensioni. In tutti questi casi si registra che l'intervento pubblico ha avuto una posizione di rilievo nel favorire forme di intervento privato garantendo però la salvaguardia

¹⁰ R.PAVIA, "Waterfront, dal conflitto all'integrazione - from conflict to integration", Trento, 2012, pag 46.

¹¹ Informazioni reperibili al sito: <http://www.tate.org.uk/visit/tate-modern>

¹² E.GIANI, "Concept Ruhr", Luav Giornale dell'università, n 134, Venezia, 2013.

della dimensione culturale, sociale e ambientale.

Proprio a Venezia il centro Città d'Acqua, nato nel 1989, si occupa di svolgere attività di ricerca sul tema della riqualificazione del waterfront: il rapporto che instaura con la città, la manutenzione delle città costiere e i rapporti con le infrastrutture.

Nel luglio del 2000¹³ a Berlino, la società Wasswestadt GmbH di Berlino in collaborazione con il Centro Internazionale Città d'Acqua di Venezia nel corso di un seminario internazionale ha approvato i "10 principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di waterfront urbano":

1. Garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente
2. I waterfront sono parte del tessuto urbano esistente.
3. L'identità storica dà carattere a luogo
4. Dare priorità al mix di funzioni
5. L'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile
6. I progetti sostenuti da partnership pubblico private procedono più rapidamente.
7. Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità.
8. Il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine
9. La rivitalizzazione è un processo con-

¹³ T. VINCENTI "Waterfront, valori e valutazioni. Approcci teorici e metodologici per la costruzione di un modello sperimentale di valutazione ex post per il "caso Porto" e per la riqualificazione urbana", tesi di dottorato, rel. Luigi Fusco Girard, 2011.

tinuo

10. I waterfront traggono beneficio dagli scambi culturali internazionali.

Questi 10 punti riassumono le tematiche già individuate e costituiscono una base comune per lo sviluppo di progetti di riqualificazione.

In generale le connotazioni orografiche ed insediative dei siti, il pregio monumentale ed architettonico dei complessi portuali e industriali storici, e le problematiche di ordine giuridico, amministrativo e politico, sono alcuni dei fattori che possono spiegare la maggiore difficoltà¹⁴ di avviare, in Italia, politiche di riqualificazione dei waterfront.

Anche in ambito europeo e internazionale esistono casi in cui il waterfront, in quanto area di vuoto urbano, viene riqualificato a solo scopo turistico, alberghiero o residenziale senza salvaguardare la conservazione delle emergenze architettoniche e la dimensione sociale e culturale dell'intervento.

IL WATERFRONT DI LIVERPOOL

È un sito inserito nella World heritage List in Danger¹⁵ redatto dall'UNESCO, lista che contiene tutti i patrimoni mondiali minacciata da una non adeguata conservazione dovuta a scarse politiche di tutela, possibili progetti di pianificazione urbana, conflitti etc. Questa decisione è stata presa in seguito alla proposta di progetto Liverpool Waters da 5,5 miliardi di £, per l'insediamento di attività alberghiere e unità residenziali. Il progetto si presenta come sostenibile dal punto di vista ambientale ma poco integrato dal contesto in cui si colloca e che altera in maniera importante lo skyline della città. L'inserimento del sito nella lista UNESCO

¹⁴ R.PAVIA, "Waterfront, dal conflitto all'integrazione", List Lab, 2012, pag 78.

¹⁵ Dal sito: <http://whc.unesco.org/en/danger/>

ha permesso la conservazione.

Nonostante l'intervento dell'English Heritage¹⁶ il comune si è espresso favorevole alla concessione di permessi edilizi nel 2012 aprendo un processo tra le parti e il World heritage Committee decide di iscrivere il sito alla lista in Danger.



Fig. 4 Fotomontaggio del progetto Liverpool Waters (Fonte: <https://www.e-architect.co.uk/liverpool/liverpool-waters-central-docks>)

Le previsioni¹⁷ World Heritage Committee prevedevano la possibilità di togliere dalla lista il sito in vista di una corretta conservazione di questo patrimonio industriale riassunta in questi punti:

- tutela dell'Outstanding Universal Value della città di Liverpool
- valutazione attenta dell'impatto e della leggibilità architettonica della città
- ridurre la densità urbana e l'altezza degli edifici proposta
- organizzazione di workshop tecnici che prevedevano la collaborazione di tutti gli enti coinvolti.

Inoltre la cittadinanza ha intrapreso attività e campagne, come Stop the Rot, a

¹⁶ Dal sito: <http://www.english-heritage.org.uk/>

¹⁷ M. ORLANDO, "Il waterfront di Liverpool: ipotesi di conservazione e valorizzazione per un bene fragile", Rel. Emanuele Morezzi, Paolo Mellano, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il restauro e valorizzazione del patrimonio, 2016, pag. 105 e seguenti.

sostegno della conservazione degli edifici che necessitano di particolare tutela.

LA BATTERSEA POWER STATION

Ancora in ambito anglosassone si trova il caso di archeologia industriale sulle sponde del Tamigi della Battersea Power Station. È una ex centrale termo elettrica costruita nel 1933 dall'architetto Gilbert Scott e dismessa dagli anni '80. Nel 2012 il sito è stato messo in vendita e sono stati presi impegni con l'agente immobiliare Knight Frank e successivamente nel 2016 con il gruppo Apple.

A partire dal 1983 è nata un'associazione Battersea Power Station Community Group¹⁸ con l'obiettivo di salvaguardare i desideri della comunità in merito ai progetti proposti per l'area.

Oggi è ancora in corso il dibattito riguardo la rifunzionalizzazione dell'area a scopo turistico - residenziale¹⁹.



Fig. 5. Ipotesi progettuale proposta nel 2012 (Fonte: <https://www.e-architect.co.uk/liverpool/liverpool-waters-central-docks>)

¹⁸ Dal sito: <http://www.batterseapowerstation.org.uk/bpscg.html>

¹⁹ Dal sito: <https://batterseapowerstation.co.uk/>

PORTO RECANATI

Un esempio simile non per dimensioni dell'intervento ma per le decisioni in atto è quello del waterfront di Porto Recanati dove si trova l'ex fabbrica di proprietà Montedison oggi dismessa e in stato di degrado.

L'edificio²⁰, ex Montedison di Porto Recanati, fungeva da magazzino per la ditta produttrice di concime ed è quanto rimane dell'intero complesso produttivo opera di Pierluigi Nervi e realizzato agli inizi degli anni '60. Il complesso industriale originale comprendeva un corpo principale più a Sud adibito alla produzione che si innestava, nell'edificio che resta a forma di paraboloide il cosiddetto "Capannone Nervi". Costituisce un esempio di grande innovazione tecnica e architettonica, per l'uso degli elementi strutturali e l'assenza di decorazioni. Questo bene ha un vincolo monumentale voluto dalla Soprintendenza regionale e decretato nel 2002 dal Ministero per Beni e le Attività culturali.

Anche in questo caso la cittadinanza di Porto Recanati si è espressa in favore della conservazione dell'edificio.

Questo paraboloide costituisce uno dei paraboloidei progettati da Nervi presenti in Italia.



Fig. 6 La ex Montedison sul litorale di Porto Recanati (Fonte: <https://www.cattedralidelmare.it/gallery.html>)

²⁰ Dal sito: <https://www.portorecanati.it/ex-stabilimento-montecatini/>

L'edificio versa in stato di abbandono ed è in attesa di un recupero. I progetti che sono stati presentati non presentano caratteristiche architettoniche e funzionali compatibili con il luogo.



Fig. 7 Ipotesi progettive (Fonte: <https://www.disegno47.com/ex-montedison-porto-recanati-d47>)



Fig. 8 Ipotesi progettive (Fonte: <https://www.disegno47.com/ex-montedison-porto-recanati-d47>)

2.2 IL WATERFRONT DELLA COSTA LIGURE

Per quanto riguarda la costa ligure, oltre al caso emblematico del Porto Antico di Genova, sono numerosi gli interventi lungo il waterfront che hanno modificato e continuano a modificare la linea di costa.

Si riconoscono, in questo caso, due diverse tipologie di waterfront: le strutture portuali riqualificate o i complessi di nuova costruzione e i siti industriali in via di riqualificazione o demolizione.

GLI INTERVENTI PORTUALI SUL LITORALE

La Liguria è la regione italiana con la maggiore offerta di posti barca²¹: circa 18.000, distribuiti lungo la costa tra le province di Imperia, Savona, Genova e La Spezia.

Gli interventi portuali hanno modificato radicalmente l'arco costiero rendendolo più frammentato e contribuendo al fenomeno dell'erosione del litorale. In particolare lungo la riviera di Ponente si possono identificare quattro tratti costieri che sono separati dalle maggiori strutture portuali che coincidono con i capoluoghi di provincia:

- Dal confine di stato al molo di Porto Maurizio (XIX sec.), tratto che comprende i porti di Bordighera, Sanremo, Aregai, S. Lorenzo al Mare e le opere di difesa del litorale a Sanremo.
- Da Porto Maurizio al promontorio di Capo Mele e la struttura portuale di Andora (seconda metà 1960), comprende i porticcioli di Diano Marina, S. Bartolomeo e Andora. Le opere per la difesa del litorale han-

no completamente modificato l'equilibrio dinamico sedimentario.

- Da Capo Mele al porto di Vado (1970), comprende i porticcioli di Alassio, Loano e Finale Ligure. Nel tratto Albenga-Ceriale la struttura a protezione della ferrovia ha causato la scomparsa della spiaggia.
- Da Vado al porto di Genova Voltri (1980), il waterfront della città di Genova costituisce un ostacolo insuperabile per i sedimenti, in questo tratto sono presenti spiagge abbastanza ampie e i porticcioli di Arenzano e Varazze.



Fig. 9 Il grande complesso portuale di Sanremo (IM) (Fonte: Google Maps).



Fig. 10 Le opere di difesa dall'erosione delle spiagge lungo il litorale di Sanremo (Fonte: Google Maps).

²¹ Dal P.T.C. della Costa disponibile al link: / www.regione.liguria.it

Inoltre lo sviluppo del turismo costiero a partire dagli anni '60 del Novecento ha favorito la costruzione di porti turistici²² di medie o piccole dimensioni lungo tutto l'arco costiero. Questo fenomeno continua tutt'ora ad essere in aumento e tra gli ultimi interventi effettuati ci sono la costruzione del porto di Loano "Marina di Loano" (2011) al confine con Pietra Ligure, e il porticciolo di Borghetto Santo Spirito "Poseidon" (2015). Tra le opere in corso d'opera²³ ci sono:

- La piattaforma multipurpose di Vado Ligure (SV): il complesso portuale più avanzato del sistema ligure, concepito per le navi di ultima generazione.
- L'ampliamento del terminal container di Calata Bettolo (Genova): riorganizzazione dell'intera area, aumento della quantità di banchine e di magazzini al servizio delle merci.
- L'ampliamento del terminal container dei moli Ronco e Canepa (Genova): unione dei due pontili per la creazione di una nuova piattaforma per i container e dragaggio dei fondali per consentire l'attracco dei porta-container.
- Funivie Savona e Parco Bragno (SV): la riorganizzazione del terminal carbonifero del porto di Savona, con attenzione alla compatibilità e all'impatto ambientale.
- Ampliamento del terminal container del Porto della Spezia: il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione di una nuova banchina di completamento e collegamento fra il terminal Contship ed il terminal Tarros, e la riorganizzazione delle marine di Canaletto e di Fossamastra.
- L'ampliamento del Molo Garibaldi,

nel Porto della Spezia: ristrutturazione della parte di ponente e della calata Malaspina.

- Il progetto di riconversione e valorizzazione del waterfront urbano della Spezia: il progetto, conseguente alla definizione di un masterplan è stato affidato dall'Autorità Portuale e all'architetto Llavador, vincitore di un concorso internazionale, ed attualmente è in corso di definizione.

²² Dal P.T.C. della Costa disponibile al sito: www.regione.liguria.it

²³ Dal sito: www.regione.liguria.it/infrastrutture-e-trasporti/porti.html

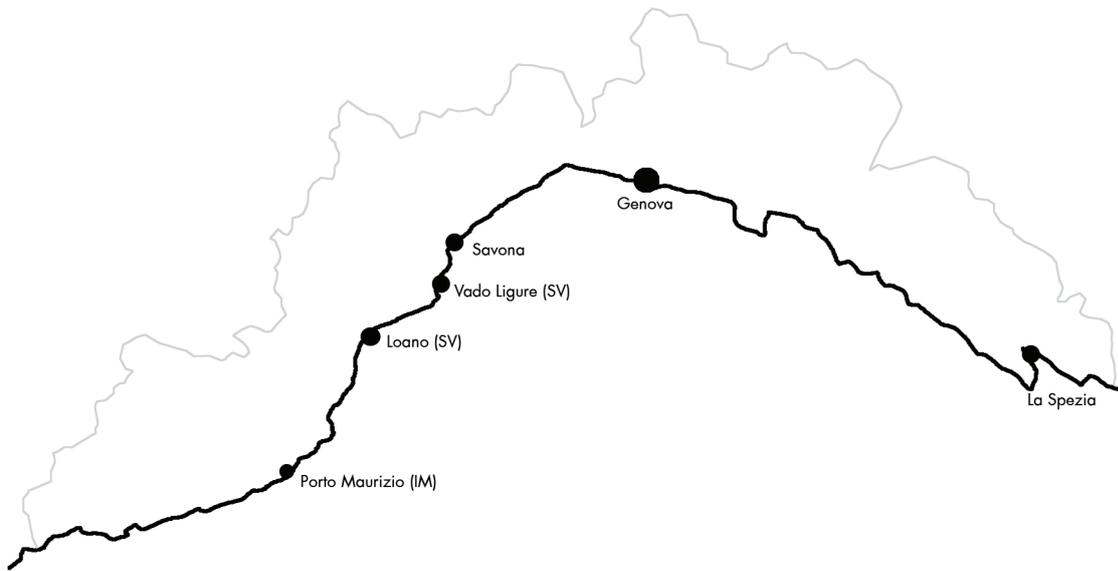


Fig. 11 Elaborazione grafica personale: mappatura degli ampliamenti portuali in corso lungo la riviera ligure.



Fig. 12 Complesso portuale di Porto Maurizio (IM), (Fonte: Google Earth)



Fig. 13 complesso portuale di Loano (SV) (Fonte: Google Earth)



Fig. 14 Complesso portuale di Vado Ligure (SV) (Fonte: Google Earth)



Fig. 15 Complesso portuale di Savona (SV) (Fonte: Google Earth)



Fig. 16 Complesso portuale di Genova (GE) (Fonte: Google Earth)



Fig. 17 Complesso portuale di La Spezia (Fonte: Google Earth)

LE INDUSTRIE SULLA COSTA LIGURE

L'industrializzazione della Liguria si sviluppa nel XIX secolo conseguentemente ai cambiamenti infrastrutturali avvenuti all'interno della fascia costiera che fino a quel momento risultava difficilmente percorribile via terra. Nella seconda metà dell'800 a Sestri Ponente²⁴, adiacente al bacino portuale di Genova, il paesaggio della villa tradizionale è già soppiantato da quello della città industriale, e sul finire del secolo l'industrializzazione è presente in tutti i grandi centri regionali.

A cavallo tra Otto e Novecento emerge per importanza il settore meccanico e metallurgico, per la presenza dell'industria cantieristica che ha qui dei poli di grande attrazione nelle città portuali di Genova, Savona e La Spezia. Per lo stesso motivo si può riconoscere una considerevole dimensione media delle industrie che si concentrano nell'area del genovese e del savonese e in generale nel Ponente ligure.

I settori industriali e le relative industrie²⁵ presenti in quest'area sono:

- Meccanica e elettromeccanica: primo segno della nascita della civiltà industriale e motore trainante dello sviluppo industriale della Regione.
- Siderurgia: i gruppi imprenditoriali genovesi nel XIX secolo ne avevano promosso lo sviluppo per l'utilità nell'industria meccanica e navale, oggi ne rimangono pochi esempi.
- Cantieristica: la produzione navale è un elemento di identità economica e sociale che caratte-

²⁴ S. DE MAESTRI, R.TOLAINI, "Storie e itinerari dell'industria ligure", edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 7 e seguenti.

²⁵ Suddivisione operata nel testo: "Storie e itinerari dell'industria ligure", *Ibidem*.

rizza a partire da metà Ottocento a oggi la costa ligure.

- Industria alimentare: sviluppatasi poiché la regione è al centro dei traffici mediterranei, in particolare produzione di zucchero e olio.
- Chimica e petrolio: motivazioni ecologiche e di protezione dell'ambiente hanno oggi portato alla dismissione o delocalizzazione di queste industrie
- Elettronica e high tech: in particolare nell'ambiente genovese e Sestri Ponente, settore in ascesa dopo il processo di deindustrializzazione della città.

La maggioranza di questi siti industriali è localizzata lungo la costa nei pressi delle aree portuali, della linea ferroviaria e di corsi d'acqua, per chiari motivi di comodità e rapidità negli spostamenti e di reperimento delle materie prime. Fanno eccezione quelle fabbriche che si trovano nell'entroterra della Regione, in particolare in provincia di Savona, lungo la direttrice che porta verso il Piemonte (ex ACNA di Cengio, SIPE - Ferrania di Cairo Montenotte), e nell'entroterra della provincia di Genova (a Mignanengo, Isoverde, Ceranesi, Busalla, Montoggio), caratterizzato dalla presenza di diversi acquedotti di proprietà dell'Iren.

Ai fini di questa ricerca risulta interessante approfondire le vicende di tutti quelli stabilimenti che si trovano lungo la linea di costa, che hanno contribuito in passato all'evoluzione del territorio e contribuiscono tutt'ora a modificarne l'aspetto. Individuare quale sia attualmente la condizione di questi stabilimenti industriali risulta utile al fine comprendere quali siano le politiche in atto sul territorio in materia di siti di archeologia industriale che si trovano in una zona di *waterfront* dove sembra inevitabile una riconversione ad uso terziario-turistico.

Provincia di Imperia:

- AAMAIE, sottostazione elettrica, Sanremo, sito dismesso.
- Società Rinaldo Negri – CIELI – Tirreno Power, centrale idroelettrica, Arma di Taggia, sito in uso.
- AAMAIE, sottostazione elettrica, Arma di Taggia, sito dismesso.
- **Società Siderurgica Ligure Occidentale – Ferriere Oneglia**, Imperia, sito demolito dopo l'acquisto del marchio "Agnese" mantenute solo le torri del demanio.
- Pastificio Agnese Agnese – Colussi Group, Imperia, sito in uso.
- Sasso sede, sito riconvertito in camera di commercio: demoliti i volumi annessi di servizio, Imperia.
- Fratelli Carli, Oneglia, stabilimento demolito durante la guerra, oggi museo dell'Olivo in palazzo liberty anni 20 sede della società fino al 1907.

Provincia di Savona:

- Officine di Finalmarina – ex Piaggio Aero Industries, GEFIM S.p.a, Finale Ligure, sito dismesso.
- Società Rinaldo Negri – CIELI – ENEL, sottostazione elettrica, Lavagnola, sito riconvertito in residenziale.
- Società Rinaldo Negri – CIELI, centrale termoelettrica, Savona, dal 2005 progetti di riconversione, la Soprintendenza ha dichiarato interesse culturale.
- **Tardy e Benech, ex Italsider**, Savona, sito dismesso in parte demolito e in parte riconvertito.

Provincia di Genova:

- Parco tecnologico – scientifico Erzelli, Genova, sito riconvertito.
- Magazzini del Cotone, Genova: riconvertito a centro congressi nel porto di Genova²⁶.
- Istituto Internazionale Comunicazioni, Villa E. Piaggio, Genova, sito riconvertito.
- Cantiere di Riva Trigoso, Fincantieri, Sestri Levante, sito in uso.
- Stabilimento Montecatini, Tecnoyacht, Sestri Levante, sito in uso.
- **Stabilimento meccanico Ansaldo, centro commerciale Fiumara**, Genova Sampierdarena, sito riconvertito.

²⁶ Dal sito: <http://www.centrocongressigenova.it/>

- **Grandi Artiglierie Ansaldo**, Cornigliano, sito in uso da Ansaldo Energia e Ansaldo Nucleare.
- **Fonderie di Ghisa Ansaldo di Moltedo**, Sestri, sito dismesso.
- Piaggio – Elsag, Sestri Ponente.
- La Stella d'Italia, Genova Voltri, ferriera, dismesso e in attesa di riqualificazione e problemi urbanistici.
- Ilva, Genova Bolzaneto, sito riconvertito: mercato ortofrutticolo di Genova.
- Ilva sede direttiva, Genova, sito riconvertito ad uso albergo.
- Acciaierie Ansaldo a Campi, Genova, sito riconvertito: dismesso a partire dal 1988 e demolito tutto tranne la pressa.
- Stabilimento Ilva a Cornigliano, sito riconvertito in parte e in parte ad uso industriale.
- Area riparazioni navali Genova, sito in uso.
- Eridania, Sampierdarena, sito dismesso, ristrutturato e ora sede della Facoltà di Scienze della formazione.
- **Silos ponte parodi, Genova porto antico**, sito demolito in favore di una piazza polifunzionale.

Provincia di La Spezia:

- **Arsenale Marittimo Militare, La Spezia**, edifici demoliti dai bombardamenti e ricostruiti e riconversione di alcuni edifici per gli attuali usi, sito in uso solo più manutenzione e rinnovo unità navali, museo navale
- Quartiere Umberto I, La Spezia, sito in uso o riconvertito
- SIEL, sottostazione elettrica, La Spezia Migliarina, sito in uso o riconvertito.
- CerPELLI e C., termomeccanica, La Spezia, sito in uso e in parte riconvertito.
- **Vickers – Terni, OTO Melara/ ASG Superconductors**, La Spezia, sito in uso, produzione di cannoni navali.
- FIAT San Giorgio – Cantiere del Muggiano, La Spezia, sito in uso.
- Fonderia di Pertusola – Cantiere del Muggiano, La Spezia, sito in uso industriale.

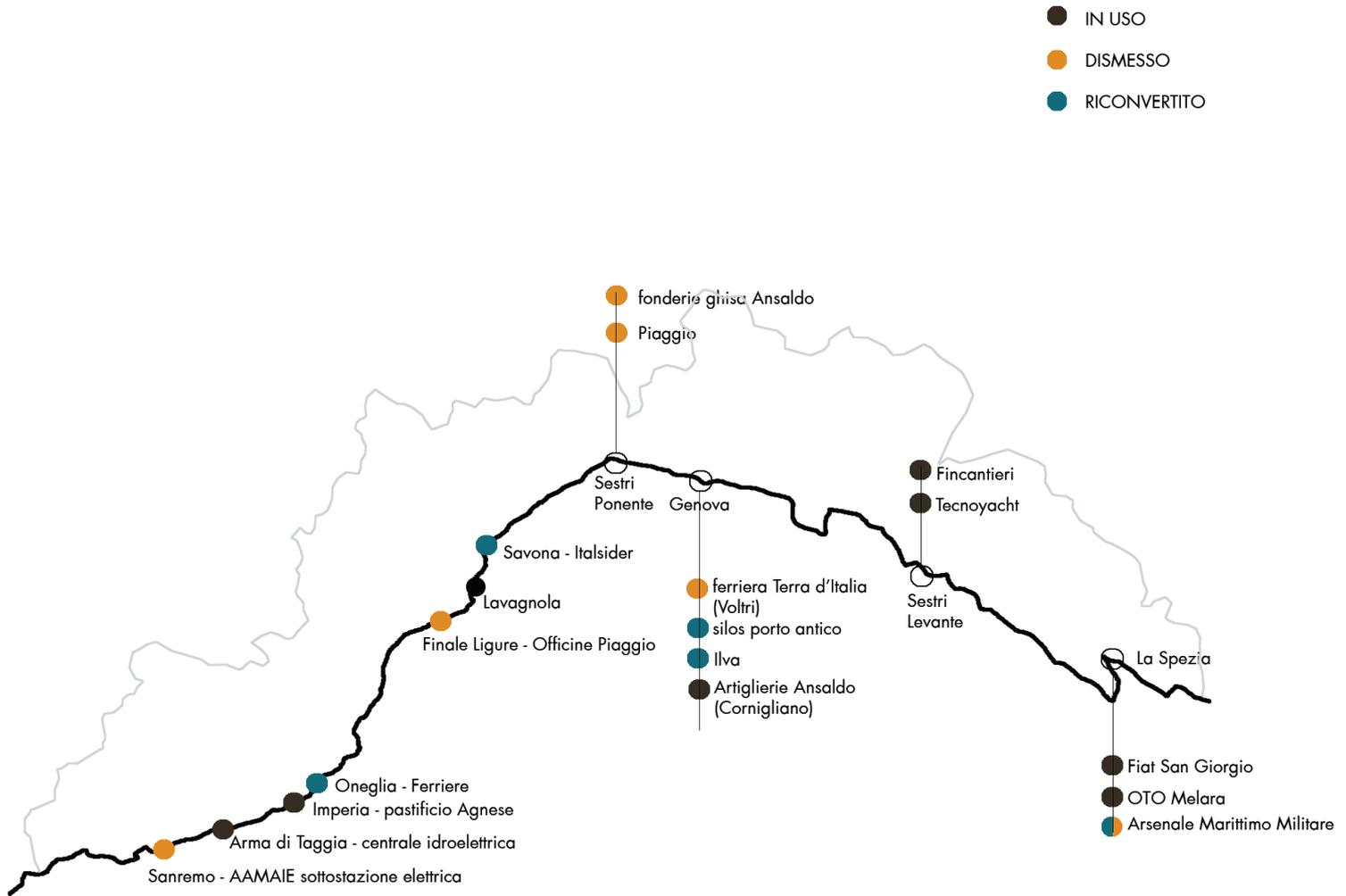


Fig. 18 Elaborazione grafica personale: mappatura dei siti o complessi industriali lungo la riviera ligure.

CASI ESEMPLARI: POLITICHE IN ATTO PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

Di tutti questi complessi industriali alcuni suscitano particolare interesse per le scelte operate che hanno portato in alcuni casi alla loro demolizione e in altri casi alla riqualificazione di diverso tipo. Nella provincia di Imperia uno dei casi più importanti è quello delle FERRIERE DI ONEGLIA²⁷. Il complesso siderurgico fu costruito nel 1906 tra la marina di Porto Maurizio e il centro di Oneglia dalla Società Siderurgica Ligure Occidentale ed è costituito da due grandi capannoni affiancati, il locale gasogeni, il laboratorio chimico e i magazzini. Per la costruzione fu utilizzato calcestruzzo con sistema Hennebique ad opera della ditta Porcheddu di Torino. Nel 1929 viene acquistato dall'Ilva ma già a partire dall'anno seguente tutte le attrezzature vengono spostate negli stabilimenti di Bagnoli e Piombino. Dal 1930 non viene più utilizzato e restano abbandonati i capannoni industriali, le tre ciminiere e la palazzina uffici. Nel 1994, a seguito di una denuncia di Italia Nostra a causa del grave degrado del complesso e in particolare della ciminiera maggiore, solo questa viene sottoposta a vincolo ai sensi della legge 1089 del 10 giugno 1939 e l'intero complesso è catalogato come monumento. Ma nel 2000, dopo il passaggio di proprietà alla Agnesi, il complesso viene demolito con un procedimento d'urgenza. Restano solo le ciminiere e la Palazzina Uffici di proprietà del demanio.

A Savona lo spazio oggi costituito da un ampliamento dell'area portuale era occupato dallo stabilimento della Tardy e Benech, poi ITALSIDER²⁸. L'imprenditore

metallurgico Giuseppe Tardy insieme ai fratelli Benech, ingegneri, chiedono nel 1860 la concessione per l'impianto di un complesso industriale nella zona portuale e in previsione della costruzione della linea ferroviaria Genova Voltri-Savona. Il progetto dell'Officina è costruito, secondo le tecniche e le tecnologie ottocentesche, da una struttura monopiano in muratura portante scandita in facciata da archi a tutto sesto e con copertura a falda sorretta da capriate. Nel 1882 viene completato il nuovo stabilimento su un terreno di concessione demaniale di 27.400 mq. Nel secondo Dopoguerra lo stabilimento diminuisce la produzione e vengono dismessi i capannoni e l'acciaieria sul fronte mare e vengono demoliti lasciando solo una delle ciminiere. Dopo la liquidazione di Finsider nel 1988 lo stabilimento viene privatizzato e dopo un fallimento dismesso nel 1990. Nel 1993 la Società Orizzonte Savona insieme al Consorzio Vecchia Darsena presenta un progetto per la riqualificazione del fronte mare con il recupero della Vecchia Darsena e il recupero ad usi turistici dell'area ex-Italsider. Nel 1996 la Costa Crociere trasferisce la sua base da Genova a Savona dove decide di investire nella costruzione di un terminal turistico. Nel 1998 viene approvato il PRUSST, Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio che prevede una trasformazione in senso urbano dell'area. Viene quindi approvato lo Schema di Assetto Urbano, SAU, con il masterplan dell'architetto Riccardo Bofill. Ad oggi è stata realizzata la nuova Stazione Marittima, il Palacrociera (2003), la banchina per l'attracco delle navi, edifici residenziali, la torre Orsero (2007), e il complesso residenziale Crescent (2010). Degli ex stabilimenti industriali²⁹ resta una delle sei ciminiere, alcuni capannoni sul fronte mare e l'edificio ottocentesco, ad oggi recuperato per gli uffici della Polizia.

²⁷ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, "Storie e itinerari dell'industria ligure", edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 79.

²⁸ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag. 67.

²⁹ Articolo del 24/02/2014 dal sito: <http://www.archeologiaindustriale.org/cms/10-marzo-1884-firma-dellatto-costitutivo-della-saffat/>

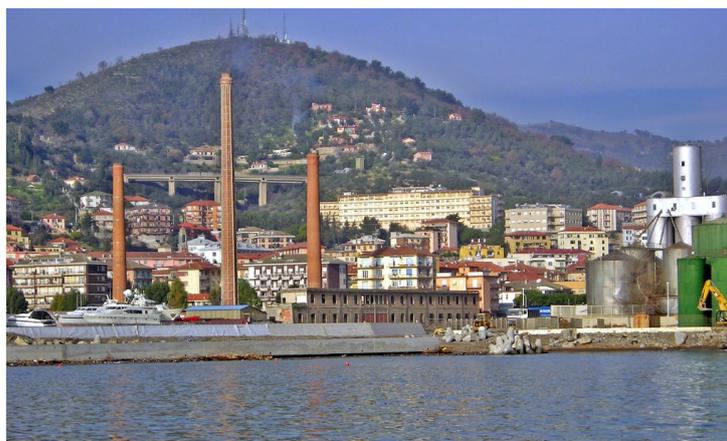


Fig. 19 Le Ferriere di Oneglia oggi. (Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/1532181>)



Fig. 20 Immagine storica dell'ex complesso industriale Italsider di Savona. (Fonte: <http://www.archeologiaindustriale.org/cms/lo-stabilimento-di-savona-della-soc-terni/>)



Fig. 21 Ex complesso industriale Tardy e Benech (Genova), oggi centro commerciale Fiumara. (Fonte: <http://www.ponenteoggi.it/categorie/leggi-articolo/argomento/cultura/articolo/genova>)

Nell'area del genovese sono più frequenti i casi di archeologia industriale dismessa, demolita o riqualificata che si possono incontrare. In particolare molti di questi fanno capo al nome della famiglia Ansaldo³⁰ che inizia il sodalizio con l'industria a partire da metà Ottocento. Giovanni Ansaldo (Genova 1818- 1859), ingegnere che aveva potuto accrescere le sue conoscenze a livello tecnologico nella realtà industriale di Londra e durante l'Esposizione Universale londinese del 1851, diventa una figura di spicco nella Genova industriale dell'epoca. Nell'intorno del capoluogo genovese, a Sampierdarena, già nel 1832 si innestano i primi opifici ad opera di imprenditori stranieri come la fonderia Balleydier e le officine Taylor e Prandi nucleo originario dell'Ansaldo. Le Officine Taylor e Prandi oggi FIUMARA³¹, vengono costruite per la produzione di locomotive lungo il torrente Polcevera o Fiumara. Lo stabilimento ha una struttura innovativa orizzontale a differenza di quelle pluripiano, che permette miglior illuminazione e ventilazione, ma è ancora costruita in mattoni e capriate lignee. In quest'area, detta Val Polcevera, l'Ansaldo aumenta il numero degli stabilimenti con la costruzione delle Artiglierie (1911-1913) con la nuova tecnica del cemento armato, affidata all'impresa Porcheddu licenziataria per l'Italia Settentrionale del brevetto Hennebique. Durante la Prima guerra mondiale l'Ansaldo è protagonista della produzione bellica e accresce il numero dei suoi stabilimenti. Nel secondo dopoguerra l'Ansaldo passa sotto il controllo di Finmeccanica. Intorno agli anni '80 una parte degli stabilimenti meccanici con un'area di 168.00 mq vengono dismessi e si aprono scenari sulla riqualificazione della Fiumara sviluppati attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP 1991), e il Piano di Riqualificazione Urbana (1998 PRU). Gli edifici originali vengono demoliti e viene costruito un grande centro commerciale

³⁰ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag 17.

³¹ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag 15.

che ricalca lo schema architettonico dello stabilimento precedente.

L'Ansaldo continua ad espandersi in val Polcevera nella zona di Campi. Qui costruisce le GRANDI ARTIGLIERIE, che ora ospita Ansaldo Energia. Il progetto è di Adolfo Ravinetti³² (Roma 1884- Genova 1967), che da questo momento in poi lavorerà per l'azienda adottando un linguaggio formale che richiama lo stile dell'azienda. Un po' come in Germania, l'AEG³³ si era rivolta a Peter Behrens per creare uno stile inconfondibile che distinguesse l'azienda. Ravinetti considerava il bello e l'ordine qualità attraverso cui educare le masse e uno stile sobrio e imponente il più adatto per i fabbricati industriali. Per le Grandi Artiglierie studia sei differenti progetti³⁴, ispirandosi alle architetture di Fenoglio e Wagner, tutto con sviluppo longitudinale di campate monopiano. Oggi l'azienda continua utilizzare questi spazi a scopo industriale per l'Ansaldo Energia.

³² Figlio di un noto imprenditore edile dell'epoca, lavora seguendo il padre prima in Messico e poi a Torino dove collabora con Pietro Fenoglio, e poi a Savona con Alessandro Martinengo. Nel 1915 inizia la collaborazione con gli Ansaldo per cui lavorerà fino al 1918. Dopo questa data si dedica a costruzioni in ambito residenziale. Lavora in contrasto con il regime fascista che lo ostacola fino ad obbligarlo ad allontanarsi dall'architettura per dedicarsi alla fisica. S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*.

³³ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag 27.

³⁴ Disegni a china e acquerello conservati presso la fondazione Ansaldo, Genova. S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*.



Fig. 22 Ex fonderie Ansaldo, Genova - Multedo, in stato di abbandono. (Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ex_fonderia_di_Multedo_07.jpg)



Fig. 23 Progetto di riqualificazione del ponte Parodi, Genova. (Fonte: <http://www.comune.genova.it/articoli/ponte-parodi>)

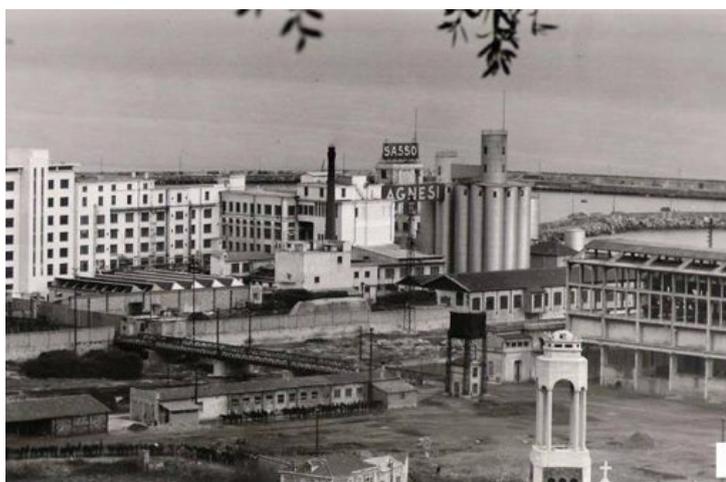


Fig. 24 Immagine storica del complesso ex Ferriere di Oneglia, poi diventato proprietà Agnesi e oggi completamente demolito ad eccezione delle ciminiere.

Un acceso di battito si è sviluppato riguardo al futuro delle ex Fonderie di Ghisa ANSALDO DI MULTEDO³⁵. A inizio '900 l'espansione industriale si estende da Sampierdarena a Cornigliano e quindi tutto l'arenile di Multedo. Nel 1917 Ansaldo acquista questi terreni vicino alla ferrovia e affida a Ravinetti il progetto. L'edificio adibito a servizi generali è costituito da un corpo centrale a tre piani e due ali laterali a due e un piano, con struttura a telaio in conglomerato cementizio nascosta da un tamponamento esterno in pietra e mattoni. Ravinetti disegna il prospetto con un'impostazione geometrica e motivi tardo-secessionisti anche se oggi il prospetto non conserva le originali finestre termali, modificate nel 1937 con un intervento di restyling. L'opificio era uno dei più importanti nel settore e forniva tutte le fabbriche Ansaldo degli elementi in ghisa. Le fonderie vengono chiuse nel 1974 e dismesse negli anni Ottanta e oggi tutelate dalla Soprintendenza³⁶ come reperto di archeologia industriale. Gli attuali proprietari sono il gruppo Coop-Talea e si prevede per l'area un riutilizzo commerciale non meglio specificato.

A Genova nei pressi del porto antico nel corso del Novecento si sviluppa l'industria molitoria e la conseguente costruzione di magazzini e silos come i mulini di Sampierdarena, i silos granari di Santa Libania e il SILOS DI PONTE PARODI³⁷, costruito tra il 1962 e il 1963 dal gruppo Ferruzzi. La società Esercizio Molini, di cui fanno parte anche i silos di Sampierdarena e Oneglia, viene dichiarata fallita nel 1993 anche perché il ruolo nei traffici granari di Genova diminuisce a favore di quello di Savona. Viene quindi aperto un bando internazionale

³⁵ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag. 39.

³⁶ Articolo del 13/03/2015 dal sito: <http://www.genova24.it/2015/03/ex-fonderie-di-multedo-tra-degrado-e-un-futuro-industriale-tursi-area-ridisegnata-dalla-nuova-strada-dopo-il-ribaltamento-di-fincantieri-85542/>

³⁷ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag. 178

per la riqualificazione dell'area, vinto dagli olandesi UN Studio Van Berkel & Bos e nel 2002 i silos vengono demoliti. Il progetto prevede una grande piazza sul mare, la costruzione di un auditorium e un nuovo terminal crociere.

Nella Liguria di Levante è in particolare nella provincia di La Spezia che si sviluppa l'area industriale. Un caso emblematico è quello dell'ARSENALE MARITTIMO MILITARE DI LA SPEZIA³⁸. L'arsenale militare viene realizzato dal governo piemontese per volere di Cavour, che intendeva spostare l'arsenale da Genova a La Spezia. La costruzione inizia nel 1862 nel Golfo di La Spezia guardando al grande arsenale di Tolone. È costituito da due darsene, quattro bacini di carenaggio e diversi edifici distribuiti intorno alle darsene. La realizzazione dell'Arsenale modifica lo sviluppo della città, e il piano regolatore del 1862 e del 1870 disegnano lo schema di lottizzazione della città ottocentesca. La città cresce dal punto di vista industriale e demografico. Durante la seconda guerra mondiale l'arsenale subisce danni ingenti e si interviene sugli edifici nel tentativo di portarli allo stato originale. Oggi all'arsenale non si costruiscono più navi ma si effettuano solo riparazioni e ristrutturazioni. Molti degli edifici originari sono ancora in uso come l'Officina dei Fabbricanti, l'Officina dei Consegnatori, la Caserma Duca degli Abruzzi, i magazzini di Artiglieria, la diga del Golfo. Altre strutture sono abbandonate ma sono in atto progetti di valorizzazione dell'area.

L'altra grande area industriale di La Spezia è la OTO MELARA³⁹, che fa parte del gruppo Finmeccanica, come gli spazi dell'Arsenale è tutt'ora utilizzata a scopo di industriale, per la produzione bellica. I lavori diretti dall'ingegnere Giuseppe Orlando vengono terminati nel 1911 con una superficie di 30.000 mq coperti.

³⁸ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag. 127.

³⁹ S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, *Ibidem*, pag. 53.

ti. Le officine sono costituite da gruppi di capannoni della larghezza media di 20 m costruite con la tecnologia di telaio in ferro con sostegni a traliccio che poggiano su fondazioni in cemento armato. Le pareti hanno un telaio in ferro e tamponamento in muratura e lamiera ondulata, i tetti sono sempre in telaio di ferro con lucernai sul colmo. Durante la prima guerra mondiale e il periodo fascista la produzione di cannoni navali e carri armati cresce. Nonostante lo stabilimento

abbia subito notevoli danni durante la guerra ha conservato i capannoni originali anche se sono stati ampliati per le nuove esigenze produttive.



Fig. 25. Il complesso OTO Melara (Fonte: S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, Ibidem)



3.

INTRODUZIONE AL CASO STUDIO

All'interno del sistema complesso rappresentato dal waterfront e in particolare dal waterfront ligure e dalle sue emergenze architettoniche, si situa il caso studio delle ex Officine Piaggio a Finale Ligure (SV).

Questo ex complesso industriale, che faceva parte del reparto aeronautica del marchio Piaggio e ora proprietà della GEFIM S.p.a., permette di sviluppare dei ragionamenti rispetto ai temi introdotti precedentemente, in quanto caso emblematico.

Si tratta di un complesso storico, edificato a partire dal 1907 fino al 1937, e per questo motivo classificabile come archeologia industriale.

Gli edifici che sono stati costruiti in questo arco di tempo sono stati progettati e costruiti dall'architetto e ingegnere Giuseppe Momo, di formazione torinese, ingaggiato dall'industriale genovese Rinaldo Piaggio per gli ampliamenti delle sue fabbriche in Liguria e Toscana.

Giuseppe Momo vi lavora negli anni che precedono il suo trasferimento a Roma dove inizierà la sua collaborazione con il Vaticano e il suo successivo incarico come fabbricere di San Pietro.

All'interno della sua produzione architettonica le opere costruite per l'industria sono spesso passate in secondo piano rispetto alla produzione architettonica di committenza romana.

Si tratta però di opere che presentano caratteristiche architettoniche innovative e per certi aspetti uniche nel loro genere. Utilizzando la nuova tecnica del cemento armato Giuseppe Momo sfrutta la possibilità di sperimentarne le potenzialità e le caratteristiche di questo nuovo materiale con la costruzione di questi edifici per l'industria.

Le architetture di questo complesso di Finale Ligure si trovano quindi all'interno e al centro di un sistema che si potrebbe definire di "reti culturali" di diversa natura:

- la rete delle architetture industriali progettate da Giuseppe Momo
- le reti delle architetture industriali storiche del marchio Piaggio
- le architetture industriali della costa ligure.

Per l'area che occupa le ex Officine è però in corso un programma di riqualificazione che prevede la demolizione della quasi totalità degli edifici del complesso in favore della costruzione di nuovi volumi edificati destinati ad attività turistico-alberghiere, residenze e case per vacanze.

Si guarda quindi alle politiche di riqualificazione del *waterfront* in grado di guidare i progetti di valorizzazione.

Attualmente le sorti di questo complesso risultano in corso di attualizzazione nonostante il progetto presentato sia in corso di definizione.

La demolizione di queste architetture e l'edificazione di nuovi edifici, privi di legami con la memoria storica del luogo, rischia di causarne la perdita.



Fig. 26 Immagine storica del traforo scavato nel capo di Caprazzoppa che apre la vista su Finale Ligure (Fonte: <http://www.assoclesia.it/gallery/>)

PARTE II





L'area ex Officine Piaggio e il tessuto urbano di Finale Ligure (fotografia personale)



4.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO E IL QUADRO COMPETITIVO

4.1 LA FASCIA COSTIERA LIGURE

I rapporti che intercorrono tra il paesaggio naturale e il paesaggio costruito rappresentano un tema di grande importanza per il territorio ligure che ha le sue radici nella sua complessa evoluzione geomorfologica, che ha giocato un ruolo fondamentale nello strutturarsi del paesaggio costiero attuale ma anche nella scelta dei luoghi più adatti per la costruzione di insediamenti produttivi e centri abitati.

Il tema del paesaggio in relazione alla trasformazione urbana e architettonica

risulta essere di sostanziale importanza nell'analisi della costa ligure. Il waterfront rappresenta infatti un caso emblematico di commistione tra ambiente naturale e intervento antropico.

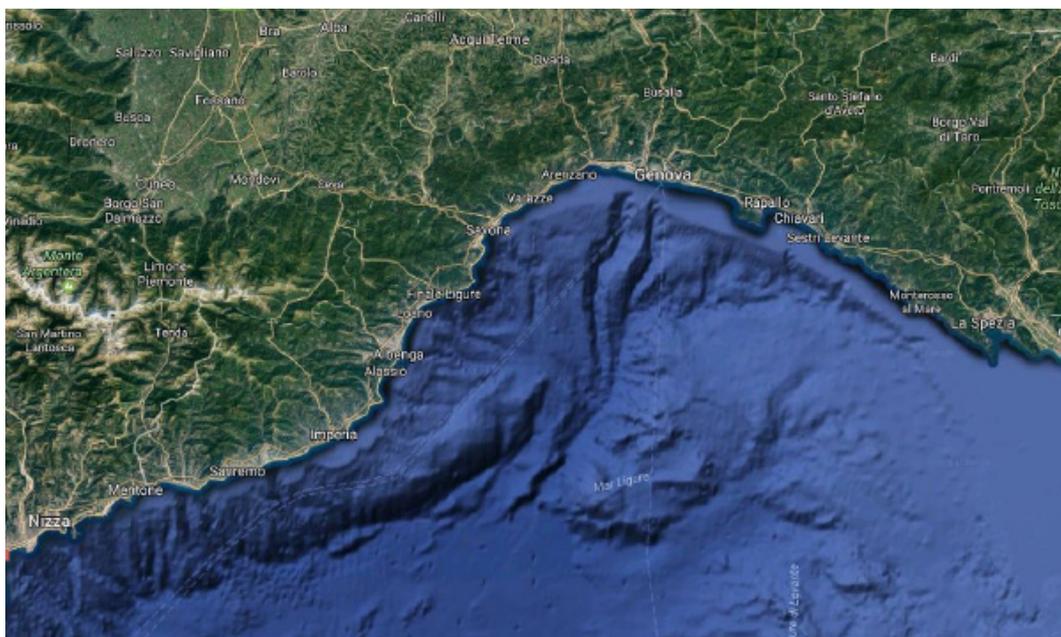


Fig.1 Immagine aerea della Liguria: orografia, acclività e densità del costruito lungo la linea di costa (Fonte: Google Earth pro)

4.1.1 GEOMORFOLOGIA E LINEA DI COSTA

Il territorio ligure si trova a nord del grande bacino del Mediterraneo, un'area che presenta una storia geologica complessa alla base della grande varietà del paesaggio che caratterizza oggi la Regione Liguria e che si legge chiaramente nella conformazione della sua linea di costa.

Le rocce che compongono il substrato di questo territorio sono differenti e molteplici poiché generate in tempi diversi¹ e a seguito di processi di varia natura, come alluvioni e glaciazioni di epoca preistorica che leggiamo oggi nelle stratificazioni rocciose. Circa 3 milioni di anni fa l'alternarsi di periodi glaciali, che hanno determinato l'espansione dei ghiacciai alpini fino alla pianura padana, a periodi più caldi, influenzano la crescita o l'abbassamento del livello del mare. Alcuni tratti di costa derivano da queste antiche spiagge nate dall'abbassamento del livello del mare e presentano resti e grotte come il caso dei Balzi Rossi, il promontorio di Capo Noli e Bergeggi, in provincia di Savona.

Ci troviamo in effetti in un territorio costituito da uno spartiacque montuoso con versanti ripidi che degradano rapidamente verso il mare e raggiungono una quota compresa tra i 500 e i 1500 m s.l.m. Lo stesso tipo di acclività si ritrova nei fondali marini che raggiungono le profondità maggiori rispetto ai fondali del Mediterraneo.

Queste caratteristiche geomorfologiche ne hanno fortemente condizionato lo sviluppo insediativo e infrastrutturale, che è risultato essere più difficoltoso in un'area montuosa e costituita da valli strette. Per

¹ G. BRANCUCCI e G. PALIAGA "La geodiversità della Liguria come risorsa per il riequilibrio costa-entroterra", in ANNALISA CALCAGNO MANIGLIO (a cura di), "Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile", Gangemi Editore, 2009, pag. 125 e seguenti.

secoli quindi il rapporto che il territorio ligure ha avuto con il mare è stato più immediato e si è esplicitato nello sviluppo dei principali porti commerciali che diventano i motori trainanti dell'economia locale. Il rapporto con l'entroterra, mediato dalla presenza dei declivi montuosi, è sempre stato più ridotto e difficoltoso passando in corrispondenza dei valichi alpini o appenninici. È sempre quindi risultato evidente e immediato lo stretto rapporto con il basso Piemonte² attraverso le valli, sviluppando i tracciati secondo cui si sono installati gli insediamenti. Si tratta quindi di un territorio che pur avendo le caratteristiche di media montagna si trova a ridosso del mare e ne gode per le condizioni climatiche e ambientali. Nonostante questi limiti dovuti all'orografia, nella fascia costiera sono state localizzate la maggior parte degli insediamenti, delle infrastrutture, delle risorse turistiche e delle strutture industriali.

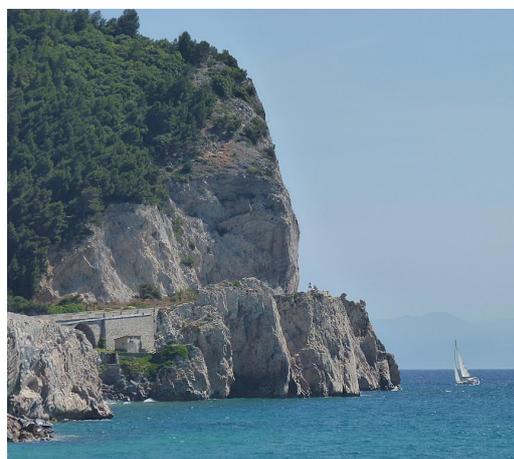


Fig.2 Le falisie di capo Noli (SV), nella riviera di Ponente, (Fonte: <https://www.panoramio.com>)

² M. BERTELLO e S. INTORCIA "Una linea sul mare: dal binario unico alla realizzazione del Parco Costiero del Ponente ligure", Rel. Bartolozzi Carla e Coscia Cristina, Politecnico di Torino, 2. Facoltà di architettura, Corso di laurea in architettura per il restauro e la valorizzazione, aa 2010/11, 2011.

La fascia costiera risulta quindi essere di una profondità ridotta, stretta tra le alture e il mare, di cui oltre il 40% ha un valore di acclività medio del 20%, quindi al di sotto dei 50 m s.l.m.³. I processi erosivi dei sedimenti rocciosi, dovuti alle correnti ventose e al mare, hanno creato il disegno della linea di costa costituito da un susseguirsi di falesie intervallate da brevi porzioni pianeggianti e spiagge che si trovano in corrispondenza della foce dei corsi d'acqua, di carattere torrentizio, che discendono percorrendo le strette vallate e sfociano in mare.

Percorrendo la costa da Ovest osserviamo che, a ridosso del confine francese, fino ad arrivare ad Imperia si incontrano piccole piane alluvionali come quella di Albenga e dopo il torrente Impero (Imperia) la costa torna ad avere elevata acclività.

³ G. BRANCUCCI e G. PALIAGA "La geodiversità della Liguria come risorsa per il riequilibrio costa-entroterra", *Ibidem*, pag. 125 e seguenti.

Proseguendo verso Est ed entrando nella provincia di Savona, superato il Capo di Caprazoppa, la cui morfologia è stata modificata dalle cave di calcare si incontra la piana in cui si situa Finale Ligure. Proseguendo quindi verso Genova la costa rimane perlopiù alta e rocciosa, assetto che rimane invariato per tutta la riviera di Levante fino ad arrivare alla piana dove si trova la foce del fiume Magra nei pressi di La Spezia.

Questa fascia costiera, che copre una distanza di circa 330 km e comprende le quattro province della regione La Spezia, Genova, Savona e Imperia, si suddivide in due differenti riviere: la Riviera di Levante che si estende da Genova al confine con la regione Toscana e comprende le Cinque Terre, il golfo del Tigullio e



Fig. 3 Rielaborazione personale della suddivisione della riviera ligure in ambiti territoriali, la denominazione dipende dai luoghi caratteristici presenti nell'ambito o da caratteristiche come la presenza di vegetazione.

dei Poeti, e la Riviera di Ponente che da Genova arriva fino al confine francese e comprende la Riviera dei Fiori (provincia di Imperia) e delle Palme (provincia di Savona). Il territorio della Riviera di Levante è prevalentemente montagnoso e la linea di costa è frastagliata. Quello della riviera di ponente presenta falesie intervallate da piane e spiagge più ampie.



Fig. 4 L'abitato storico di Rapallo, lungo i pendii nella Riviera di Levante (Fonte: Google maps)

Le spiagge sono soggette al fenomeno dell'erosione¹, causato principalmente dai cambiamenti climatici che influiscono sulle variazioni del livello del mare, che oggi rappresenta una delle maggiori criticità ambientali da affrontare. Gli interventi umani sul territorio a partire dai primi anni del 1800 quali l'estrazione di materiale da cava, la costruzione di dighe e di grandi infrastrutture per la viabilità attivano il processo di erosione e arretramento² della linea di costa.

¹ Prima monografia sul tema dell'erosione delle spiagge in Liguria. C.N.R. "Le spiagge della riviera ligure", comitati d'ingegneria e geografia, 1937. A partire dagli anni '30 del Novecento il C.N.R. approfondisce le vicende storico-geomorfologiche della riviera al fine di dare una spiegazione a questo fenomeno.

² G. FIERRO, G. BERRIOLO, M. FERRARI "Le spiagge della Liguria Occidentale", Ufficio Aree Demaniali Marittime del dipartimento di Pianificazione territoriale della Regione Liguria e Dipartimento per lo studio del territorio e delle sue risorse dell'Università degli Studi di Genova, Genova, pag. 11 e seguenti. Per la costruzione delle opere

L'attenzione per la salvaguardia del litorale ha posto due alternative attuabili³:

1. integrare l'alimentazione naturale delle spiagge attraverso un apporto artificiale di materiale da cava di materiale e granulometria idonea
2. inserire strutture di difesa dal moto ondoso che provoca l'erosione

pubbliche e in particolare per la costruzione della linea ferroviaria Genova – Ventimiglia vengono utilizzati materiali provenienti direttamente dagli arenili.

³ GIULIANO FIERRO, GIORGIO BERRIOLO, MARCO FERRARI, "Le spiagge della Liguria Occidentale", Ibidem. Si ritiene che la prima soluzione sia più efficace dal punto di vista ambientale ed economico dal momento che la costruzione di barriere a una distanza abbastanza vicina alla linea di costa risulta fonte di degrado paesaggistico. Inoltre si ritiene che, data l'evoluzione storica che ha strutturato il paesaggio delle spiagge liguri, sia necessario un volume di inerte modesto. La Regione Liguria nel 2006 ha adottato la "Carta delle unità fisiografiche e dei paraggi liguri". Questa insieme al P.T.C. della Costa è uno strumento di individuazione e salvaguardia della costa.

4.1.2 ACCESSIBILITA' E VIE DI COMUNICAZIONE

Il territorio ligure è attraversato da tre grandi direttrici che hanno contribuito a unificare la fascia costiera della regione, collegando tutti i comuni del litorale tra di loro, rendendola in questo modo più permeabile e facilitandone la percorrenza. La costruzione di queste grandi infrastrutture ha portato con sé anche un radicale mutamento del paesaggio, in particolare del paesaggio costiero, che in favore di un'accessibilità più rapida ha perso parte delle sue caratteristiche originarie.

Queste tre grandi arterie si snodano lungo tutta la lunghezza della costa ligure, secondo l'asse orizzontale "privilegiato"

Est - Ovest mettendola in collegamento diretto con la Costa Azzurra ad Ovest e la costa tirrenica del litorale toscano ad Est. Trattandosi di percorsi che attraversano la fascia costiera in posizione privilegiata, perlopiù affacciati sul mare, permettono di osservare il paesaggio della Riviera e percepirne i mutamenti da ponente a levante.

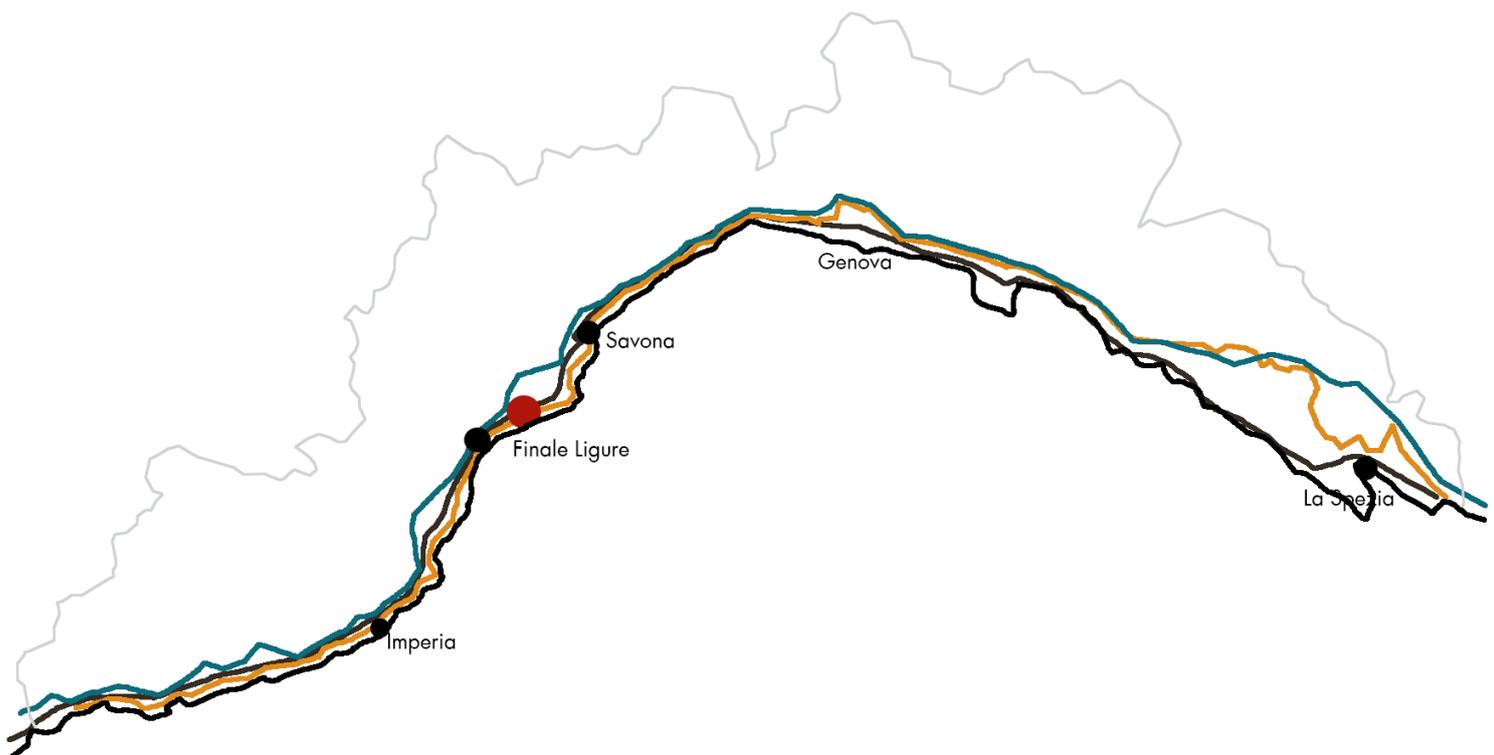


Fig. 5 Elaborazione personale delle principali vie di comunicazione che percorrono la costa ligure: la strada statale Aurelia, l'Autostrada dei Fiori e la ferrovia La Spezia- Genova e Genova - Ventimiglia.

LA LINEA FERROVIARIA SAVONA - VENTIMIGLIA

A proposito del viaggio in treno lungo la costa ligure Jules Claretie scrive: “[...] davanti ai vostri occhi [la ferrovia] dispiega l'intero panorama, un succedersi veloce di immagini amene e sorprese sempre nuove. Si limita a mostrarci l'essenziale di un paesaggio. [...]”¹. Il trasporto pubblico motorizzato modifica la percezione del paesaggio da parte dei passeggeri: si creano nuovi scenari prodotti dal movimento e il paesaggio scorre al di là del finestrino.

La realizzazione di una rete unitaria nazionale sarà realizzata a partire dagli anni '40 dell'Ottocento². Si comprende infatti che la ferrovia permette di unificare³ sia fisicamente che ideologicamente il Paese e di superare i limiti territoriali. Il Piemonte, tra tutti gli stati il maggiormente coinvolto nell'unificazione nazionale, inizia a dotarsi di un'estesa rete regionale, inaugurando la prima linea (tratto Torino - Moncalieri) nel 1848 e

¹ J. CLARETIÈ, “Voyage d'un Parisien”, Chez Rene Pincebourde Editeur, Paris 1865, pag. 4., in Monica Merra “Paesaggi e collegamenti ferroviari” in Emanuele Romeo, Maria Adriana Giusti “Paesaggi culturali-Cultural Landscape”, Aracne, Roma, 2010.

² M. BERTELLO, S. INTORCIA, “Una linea sul mare: dal binario unico alla realizzazione del Parco Costiero del Ponente ligure”, Rel. Bartolozzi Carla e Coscia Cristina, Politecnico di Torino, 2. Facoltà di architettura, Corso di laurea in architettura (restauro e valorizzazione), aa 2010/11, 2011.

³ M. BERTELLO, S. INTORCIA, Ibidem. All'indomani dell'unificazione era ben visibile la disomogeneità della rete ferroviaria e il divario tecnologico tra Nord e Sud e vi erano ventidue società a gestirne i lavori. Dopo il 1864 con un accordo si ridussero le Società a quattro: per le ferrovie dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabro-Sicule. I privati che gestivano le società non riescono però a gestire al meglio la costruzione delle linee e fu necessario un intervento statale. Nel 1885 si ebbe la prima legislazione in grado di regolamentare i trasporti e le società si divisero in senso longitudinale e regolare i trasporti in Italia.

raggiungendo poi Genova e il suo porto nel 1854, che entra così a far parte del Regno di Sardegna, e il cui porto rappresenta chiaramente un'importantissima via per il commercio anche verso la Francia.



Fig. 6 Fotografie storiche della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia passante lungo la linea di costa: il percorso lungo la costa e la stazione di Laigueglia (SV) (Fonte: www.marklinfan.com)

La tratta ferroviaria della Riviera Ligure è pensata e costruita con l'intento di collegare questo territorio con la Francia e con le coste campane, motivo per cui furono motori per la realizzazione di questa infrastruttura i grandi porti commerciali di La Spezia, Genova, Savona e Ventimiglia. In un primo momento le particolari condizioni geomorfologiche di questa terra scoraggiano gli investitori privati per le grandi spese di realizzazione che avrebbero dovuto affrontare visti gli ostacoli naturali per raggiungere territori per lo più inaccessibili via terra. Durante il Congresso degli Scienziati del 1848 a Genova la questione della tratta ferroviaria in Liguria diventa argomento fondamentale per eliminare le barriere che soffocavano l'economia locale.

A seguito dell'unità d'Italia nel 1860 si firma un accordo per la costruzione della ferrovia del Litorale del Mediterraneo

di una linea Mentone-Voltri e una da La Spezia a Massa e in quanto opera di pubblica utilità il governo concesse gratuitamente i terreni demaniali. A causa delle difficoltà riscontrate per le sfavorevoli condizioni del terreno e la vicinanza le imprese abbandonano i lavori nel 1866 e riprendono nel 1871 completando solo il tronco tra Massa e La Spezia. Al termine del 1872 la ferrovia è in esercizio collegando la Liguria con la Francia, il Piemonte, la Lombardia e le altre regioni d'Italia. Sin da subito risulta necessario un ammodernamento delle stazioni e delle strutture di sosta che però verrà realizzato solo in periodo fascista tramite concorsi nazionali per le stazioni delle principali cittadine della riviera Savona, Vado Ligure, Finale Ligure, Pietra Ligure, Loano, Albenga.

Oggi la Genova – Ventimiglia è una linea ferroviaria a binario unico che collega tra di loro tutte le cittadine della Riviera di Ponente, superando le difficoltà dovute alla morfologia. È costruita quasi interamente a binario unico per contenere i costi, per cui sin da subito si ritiene necessario potenziare il collegamento con una seconda linea. I lavori per il raddoppio proseguono lentamente e in diverse fasi, nel 1936 la tratta Loano–Albenga, 1955 Bordighera–Ospedaletti, 1969 Ospedaletti–Ventimiglia, 1977 Savona–Finale Ligure. I tratti più difficili sono stati proprio quelli tra Finale Ligure e San Lorenzo e tra Imperia e Bordighera, che sono state completate solo tra gli anni ottanta e duemila. Per non pregiudicare la viabilità e il tessuto cittadino dei borghi che la ferrovia avrebbe dovuto attraversare si sceglie di arretrarne il tracciato rispetto alla linea di costa. Il progetto dell'ultima tratta, quella tra Finale e Andora⁴, comporterà la dismissione dell'unico segmento della linea realizzato a doppio binario. Si

⁴ Dal sito della regione Liguria, <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/porti-e-infrastrutture/ferrovie/raddoppio-tratta-andora-finale-ligure.html>

auspica in questo modo di migliorare la fruizione degli spazi sul mare riorganizzando l'immagine del litorale e velocizzando i collegamenti tra Francia e Italia e tra Genova e Milano.

Il tracciato della linea ferroviaria è stato pensato per evitare le demolizioni e gli espropri, e per garantire la vicinanza tra stazioni e centri urbani.



Fig. 7 Fotografie storiche della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia passante lungo la linea di costa: il percorso lungo la costa e la stazione di Laigueglia (SV) (Fonte: www.marklinfan.com)

L'avvento della ferrovia in Liguria è stato di grande impatto non solo per il cambiamento che ha portato con sé passando da un mondo rurale a uno industriale ma anche perché ha modificato il territorio da un punto di vista paesaggistico e urbanistico. I territori litoranei acquistano maggiore valore immobiliare e la popolazione che fino ad allora abitava nell'entroterra dove si era storicamente radicato si sposta lungo il mare accentuando l'inurbamento costiero⁵.

Nel 1905 vengono pubblicate dal Touring Club Italiano "Guide di linee ferro

⁵ L. BORTOLOTTI, "Storia città territorio", Angeli, Milano, 1976, pp. 111-112. La linea ha quindi contribuito a modificare la fisionomia dell'inurbamento della regione: si passa da un'organizzazione insediativa verticale, sviluppatasi lungo le valli che collegavano la regione al basso Piemonte, a un'organizzazione di tipo orizzontale, lungo la linea ferroviaria appunto, che ha portato lo spopolamento dell'entroterra.

viarie” che si propongono di dare informazioni di carattere storico ma anche tecnico al turista viaggiatore durante il suo viaggio in treno. Ottone Brentari scrive gli opuscoli¹ relativi alla linea ferroviaria ligure: “Linea Genova – Ventimiglia” e “Linea Genova – La Spezia”. Lo scrittore-viaggiatore fornisce in questo scritto informazioni tecniche sulle tecniche utilizzate per la costruzione, la lunghezza della linea e anche il numero di gallerie presenti, da lui definite “vera disperazione del viaggiatore” e motivo per cui “un viaggio in ferrovia reca migliori soddisfazioni sulla Riviera di Ponente che su quella di Levante” tratto che conta un maggior numero di gallerie. Scrive inoltre che: “La linea percorre una delle più belle regioni del mondo, la Riviera occidentale della Liguria, prima nella parte occidentale della provincia di Genova e poi in quella di Porto Maurizio”. Le descrizioni di Ottone Brentari permettono di fare un confronto fra quello che era il paesaggio ligure pre bellico a quello che è diventato con l’urbanizzazione

¹ O. BRENTARI, “Guide di linee ferroviarie. Genova – Ventimiglia”, Touring Club Italiano, Milano, 1905, pp. 3-4, in Monica Merra “Paesaggi e collegamenti ferroviari” in Emanuele Romeo, Maria Adriana Giusti “Paesaggi culturali-Cultural Landscape”, Aracne, Roma, 2010.

massiva del Secondo Dopoguerra.

La ferrovia in poche ore ci presenta tutta la Liguria, fondendosi con il paesaggio² e mostrando l’essenziale dei luoghi che attraversa, il paesaggio invade il treno come il treno invade il paesaggio. La ferrovia per la Liguria rappresenta l’elemento di connessione tra gli spazi urbanizzati delle città e degli insediamenti, con i loro valori storici, inseriti nel panorama naturale

LA VIA AURELIA

L’altra grande direttrice che attraversa la Riviera è la strada statale 1, Via Aurelia. Il suo nome, conferitogli in epoca fascista, deriva da quello dell’antica strada consolare romana che collegava Roma a Cerveteri, poi prolungata fino a collegare le nuove colonie militari di Cosa e Pyrgi fondate nel III secolo a.C. sul litorale tirrenico, in seguito alla definitiva sottomissione dell’Etruria. L’Aurelia odierna è stata modellata

² M. MERRA “Paesaggi e collegamenti ferroviari” in Emanuele Romeo, Maria Adriana Giusti “Paesaggi culturali-Cultural Landscape”, Aracne, Roma, 2010.



Fig. 8 Fotografia personale della linea ferroviaria che attraverso l’abitato di Finale Ligure, dal promontorio Caprazzoppa.

ma modificata rispetto al tracciato originario, che esiste ancora con il nome di Aurelia Antica a Roma.

L'attuale via Aurelia è stata aperta al transito solo nel 1839 consentendo di togliere dall'isolamento tutte le cittadine cresciute lungo la costa, e permettendo il transito di carrozze e carri prima e poi dei mezzi a motore. I motivi per cui arriva così tardi la costruzione della litoranea sono molteplici: i promontori segnavano i confini territoriali, quello della Caprazoppa aveva definito per secoli quello tra il Marchesato e la Repubblica di Genova; la guerra nel XIX richiede l'uso di artiglieria pesante che necessita trasporto su ruote; si inizia a parlare dell'avvento e della necessità di una ferrovia che si svilupperà secondo la stessa direttrice orizzontale.

La linea di costa in epoca romana seguiva un andamento differente da quello odierno, vi era una strada di mezzacosta e una strada di sommità, che metteva in comunicazione i due versanti. La primitiva litoranea³ di mezzacosta fu usata dai romani per la conquista di queste terre in cui vi erano insediate le tribù liguri e i romani la utilizzarono nei periodi invernali in cui non era possibile la navigazione per mare. Questa strada chiamata Aurelia in onore del console Aurelio Cotta, aveva le caratteristiche di una mulattiera. È in periodo napoleonico che si inizia a pensare all'idea di una strada costiera che possa arrivare fino in Francia. Napoleone ordinò la costruzione di una Via Imperiale che avrebbe dovuto collegare Parigi a Roma, gli ingegneri decisero di farla passare per l'ito marittimo evitando così le alture. Sarà poi durante il Regno di Sardegna che la litoranea arriverà a collegare tutti i comuni della costa.

Intorno agli anni '30 del '900 viene

³ G. TESTA, "La strada costiera nel Finalese, dalla costruzione della "Littoranea" all'Aurelia di oggi", Quaderni della Biblioteca, Edizioni Biblioteca Mediateca Finalese, 2008, Finale Ligure, pp. 6-8.

modificato il tracciato inserendo massicciate e scavando gallerie per valicare i promontori, come quello del Malpasso e di punta Crena, in provincia di Savona. Nel corso del '900 lungo l'Aurelia sono si sono densificati gli agglomerati urbani e la viabilità è diventata sempre più intensa e spesso eccessivamente trafficata e congestionata causando disagio ai centri cittadini attraversati dalla statale.



Fig. 9 Fotografie personale della strada statale Aurelia tra Borgio Verezzi e Finale Ligure.

L'Aurelia attraversa tutta la Toscana percorrendo la linea di costa in Versilia ed entrando in Liguria a Luni. Il tratto che percorre la riviera di Levante segue la morfologia del terreno ed è quindi caratterizzata da continui cambi di pendenza, numerose gallerie, curve e tornanti e nel tratto delle Cinque Terre penetra nell'entroterra. Il tratto di Aurelia che percorre la Riviera di Ponente è profondamente diverso dal precedente; anziché spingersi all'interno, la strada si mantiene vicina al mare, attraversando i numerosi centri costieri. Le uniche asperità sono rappresentate dai vari promontori che formano il profilo costiero della riviera, alla sommità dei quali la strada sale, il più delle volte con pendenze non eccessive, per poi scollinare e scendere sul versante opposto. Per tutto questo tratto l'Aurelia è pressoché parallela all'autostrada dei

Fiori, che percorre l'immediato entroterra.

In passato diversi tratti dell'Aurelia hanno ospitato binari tranviari per servizi urbani ed extraurbani. In particolare dal 1901 al 1936 era presente il binario a scartamento metrico fra Ventimiglia e Bordighera concesso alla società Woodhouse & Baillie, fra il 1913 ed il 1942 quello, anch'esso a scartamento metrico, fra Ospedaletti e Arma, concesso in ultimo alla società Società Tranvie Elettriche Liguri, e fra il 1912 ed il 1942, il binario della tranvia Savona-Vado Ligure, concessa alla Società Tranvie Elettriche Savonesi. Binari tranviari facenti parte della rete urbana genovese interessavano anche alcuni tratti dell'Aurelia che ricadevano nell'ambito territoriale del capoluogo ligure.

L'AUTOSTRADA DEI FIORI

La costituzione della Società "Autostrada dei Fiori S.p.A." è datata 30 luglio 1960¹. La progettazione della linea autostradale si svolge tra il 1962 ed il '66 e la costruzione fino al 1971. In breve tempo fu realizzato il segmento Savona - Ventimiglia dell'autostrada A10 Genova - Ventimiglia, di 113,3 km, comprendente, a causa della complessa orografia del territorio, 90 viadotti e 67 gallerie.

Lungo il tracciato sono presenti oggi 11 aree di servizio ed 8 parcheggi, di cui 3 attrezzati come aree verdi (Piccaro Nord, Feglino Sud e Gorleri Sud).

Dal 2003 vengono potenziati alcuni collegamenti fra la viabilità ordinaria e quella autostradale. La Società², realizza quindi i collegamenti previsti a Venti

¹ Dal sito <http://www.autostradadeifiori.it/la-storia/>

² Dal sito dell'ente pubblico ANAS: <http://www.stradeanas.it/it/le-strade/anas-regione>

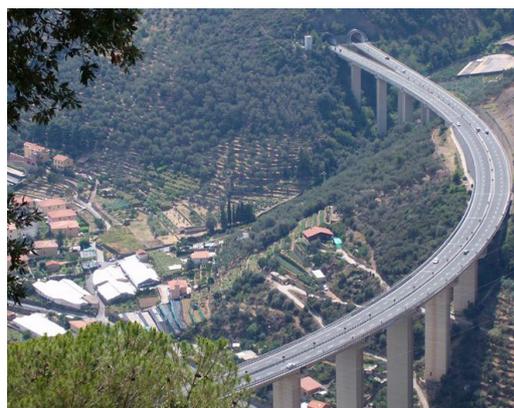


Fig. 10 L'autostrada nel paesaggio ligure (Fonte: www.anas.it)

miglia, Sanremo ed Albenga.

L'autostrada a differenza dell'Aurelia e della linea ferroviaria passa in posizione arretrata rispetto alla linea di costa, fattore che velocizza e decongestiona in parte il traffico veicolare ma non abbastanza da alleggerire il carico sulla strada statale.

4.1.3 FINALE LIGURE NELLA RIVIERA DI PONENTE



Fig. 11 Il comune di Finale Ligure all'interno della provincia di Savona, elaborazione grafica personale.

IL PAESAGGIO GEOMORFOLOGICO DEL FINALESE

All'interno del complesso sistema geologico ligure, il territorio del finalese possiede delle peculiarità che ne fanno un caso unico nella Regione. Esso è costituito principalmente da tre tipi di rocce: le calcareniti, le dolomie e gli scisti. Il primo tipo di roccia di origine calcarea è comunemente conosciuta come pietra del Finale ed è costituita da calcari di natura arenacea, di colore dal bianco-rosato al rossastro, in cui sono abbondantemente presenti conchiglie e resti fossili di natura organica.

L'origine di questa formazione rocciosa è risalente a circa 15 milioni di anni fa, quando il mare sommerso per lunghissimo tempo l'ampia vallata che si estendeva tra Capo Noli e i prolungamenti del Monte Carmo, e qui iniziarono a sedimentare sabbie, ghiaie, gusci di molluschi e scheletri calcarei. Questi depositi rocciosi che emersero dall'acqua una volta che il mare si ritirò furono erosi dalle acque diluviali che scavarono questa roccia molto permeabile dando luogo a un sistema di grotte di notevole dimensione. Il fenomeno del Carsismo inoltre ha creato un fitto sistema di drenaggio ipogeo. I torrenti quindi, incisero la roccia creando una sorta di altopiano

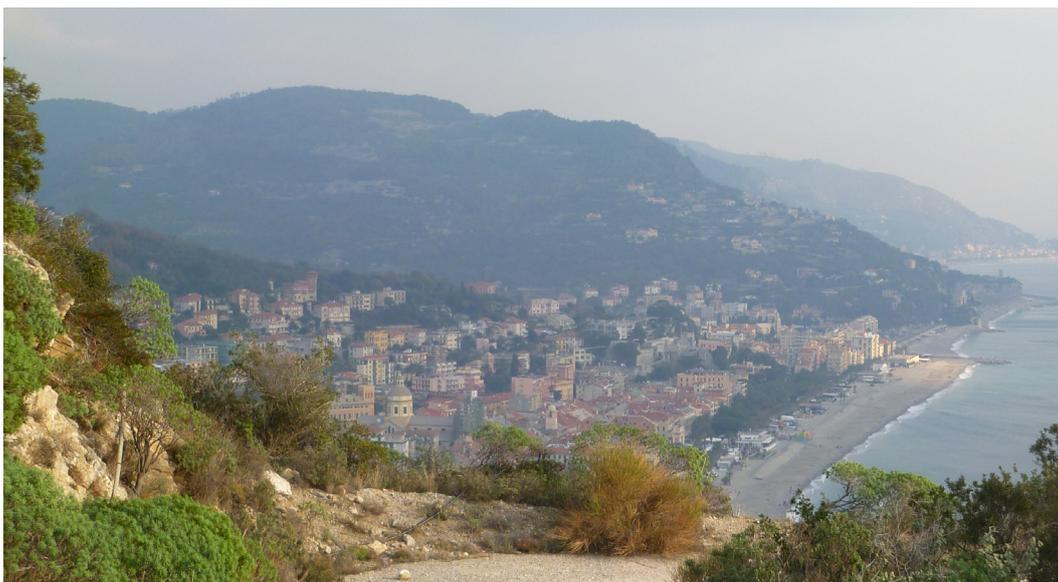


Fig. 12 Fotografia personale dal promontorio Caprazzoppa: il litorale e i promontori lungo la costa di Finale Ligure.

solcato da valli con pareti a strapiombo alte fino a qualche centinaio di metri. Su questa piana creata dai depositi alluvionali a fondo valle sono sorti gli abitati di Marina e Pia. Alla foce del torrente Pora la falesia è invece costituita da roccia dolomia di formazione più antica come il monte Carmo.

L'area in cui risultano più evidenti questi cambiamenti geologici operati nei millenni è il promontorio di Caprazoppa. Il versante del Capo rivolto verso Borgio Verezzi presenta una morfologia modificata dalla coltivazione delle cave di calcare, qui installate sul finire del XIX secolo dalla ditta De Negri – Ghigliazza. La sabbia e la roccia calcarea qui prelevate erano quelle della formazione delle Arene Candide, per il colore della sabbia, area in cui si trova una delle grotte di epoca preistorica, la Grotta delle Arene Candide¹, che è stata scavata solo negli anni '40 del Novecento. Qui sono state rinvenute diciannove sepolture risalenti al Paleolitico, alcuni reperti sono custoditi al Museo Archeologico di Finalborgo.

IL FINALESE: CONFINI E CENNI STORICI

La piana in cui si trova la porzione di territorio definita finalese è quindi compresa tra la foce dei torrenti Pora e Sciusa, ha carattere alluvionale come quella di Albenga e ha alle spalle le Alpi Marittime con altezze massime di poco superiori a 1000 metri da cui dipartono i prolungamenti che terminano nei promontori di Capo Noli (276 m s.l.m.), al limite Orientale, e Caprazoppa (m 281 s.l.m.) a quello Occidentale. Si tratta di un anfiteatro naturale al termine della Valle del Melogno che si affaccia sul

¹ Scheda descrittiva da liguria.beniculturali.it, "Caverna delle Arene Candide, Finale Ligure, Savona", Giorgia Teso.

che comprende il Bric dei Monti (437 m slm), il Bric Carè (482 m slm), la Rocca degli Uccelli, il Monte Cucco, la Rocca Carpanea, la Rocca di Perti e le Rocce dell'Orera.

Il Finalese si estende da Spotorno a Borghetto Santo Spirito e ne comprende tutto l'entroterra. La distanza da Capo Caprazoppa a Capo Noli è di 9 km, 7,8 km di Finale Ligure e 1,2 di Noli a partire dalla spiaggia del Malpasso. Proseguendo quindi con la scansione della fascia costiera suddividiamo così quest'area: 5400 m di litorale sono occupati da spiagge, 1700 da pareti rocciose, 1000 m da scogliere artificiali, 400 m da opere portuali, 300 m da discariche e 200 m dalle foci vere e proprie dei due torrenti.

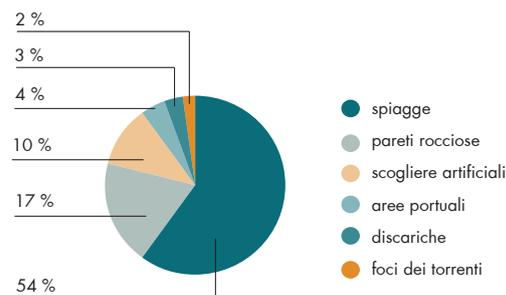


Fig. 13 Composizione del litorale (elaborazione grafica personale)

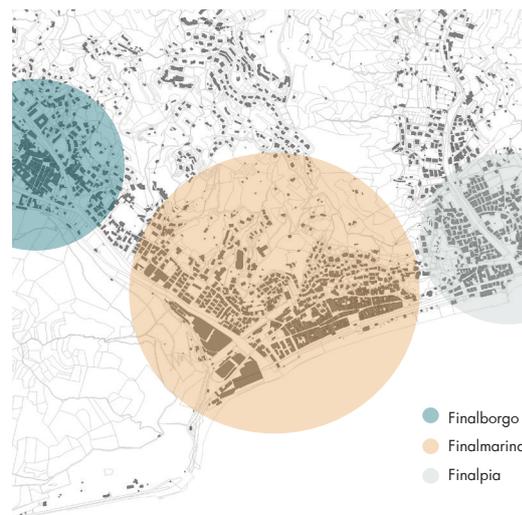


Fig. 14 I tre borghi del comune di Finale Ligure (elaborazione grafica personale su Carta Tecnica del comune di Finale Ligure)

La conformazione del territorio del Comune di Finale, con una superficie di 101,20 kmq, ha favorito il costituirsi di un tessuto urbano non compatto e suddiviso² in tre quartieri.

- FINALBORGO, il nucleo storico più antico che si trova lungo la direttrice che porta verso l'entroterra. Costruito sotto il governo di Enrico II è tutt'ora circondato dalle mura originarie che racchiudono il centro abitato e arrivano alla fortezza di San Giovanni. L'impianto del borgo è caratterizzato da vicoli che si innestano lungo le due direttrici principali. I palazzi di rappresentanza che si conservano oggi sono stati costruiti tra il XV e il XVII sec. Finalborgo è uno dei centri storici meglio conservato del territorio ed è entrato nell'elenco dei "Borghi più belli d'Italia".
- FINALMARINA, si sviluppa a partire da Capo Caprazoppa ed è la porzione più consistente del paese che si trova lungo la costa. Il primo nucleo di abitazioni risale al XV sec. La città si espande durante l'occupazione spagnola fino a raggiungere

nel Novecento la valle del Pora.

- FINALPIA, il margine orientale segnalato dalla foce dello Sciusa dove nel 1851 è stato costruito il molo a protezione delle spiagge di Marina. Il nucleo più antico risale al 1178 anno di costruzione della chiesa abbaziale di S. Maria di Pia poi ricostruita nel 1724. Sono presenti anche cinque ponti dell'antica strada romana Julia Augusta che attraversava il territorio. Negli ultimi cinquant'anni il nucleo abitato si è sviluppato lungo la valle dello Sciusa verso la frazione di Calvisio.

Dopo la foce dello Sciusa inizia una consistente area di spiagge che prosegue fino a Capo San Donato al di sotto del quale è stato costruito il porto di 4 classe realizzato nel 1964³. Nel tratto di costa tra il porto e Varigotti la costa è alta e non sono presenti spiagge e si trova una delle colonie estive presenti in riviera, la Colonia Cremasca. Si arriva quindi a Varigotti che si estende per 1600 m di spiaggia fino ad arrivare al molo di Punta Crena costruito nel 1921 a difesa della baia dei Saraceni e quella del Malpasso oltre cui inizia il comune

² A. BISLENGHI, "La storia di Finale", 1998, pag. 30 e seguenti.

³ Dal sito: <http://www.marinafinaleligure.it/>.



Fig. 15 Immagine storica, Finale Ligure nel XVII sec. "Plan de ville e fortification" (Fonte: www.wikimedia.it)

di Noli.

Fanno parte del Comune di Finale, costituitosi formalmente nel 1927, anche i comuni dell'entroterra Perti, Gorra, Calice Ligure, Rialto, Orco Feglino, Tovo S. Giacomo, Magliolo e Giustenice. Inoltre, per questioni di progettualità territoriale che si sviluppano lungo la direttrice parallela alla costa, si tende ad accorpate a Finale parte dei Comuni di Borgo Verzei, Noli e Spotorno.

L'area di cui abbiamo su scritto ha già uno sviluppo storico ben definito identificato sin dall'epoca antica quando aveva la denominazione di "marca finalese", formalmente costituita nel 1268, sotto l'egemonia dei marchesi Del Carretto e comprendeva anche alcune località della Val Bormida. Ebbe quindi uno sviluppo anomalo rispetto agli altri territori della riviera sotto il dominio della Repubblica di Genova, sviluppando un'economia prevalentemente agricola e commerciale poiché privo di un vero e proprio porto.

dal mare. Il Borgo medievale è tutt'ora interamente cintato dalle mura originarie così come le architetture al suo interno, tra cui i chiostri del convento di Santa Caterina. Sino al XVI secolo quindi il marchesato del Finale mantiene l'indipendenza dalla Repubblica di Genova. Dal 1602 al 1713 il Marchesato passa sotto il dominio spagnolo e dal 1714 viene annesso al territorio della Repubblica di Genova e nel 1797 sotto l'Impero Napoleonico insieme a Genova, per poi entrare a far parte nel 1815 del Regno di Sardegna. Sotto il dominio spagnolo il finalese potenzia le opere difensive e infrastrutturali e sviluppa il commercio marittimo. Con l'Unità d'Italia Finale passa prima sotto la provincia di Genova e nel 1927 sotto la neo costituita provincia di Savona.

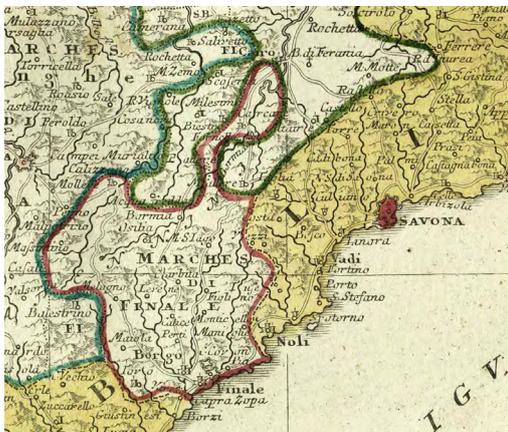


Fig. 16 La Marca di Finale al confine con la Repubblica di Genova nel XVI sec. (Fonte:)

I Marchesi Del Carretto governarono su questi territori dal XIV al XVI secolo circa proteggendosi nelle fortezze di Castel Gavone, nel Borgo protetto dalla sua cinta muraria e tramite Castel San Giovanni, per proteggersi contro gli attacchi

IL TESSUTO COSTRUITO E LA VIABILITÀ

La particolare conformazione di questo territorio ha influenzato notevolmente la viabilità e la qualità degli spostamenti. Fino agli inizi del XIX secolo il finalese raggiungeva ed era raggiungibile solo dalla navigazione via mare o da percorsi tracciati lungo il fondovalle e sentieri che si inerpicavano a ridosso dei promontori per riuscire a passare oltre.

Agli inizi del XIX secolo l'asse viario principale di Finalmarina era la via centrale da cui si accedeva tramite l'Arco di Carlo Alberto. Ad oggi uno dei grossi problemi di viabilità del paese e dell'area oggetto della discussione è l'attraversamento del paese da parte della via

Aurelia¹. Se in passato Finalborgo era uscita perdente dalla disputa che vedeva contrapposte il Borgo e Finalmarina per il passaggio della nuova Via, oggi ne risulta avvantaggiata. La Via Aurelia non ha in nessun modo danneggiato l'immagine del borgo medievale che è rimasta intatta e ha conservato tutta la sua cinta muraria. Al contrario Finalmarina risulta danneggiata dal congestionamento del traffico veicolare che passa e divide al centro il paese che ha continuato ad intensificarsi a partire dagli anni '60 del Novecento il mare penetrava per qualche centinaio di metri nel Finalese. Vi era una strada di mezzacosta e una strada di sommità, che metteva in comunicazione i due versanti.

¹ G. TESTA, "La strada costiera nel finalese, dalla costruzione della "Littoranea" all'Aurelia di oggi", Edizioni della Biblioteca Finalese, 2008..

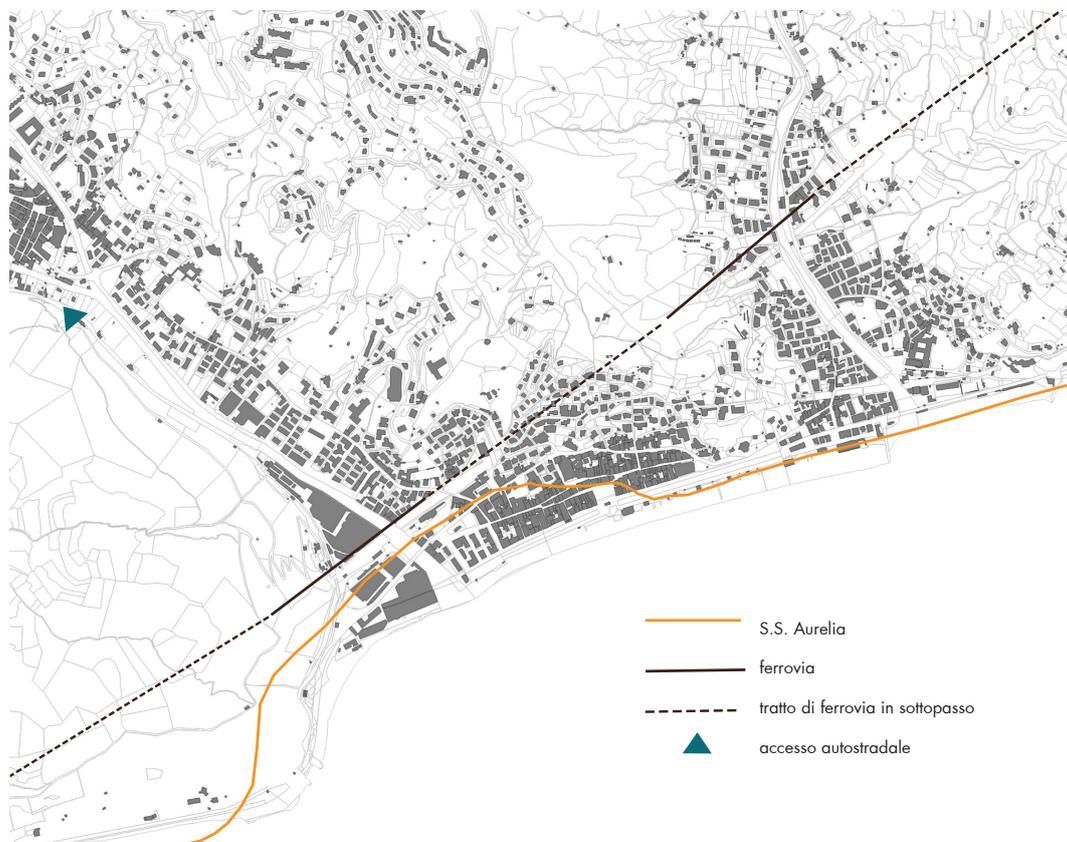


Fig. 16 Viabilità e accessi nel Comune di Finale Ligure (elaborazione grafica personale sulla base della Carta Tecnica)

IL WATERFRONT

Nel tratto di costa di finalese al confine con Borgio Verezzi, si incontrano immediatamente due casi che rappresentano oggi due delle emergenze architettoniche e paesaggistiche più importanti della Regione.

Sul versante Ovest del Capo di Caprazzoppa si trovano le EX CAVE GHIGLIAZZA, ormai dismesse dai primi anni 2000. La coltivazione delle cave¹ per l'estrazione di roccia e sabbia calcarea per usi industriali o edilizi inizia sul finire del XIX secolo e prosegue per tutto il Novecento. Nel corso degli anni le cave hanno profondamente modificato la morfologia del promontorio e la conformazione della linea di costa della spiaggia sottostante che fungeva da discarica per i detriti prodotti dalla cava. A partire dal 2005 sono stati proposti diversi progetti di riqualificazione dell'area ed è stato elaborato un piano urbanistico operativo P.U.O.² per l'attuazione del sub distretto DT1a del Piano Urbanistico Comunale, che è tutt'ora in corso di modifica. Il P.U.O.³ prevede:

- Sistemazione a verde dei versanti di cava, per ottenere un effetto paesaggistico analogo a quello del pendio che dal cimitero di Marina sale sino a Verezzi, mantenendo le falesie laterali, corrette e rinaturalizzate sui gradoni, a testimonianza dell'attività di cava.
- Realizzazione della viabilità e delle modifiche a quella attuale
- Un palazzetto dello sport con quat-

¹ "il Quadrifoglio, n. speciale Piaggio", Rivista dell'associazione "Emanuele Celesia", 2013, pag. 6, Giuseppe Testa.

² Urbancenter Finale Ligure, sezione "Progetto Ghigliazza", elaborati di progetto..

³ Relazione tecnica sul PUO sub distretto DT1a area ex Cave Ghigliazza, 6/10/2009, geometra Pierluigi Cum.

tro livelli di parcheggi interrati

- Città dello sport, con verde pubblico attrezzato
- Polo archeologico, del quale fa parte, tra l'altro, una porzione considerevole dell'area rinaturalizzata;
- Edificazione dei seguenti lotti minimi d'intervento. Lotto 1: albergo con il centro talassoterapico (78 camere doppie e due camere singole, per un totale di n. 158 posti letto), 12 locali commerciali, di cui uno con piscina, edifici residenziali per 177 alloggi. Lotto 2: palazzetto dello sport ed il parcheggio interrato su quattro livelli. Lotto 3: edifici residenziali per 75 alloggi. Lotto 4: edifici residenziali per 18 alloggi. Lotto 5: comprende edifici residenziali per 36 alloggi.

In particolare sono stati fatti studi sul traffico veicolare per proporre un nuovo sistema di viabilità che decongestioni il traffico in quest'area. Inoltre i progetti si innestano su un'area delicata, quella del promontorio, al di sotto della quale si trova l'area archeologica delle caverne delle Arene Candide appartenente alla Soprintendenza della Regione.



Fig. 17 Il paesaggio modificato dalle ex cave Ghigliazza sul promontorio Caprazzoppa (fotografia personale)

Adiacente alle ex cave, ed in stretta relazione con esse, sul versante Est del Capo si trovano poi le ex Officine Piaggio, oggetto di un approfondimento in questa tesi.

Proseguendo lungo il litorale, superato il torrente Pora, si incontra il quartiere di Finalmarina, che come detto in precedenza si è sviluppato lungo il mare. L'impianto urbano è costituito da tre schiere di edifici parallele tra di loro e rispetto alla linea di costa. La fascia costiera in questo tratto è così suddivisa: il tessuto compatto della cittadina incontra l'Aurelia che è separata dalle spiagge da una passeggiata pedonale secondo un modello che caratterizza molti altri paesi della riviera ligure. Dal paese si arriva alla statale attraverso i vicoli stretti che compongono il centro storico di Finale e si sviluppano ortogonalmente all'Aurelia. Finalmarina si apre verso il mare solo in corrispondenza di Piazza Vittorio Emanuele Secondo circondata da i palazzi Ferri e Mendaro con porticato quattrocentesco e dove si trova l'arco dedicato alla Regina Margherita Teresa d'Asburgo.

La passeggiata, lungomare Augusto Migliorini, è suddivisa in due aree: quella adiacente all'Aurelia presenta un percorso alberato, mentre quella verso le spiagge è solo pavimentato. Al di là di quest'ultima fascia si trovano gli stabilimenti balneari. La conformazione del waterfront continua invariata fino ad arrivare al molo di Finalpia, che delimita la fine del tessuto compatto di paese. Da questo punto in poi la passeggiata lungo mare si restringe per arrivare al promontorio del cosiddetto Castelletto, che si sorpassa attraverso la galleria aperta per il passaggio della statale Aurelia.

In questo tratto l'ampia passeggiata è stata sostituita da una passerella che costeggia le falesie presenti in questo tratto e permette il raggiungimento delle spiagge, costeggia quindi Capo San Donato arrivando al porto.

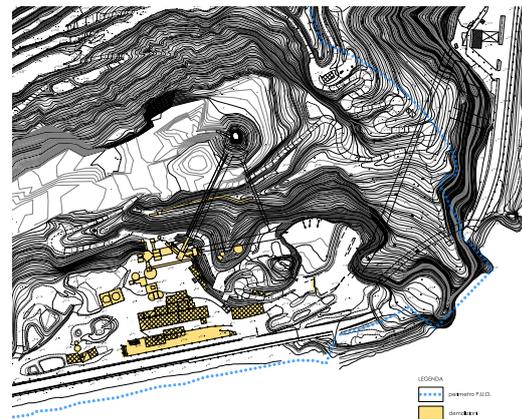


Fig. 18 I manufatti dell'ex cava Ghigliazza in via di demolizione e il confine dell'area di progetto identificata dal P.U.O. (Fonte: P.U.O. al link <http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica>)

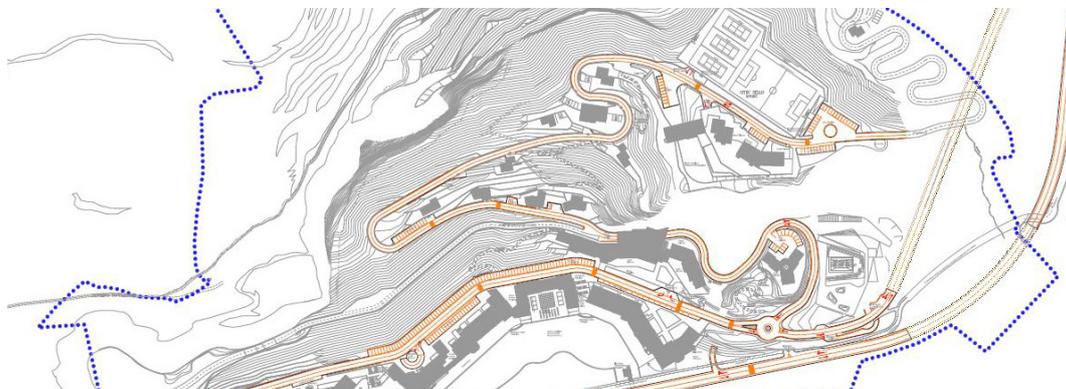


Fig. 19 La nuova viabilità in progetto identificata nel P.U.O. (Fonte: P.U.O.)



1. Area ex Officine Piaggio, e il tessuto costruito del comune di Finale Ligure.



2. La passeggiata pedonale sul lungomare (Fonte: <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/finalmarina>)



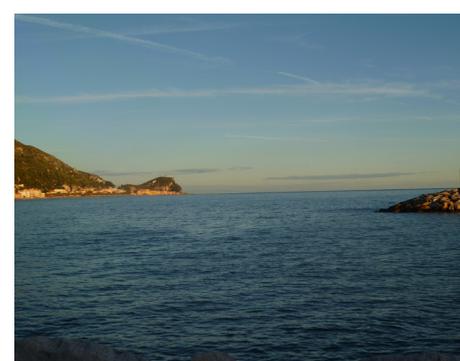
3. Le spiagge lungo il litorale (Fonte: <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/finalmarina>)



4. Le spiagge oltre il molo artificiale (fotografia personale).



5. La passerella pedonale e ciclabile che costeggia l'Aurelia (fotografia personale)



6. Varigotti e Capo Noli (fotografia personale)

4.2 LE FORME DI TUTELA DEL PAESAGGIO

Dal quadro delineato risulta evidente quanto questo territorio sia fragile e il suo equilibrio facilmente alterabile. In particolare nel corso del XX secolo gli interventi infrastrutturali e la crescente urbanizzazione incontrollata della fascia costiera hanno causato il progressivo deterioramento del paesaggio costiero ligure. Il paesaggio infatti, a differenza del bene culturale, risulta di più difficile tutela poiché comprende una molteplicità di aspetti¹, fisici (mare, monti, laghi, pianure, ...), biologici (fauna, flora, ...) e antropici (attività residenziali, produttive...) che rendono più difficile l'individuazione di una nozione unitaria di paesaggio.

Il contesto di riferimento, entro cui si inseriscono le forme di tutela del paesaggio in questione, è la Convenzione UNESCO del 1972. Il testo tiene disgiunti i concetti di patrimonio culturale e naturale e individua il concetto di PATRIMONIO CULTURALE² ne: *"i monumenti: opere architettoniche, plastiche o pittoriche monumentali, elementi o strutture di carattere archeologico, iscrizioni, grotte o gruppi di monumenti di valore eccezionale universale dall'aspetto storico, artistico o scientifico; gli agglomerati: gruppi di costruzioni isolate o riunite che per la loro architettura o integrazione al paesaggio, hanno valore eccezionale universale storico, artistico o scientifico; i siti: opere dell'uomo o opere coniugate dell'uomo e della natura come anche le zone, compre-*

¹ A. CROSETTI e D. VAIANO "Beni culturali e paesaggistici", Giappichelli editore, Torino, 2014, pag. 186.

² UNESCO, World Heritage Centre, 1972, "Convention concerning the protection of the World Cultural and Natural Heritage", traduzione non ufficiale riportata nella legge 6 aprile 1977, n 184 in A. RE (a cura di) "Valutare la gestione dei siti UNESCO, monitoraggio dei piani di gestione dei siti italiani iscritti alla lista del patrimonio mondiale", Celid, 2012.

si i siti archeologici, di valore eccezionale universale dall'aspetto storico ed estetico, etnologico o antropologico." Mentre costituiscono PATRIMONIO NATURALE³ tutti: *"i monumenti naturali, costituiti da formazioni fisiche e biologiche oppure da gruppi di tali formazioni, aventi valore eccezionale universale dal punto di vista estetico o scientifico; le formazioni geologiche e fisiografiche e le zone rigorosamente delimitate, costituenti l'habitat di specie di animali e vegetali minacciate, che hanno valore eccezionale universale dal punto di vista della scienza o della conservazione; i siti naturali oppure zone naturali rigorosamente delimitate, aventi valore eccezionale universale dal punto di vista della scienza, della conservazione o della bellezza naturale."*

Solo nella Convenzione Europea del Paesaggio firmata a Firenze il 20 ottobre del 2000⁴ che si ritrova una prima definizione di paesaggio che mantiene uniti gli aspetti di patrimonio culturale e naturale. Gli Stati membri del Consiglio d'Europa, con lo scopo di giungere ad uno sviluppo sostenibile che mantenga un equilibrio tra bisogni sociali ed economici e risorse ambientali, riconoscono nel paesaggio *"un elemento chiave del benessere individuale e sociale"* e che per questo motivo debba essere salvaguardato. Ne danno poi una definizione⁵:

³ UNESCO, World Heritage Centre, 1972, "Convention concerning the protection of the World Cultural and Natural Heritage", Ibidem.

⁴ "Convenzione Europea del Paesaggio" traduzione del testo ufficiale in inglese e francese predisposta dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa in collaborazione con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali,

⁵ Articolo 1a, Definizioni, Capitolo I – Disposizioni generali, "Convenzione Europea del Paesaggio" traduzione del testo ufficiale in inglese e francese predisposta dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa in colla-

“Paesaggio” designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni;” che tiene insieme l’azione di carattere umano e quella di carattere naturale che trovano il loro punto di incontro nel paesaggio. All’interno di questa definizione coesistono elementi di carattere sociale, economico, ecologico e anche percettivo, legato quindi ad un’interpretazione soggettiva del tema.

Il testo della Convenzione termina ponendosi come obiettivo di *“promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi e di organizzare la cooperazione europea in questo campo”*.



Fig. 20 Logo del documento Convenzione Europea del Paesaggio (Fonte: <http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/>)

4.2.1 L'EVOLUZIONE DEL CONCETTO DI "PAESAGGIO" IN ITALIA

La salvaguardia dell’ambiente, intesa come tutela del paesaggio naturale e di quello costruito, trova il proprio fondamento nei principi generali contenuti nella Costituzione della Repubblica Italiana (1948 - articolo 9), la quale deriva da un insieme di leggi elaborate nei primi decenni del Novecento.

Il termine paesaggio non compare se non in epoca più recente e attraverso un percorso che, per quanto riguarda la legislazione in materia di tutela, ha il suo primo antecedente nel concetto di “bellezza naturale” identificato dallo Stato italiano nella legge¹ del 1939, derivante da quella del 1905 sulla conservazione della Pineta di Ravenna² e dalle leggi Bottai³.

In realtà questa legge non dà una definizione unitaria di bellezza naturale ma la suddivide in due categorie, “bellezze individue” (tra cui la pineta di Ravenna e la cascata di Tivoli) e “bellezze d’insieme” (tra cui la Conca d’Oro, Posillipo e la Riviera Ligure), a loro volta suddivise in altre 4 categorie:

- *“le cose immobili e le singolarità geologiche”*
- *“le ville, i giardini e i parchi”*
- *“i complessi di cose immobili”*
- *“le bellezze panoramiche”*

Per questa suddivisione e denominazione ci si avvale quindi di giudizi prettamente estetici, interpretando il concetto di paesaggio secondo il canone estetico dell’epoca teso alla ricerca del “bello di natura”. Insieme al criterio estetico di valutazione si possono desumere altri criteri⁴ secondo cui si può considerare

⁴ R. ROSSI “La tutela penale dei beni culturali e

¹ Legge n 1497, 29 giugno 1939.

² Legge n 411, 16 luglio 1905

³ Legge n 778, 11 maggio 1922

una parte del territorio una bellezza naturale:

- Criterio scientifico: in particolare per quanto riguarda la categoria n 1 e il concetto di singolarità geologiche.
- Criterio storico-sociale: insieme al valore estetico qualifica o meno i complessi aventi valore tradizionale nelle categorie 2 e 3.
- Criterio della fruibilità pubblica: utilizzato per l'individuazione delle bellezze panoramiche nella categoria n 4, godibili dal pubblico da un punto di belvedere.

Nonostante la presenza di questi altri criteri contribuiscano alla valutazione del bene quello che risulta comunque avere maggior peso è il CRITERIO ESTETICO poiché intrinseco al significato stesso di bellezza naturale. La tendenza che deriva da questa suddivisione in categorie e dal metodo di giudizio è quella di considerare ogni singolo bene disgiunto da un ambito territoriale più ampio. L'assenza del riconoscimento del pregio di un bene a prescindere dall'ambito territoriale in cui è situata favorisce la soggettività della valutazione e a scelte arbitrarie e incoerenti. Inoltre si parla di tutela e salvaguardia ma non di strategie positive tese ad una pianificazione coordinata sul territorio, concetto che verrà espresso molto più tardi.

Un altro testo di riferimento per giungere al moderno concetto di paesaggio è la Dichiarazione XXXIX della Commissione Franceschini (1964-1967) che per la prima volta parla di "beni culturali ambientali" come un unico elemento definito come *"le zone corografiche costituenti paesaggi, naturali o trasformati dall'opera dell'uomo, e le zone delimitabili costituenti strutture insediative, urbane e non*

paesaggistici, aggiornato al D.Lgs. 42/2004 (codice Urbani)", Sistemi Editoriali, 2014, pp. 31-33.

*urbane, che, presentando particolare pregio per i loro valori di civiltà, devono essere conservate al godimento della collettività."*⁵. La Dichiarazione non è mai stata trasformata in una normativa organica ma è stato il punto di partenza per un dibattito culturale che si è sviluppato nel corso degli anni Settanta su questo tema e che ha portato ad un riassetto istituzionale del 1972⁶, per cui la pianificazione del paesaggio passa di competenza alle Regioni, e con la creazione del Ministero dei Beni culturali e ambientali⁷ nel 1977. Va sottolineato che questa concezione della "tutela diffusa" in Italia⁸, almeno dal punto di vista culturale e ideologico, nasce in epoca prima rispetto ad altri stati.

Con la Legge Galasso⁹ del 1985 si ha un atto normativo che finalizzato agli aspetti naturalistici del territorio italiano. È un'integrazione dell'art.82 del decreto del Presidente della Repubblica del 1977¹⁰ poiché definisce le aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi della legge del 1939. Citiamo tra questi territori individuati come bellezze naturali soggette a vincolo *"i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare"*. Si tratta della prima legge che considera il territorio da tutelare nella sua interezza attraverso il vincolo paesaggistico-ambientale.

⁵ "Per la Salvezza dei Beni culturali in Italia" 1967, Casa Editrice Colombo, Roma, in A. LONGHI (a cura di), "La storia del territorio per il progetto del paesaggio", pag.69.

⁶ DPR 8/1972

⁷ DPR 8 5/1975, in A. LONGHI (a cura di), "La storia del territorio per il progetto del paesaggio". Oggi Ministero per i Beni e le attività culturali tramite il D.lgs. 20 ottobre 1998 n 368.

⁸ A. LONGHI (a cura di), "La storia del territorio per il progetto del paesaggio", pag 30.

⁹ Legge n. 431/ 21 settembre 1985

¹⁰ Legge n. 616, 24 luglio 1977

Le novità¹ di questa legge si possono sintetizzare in:

- Modificazione quantitativa del vincolo paesaggistico: allo scopo di evitare il crescente degrado del patrimonio ambientale riconosciute come evidenti durante una discussione sull'iniziativa legislativa sul condono edilizio del 1984.
- Modificazione qualitativa del vincolo paesaggistico: non viene menzionato più il requisito di bellezza come valore proprio di un bene paesaggistico ma si parla di interesse ambientale come oggetto di interesse culturale.
- Obbligatorietà della pianificazione paesistica nelle aree vincolate ex-lege: si passa ad una gestione più dinamica del territorio che non si esplica solo in termini di tutela ma anche di pianificazione.
- Rafforzamento delle funzioni statali: per quanto riguarda la tutela del paesaggio il Ministero ha poteri sostitutivi nei confronti delle Regioni.

La legge Galasso ha inoltre il merito di aver implementato il sistema di vincoli (vincoli relativi permanenti di carattere generale di inedificabilità, vincoli relativi di carattere speciale di inedificabilità, vincoli assoluti temporanei di inedificabilità) inserendoli all'interno della pianificazione paesistica e di aver coniato il termine "beni ambientali".

Nel 1999, prima della Conferenza europea sul Paesaggio si svolge la I Conferenza Nazionale per il Paesaggio dal 14-16 ottobre, che svilupperà tematiche da proporre l'anno successivo nel dibattito europeo. Il 19 aprile del 2001 si firma invece l'Accordo Stato-Regioni

¹ R. ROSSI "La tutela penale dei beni culturali e paesaggistici, aggiornato al D.Lgs. 42/2004 (codice Urbani)", Sistemi Editoriali, 2014, pp. 194-198.

sull'esercizio dei poteri in materia di Paesaggio.

Si arriva quindi alla riforma del Titolo V della Costituzione² del 2004. Nella Parte Terza del Codice (artt. 131-159) si trova la prima definizione giuridica di paesaggio: "[...] il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni."³ Il paesaggio viene quindi interpretato come il luogo della continua interazione⁴ tra uomo e natura, che si riconosce nelle tracce lasciate dalla storia umana e naturale in quanto "testimonianza avente valore di civiltà". Il termine "beni ambientali" introdotto dalla Legge Galasso viene modificato in "beni paesaggistici". Un'altra novità è l'introduzione del concetto di "patrimonio culturale" di cui i beni paesaggistici sono individuati come parte integrante e sono quindi considerati "beni paesaggistici immobili e le aree indicati all'art. 134, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge."⁵

Per quanto riguarda la ripartizione Stato-regioni in materia di paesaggio la tutela rientrerebbe nella materia sotto il nome di "tutela dell'ambiente", di competenza esclusiva dello Stato. Ma in quanto patrimonio culturale i beni paesaggistici sono riconducibili alla materia legislazione dei beni culturali e sono

² Codice dei Beni culturali e del paesaggio, D.Lgs. 42 del 22 gennaio 2004, anche denominato Codice Urbani dal nome del Ministro allora in carica.

³ Art.131 del Codice, definizione aggiornata e sostituita dall'art. 2, d.lgs. 26 marzo 2008 n 63 di correzione ed integrazione al Codice Urbani "Il presente Codice tutela il paesaggio relativamente a quelli aspetti e caratteri che costituiscono rappresentazione materiale e visibile dell'identità nazionale, in quanto espressione di valori culturali".

⁴ A. CROSETTI, D. VAIANO "Beni culturali e paesaggistici", Giappichelli Editore, Torino, 2014, pag. 194.

⁵ Art. 2 comma 3, Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

quindi di potestà legislativa dello Stato, mentre per quanto riguarda la valorizzazione la potestà legislativa è regionale.

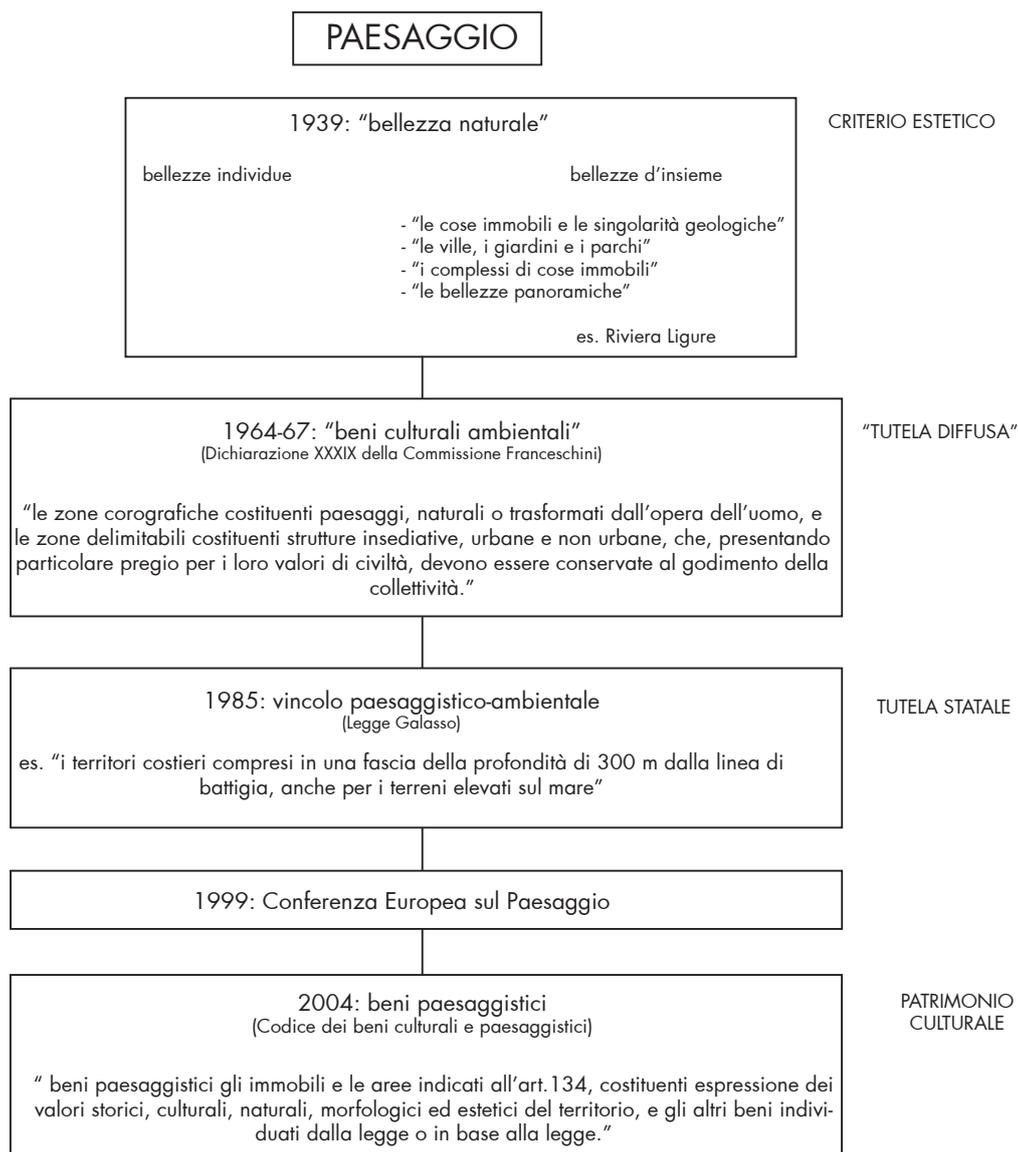


Fig. 21 Elaborazione grafica personale: l'evoluzione del concetto di paesaggio.

4.2.2 STRUMENTI DI TUTELA PAESAGGISTICA A LIVELLO NAZIONALE:

PIANI PAESISTICI E PIANI PAESAGGISTICI

Secondo l'articolo 135 del Codice "Lo Stato e le regioni assicurano che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono. A tale fine le regioni sottopongono a specifica normativa d'uso il territorio mediante piani paesaggistici, ovvero piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici, entrambi di seguito denominati: «piani paesaggistici». L'elaborazione dei piani paesaggistici avviene congiuntamente tra Ministero e regioni, limitatamente ai beni paesaggistici di cui all'articolo 143, comma 1, lettere b), c) e d), nelle forme previste dal medesimo articolo 143"¹.

La prima forma di tutela del paesaggio si trova nell'ordinamento nella legge del 1939, per "i complessi di cose immobili" e "le bellezze panoramiche" raggruppati in elenchi di bellezze naturali sottoposte a vincolo (art. 7) che non possono essere demolite e modificate se non previa autorizzazione. La legge del 1977 definisce la tutela paesistica come competenza statale a differenza dell'urbanistica che resta di competenza regionale. Passando attraverso la legge Galasso si arriva alla definizione di "piano paesaggistico"² secondo cui "[...]attribuisce a ciascun ambito corrispondenti obiettivi di qualità paesaggistica. [...]" obiettivi che prevedono la salvaguardia delle caratteristiche originarie del luogo e la pianificazione compatibile con queste.

Il piano paesaggistico prima dell'entrata in vigore del Codice era previsto dalla legge del 1939³. Lo scopo del piano

territoriale paesistico era quello di impedire alle aree, dichiarate "bellezze naturali d'insieme", di essere utilizzate in modo da pregiudicare la bellezza panoramica. Il vincolo paesistico è l'effetto della tutela del bene finalizzato alla protezione di quest'ultimo allo scopo di salvaguardare il valore paesistico. Con la Legge Galasso il piano paesistico diventa obbligatorio da adottare per tutte le Regioni e ove queste non provvedano l'adempimento lo Stato interviene con poteri sostitutivi. Il piano paesistico diventa lo strumento di attuazione del vincolo.

I piani paesaggistici nel nuovo Codice suddividono il territorio in ambiti, secondo la definizione, "da quello di elevato pregio paesaggistico fino a quelli significativamente compromessi"⁴. Devono mantenere le caratteristiche costitutive del bene, prevedere uno sviluppo urbanistico compatibile con il valore del bene e in caso di necessità conservare e riqualificare i beni degradati sottoposti a tutela.

L'elaborazione del piano paesaggistico prevede i seguenti passaggi⁵:

- Ricognizione del territorio, analisi delle caratteristiche storiche, naturali, estetiche, definizione dei valori paesaggistici da tutelare, conservare, riqualificare e valorizzare;
- Analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio; comparazione con altri atti di

gno 1940.

⁴ Definizione dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

⁵ R. ROSSI "La tutela penale dei beni culturali e paesaggistici, aggiornato al D.Lgs. 42/2004 (codice Urbani)", Sistemi Editoriali, 2014, pp. 278-279

¹ Articolo 135 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

² Articolo 143 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

³ E dalla legge n. 1357 artt. 23 e 24 del 3 giu-

- programmazione e pianificazione;
- Individuazione degli ambiti paesaggistici e degli obiettivi di qualità paesaggistica;
- Definizione delle prescrizioni generali di tutela e uso del territorio negli ambiti;
- Determinazione delle misure per la conservazione delle caratteristiche delle aree tutelate, dei criteri di gestione, degli interventi di valorizzazione.
- Individuazione degli interventi di conservazione e riqualificazione delle aree degradate;
- Individuazione delle misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico;
- Individuazione di eventuali categorie⁶ di immobili o aree da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia;

Le Regioni hanno avuto 4 anni di tempo, dal 1 maggio 2004, per verificare la congruenza tra i piani paesistici vigenti e i nuovi contenuti dei piani paesaggistici e provvedere agli adeguamenti. Con il Codice, c'è stato un ampliamento dei poteri regionali, in merito ai piani paesaggistici, e una diminuzione dei poteri della Soprintendenza. Il Codice ha quindi mutato gli elementi fondamentali della tutela del paesaggio italiano attraverso:

- Eliminazione della tutela del paesaggio improntata a integrità e globalità: secondo il Testo unico l'approvazione dei piani paesaggistici necessita il nulla osta paesistico in zona sottoposta a vincolo, mentre con il Codice l'approvazione elimina il vincolo

- Eliminazione della tutela delle zone degradate
- Estromissione del Ministero dalla gestione dei vincoli: la pianificazione regionale può escludere la tutela di zone vincolate dal Ministero.

L'art. 159 del Codice prevede poi che fino all'approvazione dei piani non sia concessa l'autorizzazione paesaggistica per i beni individuati dalla legge Galasso. Si tratta di vincoli assoluti temporanei, cioè fino all'approvazione del piano paesistico della Regione, di inedificabilità che rafforzano il vincolo di inedificabilità relativo. Queste misure di salvaguardia sono applicabili a quei territori il cui valore primario prevale su ogni altra considerazione, al fine di impedire che le aree di quella località siano utilizzate in modo pregiudiziale all'ambiente e alla tutela delle bellezze naturali.

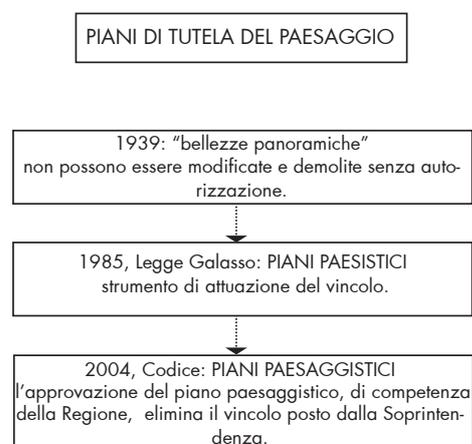


Fig. 22 Elaborazione grafica personale della tutela paesaggistica in Italia.

⁶ Ai sensi dell'art. 134, 136 e 142 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

4.2.3 TUTELA E PIANIFICAZIONE DELLE AREE COSTIERE

La costa ligure fa parte di quelle aree del mediterraneo densamente urbanizzate e richiede per questo motivo specifiche politiche di governo.

A partire dagli anni Cinquanta e Sessanta del '900¹ i litorali italiani sono stati urbanizzati in maniera spontanea e incontrollata. La stessa cosa è accaduta nella fascia costiera spagnola mentre diverso è il caso francese in cui le politiche di pianificazione hanno impedito, almeno in parte, un'urbanizzazione continua lungo la costa e salvaguardato le aree naturali. Oggi il principio della crescita continua come sinonimo di sviluppo appare superato e inadeguato per un tratto di costa pesantemente costruito. Ma una pianificazione risulta necessaria per controllare la crescita urbana sul territorio e indirizzarne lo sviluppo. Inoltre emerge l'importanza di un coordinamento fra piani di diversa natura e redatti dai diversi livelli degli enti di governo, da quelli statali a quelli locali.

A livello di politiche internazionali sul tema si assiste infatti ad un sistema integrato di piani come il Coastal Zone Management Act (USA, 1972) e il piano Integrated coastal and marine areas management (Unep, 1995) che si propongono di coinvolgere, insieme all'intervento pubblico, anche quello di operatori privati. Gli accordi internazionali già all'inizio del secolo XX riguardavano lo sfruttamento delle risorse ittiche e del fondo marino fino ad arrivare al 1978 con la Convenzione di Barcellona per la protezione dall'inquinamento del Mar Mediterraneo. Esiste inoltre il Piano d'azione del Mediterraneo (1995), pro-

¹ F. BALLETTI "La costa ligure: forme del turismo e forme del paesaggio. Evoluzione, progettualità, scenari per la sostenibilità" in "Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile" a cura di Annalisa Calcagno Maniglio, Gangemi Editore, 2009, pgg. 135-149.

mosso dalle Nazioni Unite, che definisce le prospettive di sviluppo del bacino mediterraneo basandosi sul principio della gestione integrata.

A livello europeo nel 1996 il programma della Commissione Europea sulla Gestione Integrata delle zone costiere ha verificato quale fosse la tendenza al controllo dell'uso indiscriminato del suolo costiero per i tratti di costa turistici.

In Italia la pianificazione costiera risulta tutt'ora frammentata tra le competenze statali, regionali e comunali. Non è ancora uscito il "Piano Mercantile Generale di difesa del mare e delle coste", legge n. 979 31 dicembre 1982, redatto dal Ministero della Marina insieme alle regioni, avrebbe dovuto segnare una svolta importante nella gestione delle politiche di tutela dell'ambiente marino e costiero. La stessa legge stabiliva inoltre l'individuazione delle aree di riserva marina, che ha invece avuto uno sviluppo attuativo, con l'istituzione delle riserve.



Fig. 23 L'urbanizzazione delle riviera ligure: Borghetto Santo Spirito (SV) (Fonte: <http://www.boobea.ch/italia/liguria/savona/spiagge-borghetto-santo-spirito.php>)

La legge Galasso, come specificato in precedenza, individua come bene da sottoporre a vincolo paesaggistico tutta la FASCIA COSTIERA NEI PRIMI 300 M. Non esistono, eccetto questa, altre leggi italiane che regolino la trasformazione del suolo costiero, nonostante la penisola italiana abbia una superficie costiera molto estesa. L'occupazione della costa è attualmente regolamentata dal principio della sussidiarietà che delega alle regioni le politiche di pianificazione della costa, che per la Regione Liguria si esplicano nel P.T.C. DELLA COSTA.



Fig. 24 Alberghi e residenze lungo la costa: Ceriale (Fonte: <http://www.casavacanzemoresco.com>)

Esiste inoltre il sistema informativo geografico SICOAST², che raccoglie le informazioni riguardanti aspetti geomorfologici, naturalistici, paesistici, demaniali, amministrativi, normativi dei comuni litorali, utili per la pianificazione e la gestione integrata della zona costiera.

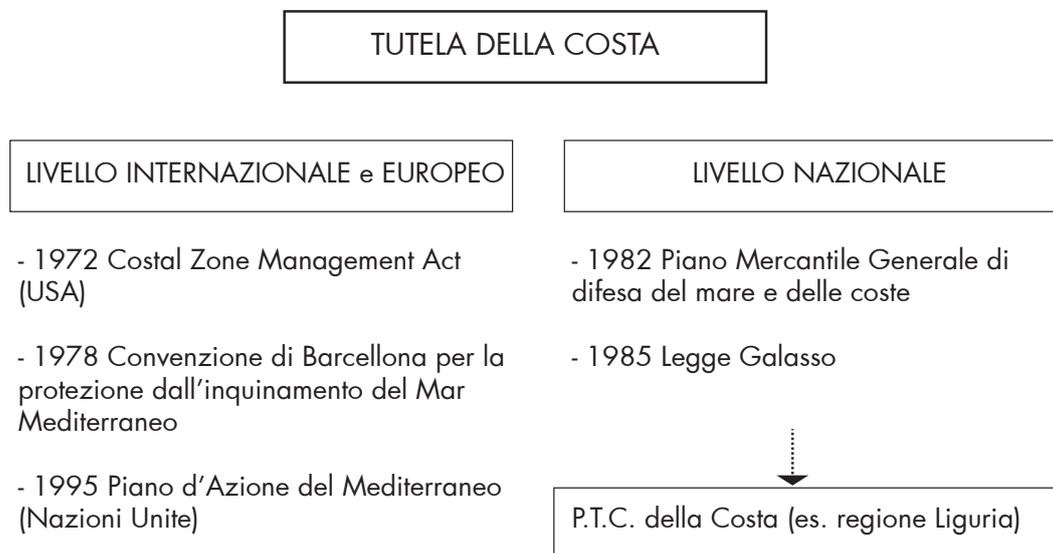


Fig. 25 Elaborazione grafica personale: comparazione tra i piani di tutela della costa

² Dal sito <http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/SiCoast/Mappa.html?id=1231>

4.2.4 TUTELA E CONSERVAZIONE: LE CARTE DEL RESTAURO

LE CARTE DEL RESTAURO

Ai fini di questa ricerca si ritiene interessante citare le più recenti carte del restauro, utili porre in evidenza quali siano i valori che possiede il patrimonio culturale.

In particolare si ritiene opportuno approfondire queste riflessioni sul tema del patrimonio culturale, espresse sotto forma di dichiarazioni, conferenze o convenzioni. In ordine cronologico sono:

- CONFERENZA DI NARA (1994): concetto di autenticità
- BURRA CHARTER (1999-2004)
- CARTA DI CRACOVIA (2000): aggiornamento carta di Atene e Venezia
- CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO (2000)
- DICHIARAZIONE/CONVENZIONE DI FARO (2005): valore dell'eredità culturale per la società

LA CONFERENZA DI NARA

Nel corso del 900 la visione eurocentrica, in materia di conservazione del patrimonio, inizia ad essere superata per aprirsi ad altre posizioni culturali non confinate entro ambiti geografici. A questo proposito si cita la conferenza del 1994 che si tiene a Nara (Giappone) una conferenza internazionale¹,

¹ Conferenza internazionale Nara (Giappone), Documento di Nara sull'Autenticità, 1-6 novembre 1994, su invito dell'Agenzia governativa

sottoscritta da 45 paesi partecipanti, e nata in un contesto sovranazionale che sposta la visione eurocentrica a quella internazionale. Si identifica il concetto di autenticità (concetto già presente nella Carta di Venezia), che ha l'obiettivo della conservazione del patrimonio culturale nel rispettare e mettere in luce tutte le sfaccettature della memoria collettiva dell'umanità.

*"In un mondo in preda alle forze della globalizzazione e della banalizzazione, in cui la rivendicazione dell'identità culturale si esprime talora attraverso un nazionalismo aggressivo e l'eliminazione delle culture minoritarie, il principale contributo della presa in conto dell'autenticità consiste, anche nella conservazione del patrimonio culturale, nel rispettare e mettere in luce tutte le sfaccettature della memoria collettiva dell'umanità"*².

È infatti il primo documento che mette in discussione le nozioni tradizionali che riguardano il tema della conservazione del patrimonio culturale. Pone infatti le basi per il rispetto, in materia di conservazione, di tutte le culture e del loro patrimonio. La diversità dei patrimoni culturali deve infatti essere vista come una *"ricchezza intellettuale e spirituale insostituibile per tutta l'umanità"*³. Il patrimonio culturale di cui parla la carta può essere sia materiale che immateriale.

Si fa poi riferimento al concetto di patrimonio culturale espresso dall'UNESCO, "il patrimonio culturale di ciascuno costituisce il patrimonio culturale di tutti". Le diverse culture e comunità hanno quindi giapponese per gli Affari Culturali e della Prefettura di Nara, in collaborazione con UNESCO, ICCROM e ICOMOS.

² Art. 4, Conferenza internazionale Nara (Giappone), Ibidem.

³ Conferenza internazionale Nara (Giappone), Ibidem.

il diritto di rivendicare il proprio patrimonio nel rispetto di quello altrui.

All'articolo 9 viene poi specificato che *"La conservazione del patrimonio storico, in tutte le sue forme ed a qualsiasi epoca appartenga, trova la sua giustificazione nel valore che viene attribuito a quel patrimonio. La percezione più esatta possibile di quei valori dipende, tra l'altro, dalla attendibilità delle fonti d'informazione al riguardo. La loro conoscenza, comprensione e interpretazione in rapporto alle caratteristiche originali e acquisite del patrimonio, al suo divenire storico come al suo significato, fondano il giudizio di autenticità concernente l'opera in causa con riguardo sia alla forma che alla materia dei beni interessati."*¹. I valori risultano quindi dipendenti dalla conoscenza delle fonti e dall'attendibilità delle fonti stesse. Sono le fonti infatti che fondano il giudizio di autenticità, come già affermato nella Carta di Venezia (1964). Il carattere innovativo che possiede la Conferenza di Nara viene esplicitato all'articolo successivo: *"E' da escludere, che i giudizi di valore e di autenticità inerenti ad esse possano fondarsi su criteri uniformi. Al contrario, il rispetto dovuto a tali culture esige che ogni opera sia considerata e giudicata in rapporto ai criteri che caratterizzano il contesto culturale al quale esse appartengono"*².

Il giudizio di autenticità di cui parla la Conferenza di Nara non è quindi un giudizio universalmente uniforme ma che si fonda su diversi tipi di valori a seconda del contesto culturale.

BURRA CHARTER

Le culture e le società si esprimono in forme e modalità di espressione, sia materiali che immateriali (*Intangible cultural heritage*, UNESCO, 1997), che costituiscono il loro patrimonio. Un documento innovativo da questo punto di vista è la Carta di Burra³ (1999, nuova ed. 2004) messa a punto per il patrimonio indigeno dell'Australia. Questa carta dichiara l'esistenza di una pluralità culturale che deve tenere in considerazione il significato che la popolazione dà al patrimonio culturale (es. patrimonio indigeno australiano).

Il giudizio di autenticità che si basa su una pluralità di valori differenti dipende dalla pluralità culturale. Nella Burra Charter viene messo in evidenza che uno dei valori che concorre al giudizio di autenticità dipende direttamente dal giudizio/significato che una data cultura o comunità attribuisce al patrimonio.

LA CARTA DI CRACOVIA

Sul panorama europeo si arriva ad un aggiornamento in materia di conservazione del patrimonio culturale nel 2000, con la Carta di Cracovia, un aggiornamento della carta di Atene (1931) e di Venezia (1964). Il testo pone l'accento sul carattere «dinamico» del patrimonio culturale in continuo mutamento e che necessita quindi l'utilizzo di strumenti e criteri di giudizio diversi a seconda delle situazioni, ammettendo in questo modo l'esistenza di una pluralità di criteri di valutazione. Altra novità del documento è l'importanza assegnata al concetto di memoria, in cui si radicano le ragioni della conservazione: *"La memoria, qua-*

¹ Articolo 9, Conferenza internazionale Nara (Giappone), *Ibidem*.

² Articolo 11, Conferenza internazionale Nara (Giappone), *Ibidem*.

³ The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance, with associated Guidelines and Code on the Ethics of Co-existence, 1999, nuova ed. 2004.

lità del soggetto che fruisce e non parametro di misurazione degli eventi, è vista come attività costitutiva dell'essere umano e valore applicabile in una dimensione ormai multi-etnica"⁴.

Il testo prosegue poi indicando le linee guida seguire nel progetto di restauro e conservazione: "La conservazione del patrimonio costruito si attua attraverso il progetto di restauro, che comprende le strategie nella sua conservazione nel tempo. Questo progetto di restauro deve essere basato su una serie di appropriate scelte tecniche e preparato all'interno di un processo conoscitivo che implichi la raccolta di informazioni e l'approfondita conoscenza dell'edificio o del sito"⁵. La carta specifica poi che la ricostruzione in stile va evitata ad eccezione di rari casi: "La ricostruzione di un intero edificio, distrutto per cause belliche o naturali, è ammissibile solo in presenza di eccezionali motivazioni di ordine sociale o culturale, attinenti l'identità di un'intera collettività"⁶. Anche in questo caso le motivazioni di ordine sociale e culturale che possono rappresentare l'identità di una comunità vengono considerati giudizi che costituiscono valore.

A questo proposito, a prova del rapporto che lega fortemente il patrimonio culturale alla cittadinanza o comunità che lo considera tale, si possono citare i casi di ricostruzione avvenuti nel secondo Dopoguerra, tra cui si cita ad esempio il famoso caso di Dresda, ma anche il più recente caso di Berlino. La ricostruzione del Castello di Berlino (Berlin Schloss), è stata fortemente voluta dalla municipalità in quanto edificio fortemente simbolico. Per questo motivo il prospetto principale è stato volutamente ricostruito in stile, mentre la disposizione interna è stata ri-

⁴ C. VARAGNOLI, "Il culto dei monumenti", 2010, Enciclopedia Treccani, voce: Patrimonio e patrimoni.

⁵ Art. 3, scopi e metodi, Carta di Cracovia, principi per la conservazione ed il restauro del patrimonio costruito, 2000.

⁶ Art. 4, Ibidem.

adattata alle esigenze contemporanee.

Il legame tra l'intervento antropico che modifica e caratterizza il paesaggio nel corso del tempo è esplicitato all'articolo seguente.

Ha infatti carattere innovativo la definizione che viene fornita di paesaggio: "Il paesaggio inteso come patrimonio culturale risulta dalla prolungata interazione nelle diverse società tra l'uomo, la natura e l'ambiente fisico. Esso testimonia del rapporto evolutivo della società e degli individui con il loro ambiente. La sua conservazione, preservazione e sviluppo fa riferimento alle caratteristiche umane e naturali, integrando valori mentali ed intangibili"⁷. Vengono poste in evidenza non solo le caratteristiche materiali e ambientali che compongono il paesaggio ma anche quelle concernenti gli interventi antropici e i valori intangibili che nascono dall'interazione tra uomo e ambiente.

DICHIARAZIONE/CONVENZIONE DI FARO

Nel 2005 a Faro (Portogallo) è stata firmata dagli stati membri del Consiglio d'Europa una dichiarazione, che delinea a livello internazionale l'evoluzione del concetto di "cultural heritage" traducibile in italiano con il termine eredità culturale (piuttosto che "patrimonio culturale", art.2 D.L.42 del 22-01-2004). Anche in questo caso ritroviamo la constatazione dell'esistenza di patrimonio culturale definita dal legame/memoria della popolazione per quel luogo.

Pertanto si ritrova la definizione: "*l'eredità culturale è un insieme di risorse ereditate dal passato che le popolazioni identificano, indipendentemente da chi ne detenga la proprietà, come riflesso*

⁷ Art. 9, Ibidem.

ed espressione dei loro valori, credenze, conoscenze e tradizioni, in continua evoluzione. Essa comprende tutti gli aspetti dell'ambiente che sono il risultato dell'interazione nel corso del tempo fra le popolazioni e i luoghi;"¹. Viene quindi specificato che il *cultural heritage* esiste ed è identificabile indipendentemente da chi ne detiene la proprietà e dipende dal rapporto che intercorre tra la cittadinanza e il luogo in questione, un rapporto consolidatosi ed evolutosi nel corso del tempo.

La popolazione che viene presa in considerazione viene considerata come: *"una comunità di eredità è costituita da un insieme di persone che attribuisce valore ad aspetti specifici dell'eredità culturale, e che desidera, nel quadro di un'azione pubblica, sostenerli e trasmetterli alle generazioni future."*².

Vengono riconosciuti dalle parti i benefici³ derivanti dalla conservazione e dell'arricchimento dell'eredità culturale e la responsabilità di rispettarla. Vengono quindi definite le politiche da adottare in merito con l'obiettivo di: *"riconoscere l'interesse pubblico associato agli elementi dell'eredità culturale, in conformità con la loro importanza per la società;"*⁴. Importanza e valore che deve essere identificata attraverso lo studio e la conservazione del suddetto patrimonio.

Questo documento introduce principi e definizioni che si possono adattare al *caso studio preso in esame*. Il concetto di *cultural heritage* infatti si pone l'obiettivo di riconoscere e tutelare non solo il bene architettonico, ma anche il *know how*.

La Convenzione di Faro è stata sottoscritta dall'Italia nel 2013 ma ad oggi non è ancora stata ratificata dal Parlamen-

¹ Art. a2, Convenzione di Faro, Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore dell'eredità culturale per la società, 27/10/2005.

² Art. b2, Ibidem.

³ Art. 4, Ibidem.

⁴ Art. 5a, Ibidem.

to. Tra gli altri, il FAI ne auspica la sua ratifica che rappresenterebbe un atto rivoluzionario⁵ e promotore di un atteggiamento aperto, la delineazione di un concetto innovativo per l'idea di cultura in generale.

⁵ ANDREA CARANDINI, presidente del FAI, lettera al Pierferdinando Casini

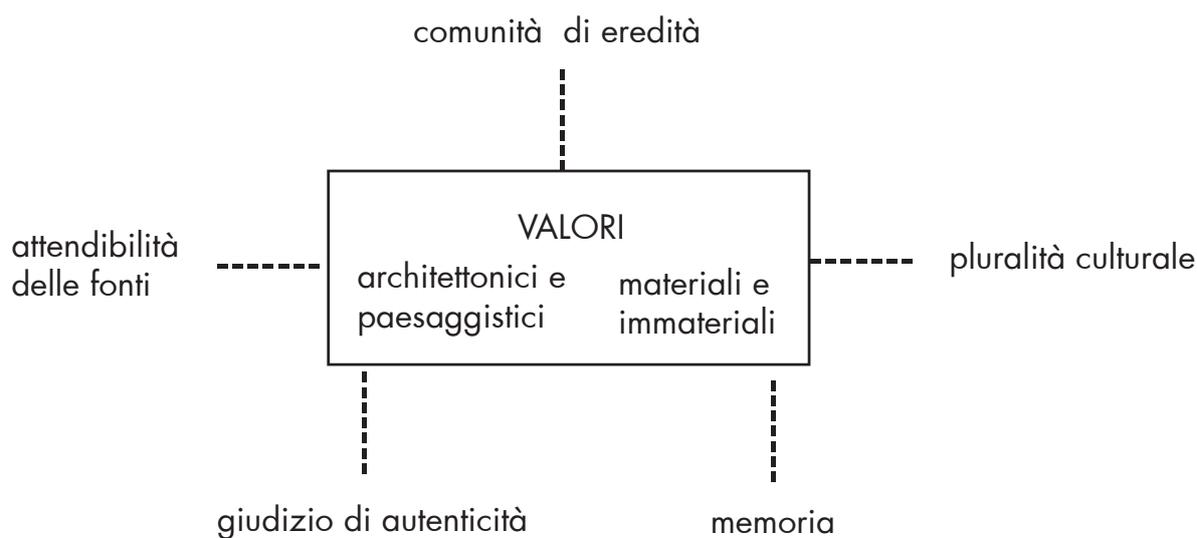
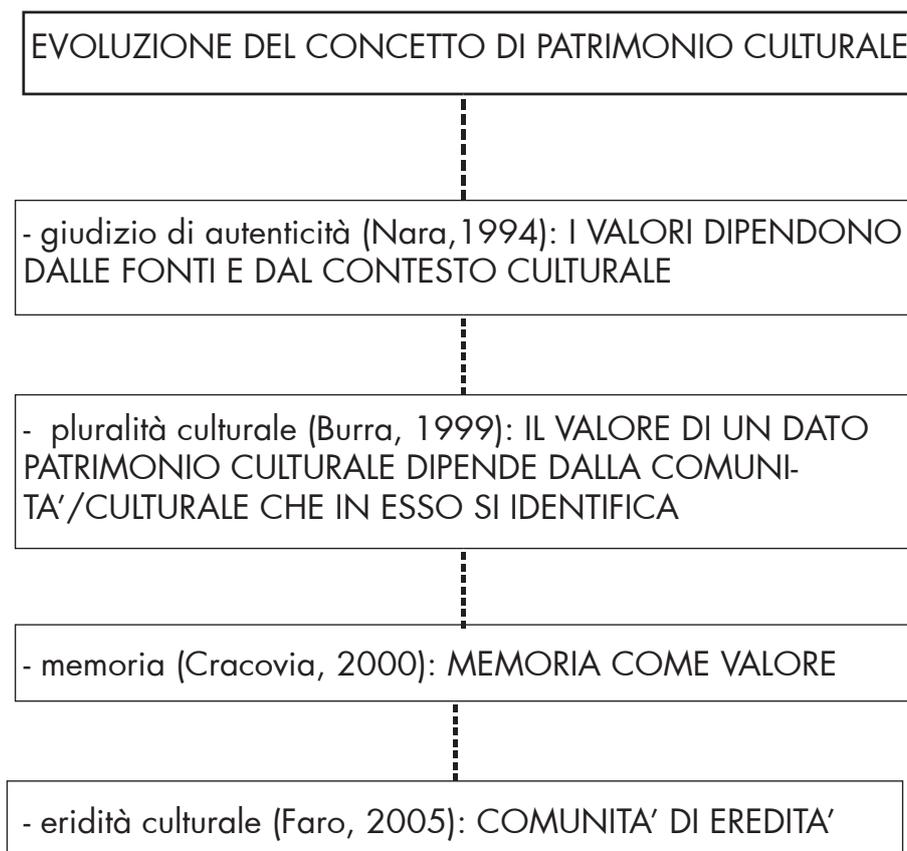


Fig. 1 Rielaborazione grafica personale delle definizioni e dei significati del termine valori per la disciplina del restauro.

TUTELA DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE

- AIPAI¹ - Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale.

E' stata fondata nel 1997 da un gruppo di specialisti del patrimonio industriale insieme alle istituzioni italiane.

E' articolata in sezioni regionali e collabora con Università, Centri di Ricerca, Fondazioni, Musei, Organi Centrali e Periferici dello Stato (Ministeri, Soprintendenze, Regioni, Province, Comuni, Comunità Montane, Agenzie di promozione turistica e di sviluppo, ecc.).

L'Associazione ha firmato nel 2008 un protocollo d'intesa con il TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) che la riconosce come suo unico rappresentante in Italia².

- TICCIH: International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comitato internazionale per la conservazione del patrimonio industriale)

E' stato fondato a seguito della prima conferenza internazionale dedicata all'archeologia industriale, tenutasi a Ironbridge, nel Regno Unito, nel 1973.

E' un'organizzazione internazionale che ha lo scopo di studiare, conservare e valorizzare il patrimonio industriale.

- CARTA DI Nizhny Tagil, Mosca (2003):

"The adaptation of an industrial site to a new use ensuring its preservation is

¹ Dal sito: <http://www.patrimonioidustriale.it/it/>

² Dal sito <http://ticcih.org/>

generally acceptable, except in the case of sites of particular historical importance. New uses should respect the significant material and maintain the original models and distribution activities, and should be as compatible as possible with the original use or main building"³.

La Carta suggerisce in questo modo di operare un intervento compatibile con la conservazione dei valori che l'edificio rappresenta, nel rispetto degli usi originari dei siti industriali.

³ Carta di Nizhny Tagil, paragrafo 5, articolo IV, in E. ROMEO, E. MOREZZI, R. RUDIERO " Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency", Elsevier, 2015.

CONCLUSIONI

All'interno del quadro di riferimento normativo (Legge Galasso, Codice dei Beni Culturali e paesaggistici) e del quadro di riferimento teorico-disciplinare rappresentato dalle Carte del restauro, dalle convenzioni e dichiarazioni sul paesaggio e sull'archeologia industriale si situa il caso studio oggetto di questa tesi.

Fa parte di quei casi in cui esiste una commistione tra diversi elementi: archeologia industriale, paesaggio e waterfront.

Si prospettano quindi possibilità di tutela che possano garantire una corretta gestione di un eventuale progetto di riqualificazione.



Fig. 2 Schema illustrativo delle prospettive di tutela per il patrimonio paesaggistico e architettonico (elaborazione grafica personale).

4.3 PROCESSUALITA'

4.3.1 GLI STRUMENTI URBANISTICI REGIONALI PROVINCIALI E COMUNALI

STRUMENTI URBANISTICI A LIVELLO REGIONALE

Attualmente la Regione Liguria non possiede un piano paesaggistico¹ ma lo sta elaborando insieme al Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per la Liguria. La redazione del piano è successiva alla ricognizione delle aree sottoposte a tutela paesistica, che sono state recensite nell'Atlante dei vincoli e l'Atlante degli ambiti e delle unità di paesaggio. Il primo raccoglie i vincoli presenti in Liguria: la localizzazione dei vincoli per decreto ministeriale² e quella delle aree tutelate per legge ipotizzate sulla base delle indicazioni dell'art. 142 del Codice. Il secondo è costituito dalle prime elaborazioni ai sensi degli articoli 135 e 143 del Codice, sviluppate nell'ambito degli studi preliminari per il Piano territoriale.

I beni paesaggistici, rappresentano una presenza consistente in Liguria: le aree sottoposte al vincolo paesaggistico ricoprono oltre l'89% del territorio regionale. La pianificazione territoriale regionale³ ha lo scopo di perseguire la *"qualificazione ambientale e funzionale del territorio ligure"* tenendo conto di

queste priorità⁴:

- riassetto ambientale complessivo e la conservazione degli elementi di qualità caratterizzanti l'identità storico-culturale del paesaggio
- adeguamento delle reti infrastrutturali, per facilitare lo sviluppo del settore turistico
- riqualificazione degli insediamenti che necessitano di interventi.
- il minimo consumo delle risorse territoriali e paesistico-ambientali disponibili
- il principio della sussidiarietà tra gli enti

Con l'entrata in vigore del "Testo unico della normativa regionale in materia di paesaggio"⁵ si prevede una riorganizzazione e aggiornamento della legislazione regionale in materia di paesaggio, abrogando alcune leggi regionali emanate a partire dagli anni ottanta fino al 2009, in adempimento alle disposizioni statali contenute nel Codice riguardo l'assetto degli enti intermedi tra Regione e Comuni. La disciplina regionale della ripartizione di competenze in materia di tutela e di vigilanza è contenuta nella legge regionale n. 13 del 6 giugno 2014 ("Testo unico della normativa regionale in materia di paesaggio") e successive modifiche.

¹ Informazione ricavata dal sito: <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/costa-e-demio-marittimo.html>

² Il sito www.liguriavincoli.it mappa tutti i vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici della regione Liguria, indicando tutti i riferimenti normativi, la localizzazione delle zone e dei beni soggetti a vincoli sul territorio ligure.

³ Legge urbanistica regionale n. 36 del 4 settembre 1997.

⁴ Dal sito: www.regione.liguria.it

⁵ Legge regionale n. 13 del 6 giugno 2014 pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Liguria n. 8 dell'11 giugno 2014

Si può quindi riassumere che la pianificazione territoriale vigente sovracomunale è gestita attraverso: il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), il Piano Regionale della Costa (P.T.C.), il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.).

IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO, (P.T.C.P.)¹ è uno strumento, previsto dalla legge numero 431 del 1985. La Regione Liguria è stata la prima a dotarsi di un Piano paesistico: adottato nel 1986 e approvato nel 1990. Il PTCP è esteso all'intero territorio regionale. È attualmente il Piano che sostituisce il Piano Paesaggistico in corso d'opera.

Il piano è stato redatto sulla base di studi e analisi che hanno suddiviso il territorio ligure in ambiti paesistici sovracomunali. Questi ambiti sono caratterizzati da tre aspetti:

- assetto insediativo
- assetto geomorfologico
- assetto vegetazionale

Il P.T.C.P. è articolato in tre livelli:

- livello territoriale: le indicazioni che sono riportate nelle schede relative ai 100 ambiti individuati dal Piano hanno carattere di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione
- livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali
- livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni

¹ Dal sito: http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/piani_territoriali/piano-territoriale-di-coordinamento-paesistico.html.

Il P.T.C.P., approvato nel 1990, nel 2011 è stato oggetto di una variante generale che ha riguardato 82 comuni, finalizzata ad una maggiore tutela del territorio costiero. Il P.T.C.P. viene costantemente aggiornato, come previsto dalla normativa regionale vigente, senza alterarne la struttura principale.

IL PIANO TERRITORIALE DELLA COSTA, (P.T.C. della Costa), aggiornato al 2011, si propone di disciplinare e coordinare gli interventi costieri sulla base dei principi dello sviluppo sostenibile e della pianificazione integrata. È suddiviso in Ambiti di Progetto.

A seguito delle constatazioni degli effetti dell'urbanizzazione sulla costa ligure e delle carenze riscontrate, il Piano vuole perseguire i seguenti obiettivi²:

- la tutela e la valorizzazione della fascia costiera e del suo valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale
- la riqualificazione dei tratti di costa urbanizzati
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento delle spiagge
- lo sviluppo dell'attrattività turistico - ricreativa della fascia costiera
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica
- il riuso dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa
- il miglioramento della viabilità costiera

La zona costiera definita dal Piano è co-

² Dal sito: <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/costa-e-demanio-marittimo/piano-della-costa.html>

stituita da un ambito di studio (a terra: ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 metri) e un ambito di applicazione (63 comuni costieri), dal momento che la definizione di "zona costiera" varia estremamente in funzione delle caratteristiche morfologiche del territorio interessato e delle ricadute che si vogliono ottenere.



Fig. 26 Stralcio del documento "indicazioni progettuali del piano" esempio dell'ambito di progetto AP-9 Imperia (Fonte: /www.regione.liguria.it)

Il PIANO TERRITORIALE REGIONALE, (P.T.R.), approvato in seguito al "Documento preliminare del progetto di Piano" con il DGR n. 1579 del 22 dicembre 2011, persegue cinque obiettivi principali³:

- contenimento del consumo di suolo, conservazione per le aree non insediate,
- priorità alla riqualificazione urbana con attenzione al Piano di bacino e con alla rete ecologica,
- sviluppo dei sistemi produttivi e individuazione di specifiche funzioni produttive,
- salvaguardia e rilancio delle aree e delle attività agricole,
- identificazione del sistema infrastrutturale regionale e delle sue linee di sviluppo.

Il Piano prevede inoltre i progetti di valorizzazione a scala regionale che si analizzeranno in seguito⁴. Il Piano suddivide il territorio in 11 ambiti. Il percorso di approvazione⁵ del Piano territoriale regionale è stato però al momento sospeso.

³ Dal sito della Regione Liguria al link: <http://www.regione.liguria.it>

⁴ Vedi cap. 4.3.2 Linee guida per la valorizzazione

⁵ Solo con l'approvazione di nuovi atti da parte della Giunta Regionale, ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale n.36/1997 come modificata dalla legge regionale n.11/2015, potrà essere intrapreso un nuovo progetto di Piano e avviato un nuovo procedimento di approvazione.

NORMATIVE A LIVELLO PROVINCIALE

A partire dal Piano Territoriale di coordinamento provinciale di Savona si individuano quali sono le politiche in atto in materia di riqualificazione per la Provincia di Savona, che oggi vede trasformarsi il suo passato industriale in favore di una prospettiva turistica. Queste trasformazioni avvengono all'interno di un ambiente naturale, la fascia costiera, da tutelare e da considerare quale elemento organico del paesaggio¹ della riviera ligure insieme al territorio urbanizzato.

Le politiche d'intervento provinciali influiscono in maniera importante sull'area oggetto di approfondimento, ex Officine Piaggio, che rappresentano una delle aree per cui è prevista la futura riqualificazione, di maggiore dimensione non solo rispetto alla provincia di Savona ma rispetto all'intera Regione.

P.T.C. DELLA PROVINCIA DI SAVONA

Dal punto di vista formale il P.T.C.² della provincia di Savona è uno sviluppo del Piano territoriale di coordinamento dell'Area centrale ligure e fa parte di uno dei 5 distretti dell'ambito territoriale centrale ligure. Tuttavia date le caratteristiche peculiari dell'area Savonese, il P.T.C. dell'area Savonese-Bormida ha assunto una propria individualità. Il piano interessa 17 comuni e circa 150 mila abitanti. L'area considerata costituisce la seconda realtà industriale della Regione dopo Genova.

Gli obiettivi del P.T.C. riguardano due casi specifici:

1. Il capoluogo di provincia, Savona, per cui si prevedono interventi di rinnovo urbano tenendo in conto

le prospettive di sviluppo dell'area portuale (ex Italsider) e riorganizzando la viabilità urbana.

2. La Val Bormida, per cui vengono date indicazioni riguardanti la riqualificazione delle aree produttive dismesse Acna e Agrimont, con l'intento di aumentare le possibilità della valle e favorire l'aumento delle funzioni presenti.

Il P.T.C. inoltre prevede l'attuazione di due interventi a livello infrastrutturale:

- Il progetto (PI3) Nuova Aurelia Savona³, che considera la Nuova Aurelia come un nuovo collegamento stradale costiero di livello nazionale, alternativo alla ex S.S.1 Aurelia, il più possibile indipendente dai centri abitati e con caratteristiche tali da garantire un livello di scorrimento adeguato alla domanda di mobilità. Si prevede una nuova viabilità di accesso all'hub portuale di Savona e all'interconnessione con il casello dell'A10 di Albisola. Il tratto stradale Variante alla SS1 Aurelia, Savona - Albisola Superiore, si sviluppa come un asse tangenziale alla città di Savona. Il tracciato della Nuova Aurelia si sviluppa per un totale di 5137,79 metri.
- Il progetto raddoppio tratta ferroviaria Andora - Finale Ligure un'estensione⁴ di km 31,4 di cui 25 km in galleria (70% del tracciato), che prevede lo spostamento del tracciato in posizione arretrata rispetto alla linea di costa. L'opera rientra nell'ambito del raddoppio della linea Genova - Ventimiglia ed è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio, Borghetto,

¹ Vedi capitolo 4.1.1

² Dalla relazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale consultabile al sito: www.regione.liguria.it/urbanistica

³ Realizzata attraverso accordi tra Regione Liguria, ANAS e Provincia di Savona

⁴ Dal sito della Regione Liguria e dalla relazione corredata dalla relativa cartografia.: www.regione.liguria.it

Ceriale, Loano e Pietra Ligure. attualmente la linea è lunga circa 147 km, presenta tratte a doppio binario (103 km) e a semplice binario (Finale Ligure-Loano, Albenga-Andora, Andora- S. Lorenzo, 44 km). L'obiettivo del progetto è aumentare la capacità di traffico, ridurre i tempi di percorrenza (attualmente la velocità di marcia del treno è 80 km/h), incrementare i livelli di sicurezza con l'eliminazione dei passaggi a livello e dei tratti esposti a erosione marina e a rischi idrogeologici. Inizio modulo



Fig. 27 In rosso il raddoppio della tratta ferroviaria Andora - Finale L. prevista per l'anno 2025. (Fonte: /www.regione.liguria.it)

PIANI DI LIVELLO COMUNALE

Il Piano Urbanistico Comunale, P.U.C.⁵ del Comune di Finale Ligure, è stato adottato con D.C.C. n 48 il 12/07/2006. Suddivide il territorio comunale in:

- Ambiti di conservazione e riqualificazione (ACR), come Finalmarina ACR1
- Ambiti di riqualificazione (AR)
- Distretti di trasformazione (DT), come l'area ex Piaggio e le cave DT1
- Ambiti agricoli
- Ambiti naturalistici

Le norme di attuazione del piano contengono indicazioni e definizioni riguardanti indici e rapporti di fabbricabilità come: l'indice di fabbricabilità fondiaria, il rapporto di incidenza volumetrica, rapporto di copertura massimo, altezza massima, etc.

⁵ Il P.U.C. è consultabile in forma completa al link: <http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica/puc>

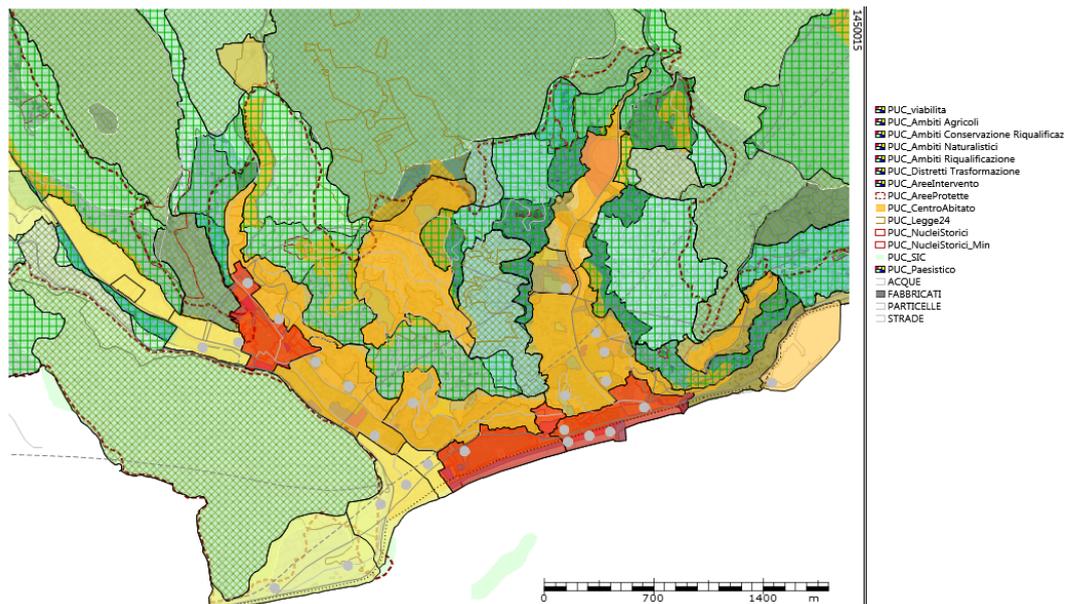


Fig. 28 La suddivisione degli ambiti di intervento nel P.U.C. (Fonte: <http://52.17.130.70/geoportalefinaleligure/>)

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

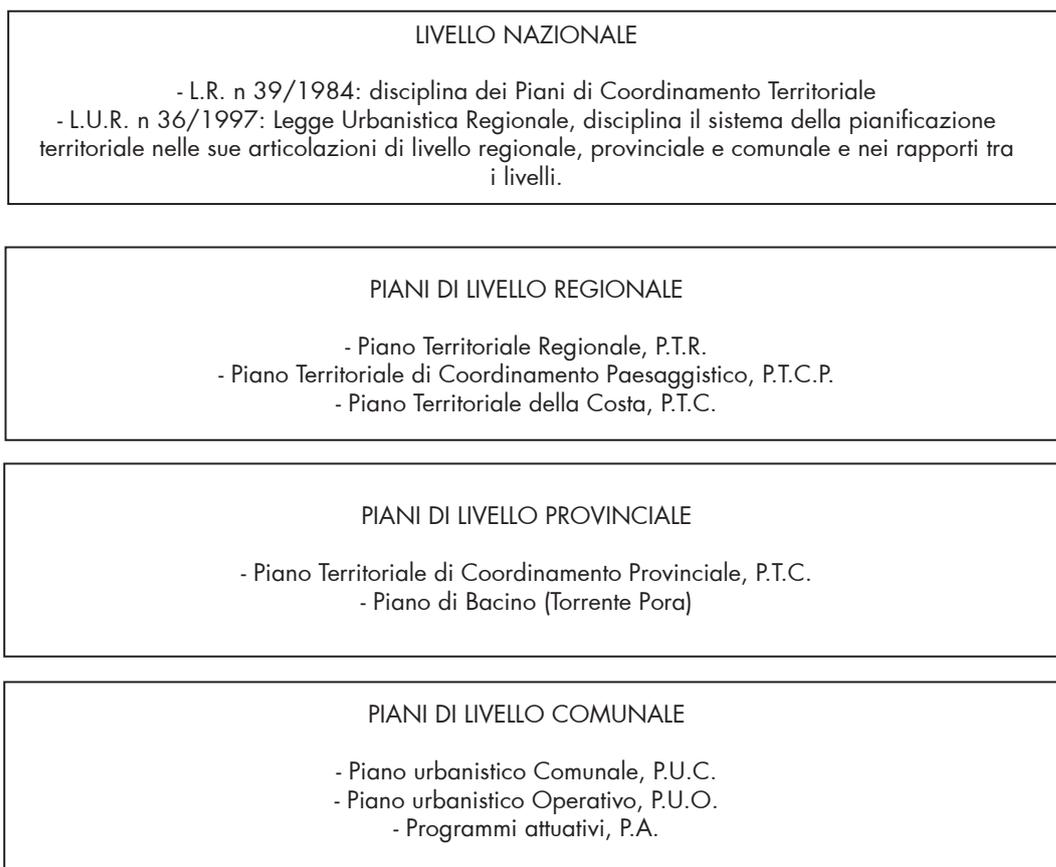


Fig. 29 Elaborazione grafica personale del quadro di riferimento normativo in materia di tutela e pianificazione.

4.3.2 LINEE GUIDA PER LA VALORIZZAZIONE

La Regione Liguria ha ipotizzato scenari e proposte di valorizzazione a livello Regionale con l'obiettivo di riqualificare la fascia costiera, densa di sistemi infrastrutturali e di agglomerati urbani e industriali, e di mettere in luce le sue potenzialità. Si tratta di progetti a lungo termine poiché estesi ad un ambito che non è quello della provincia ma dell'intera Regione e poiché si tratta di interventi a livello urbanistico e infrastrutturale:

I progetti elaborati¹ sono:

1. il parco costiero del ponente ligure
2. il progetto Aurelia
3. l'autostrada solare
4. la via delle eccellenze - Liguria lato B

¹ Consultabili nel dettaglio al sito : <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/paesaggio-tutela-e-valorizzazione/valorizzazione-del-paesaggio.html>.

5. l'uso dei materiali lapidei tradizionali

Tutti i progetti elaborati si basano sull'analisi dello sviluppo storico della Liguria nel corso del tempo e ha segnato il territorio. I primi quattro temi sono sistemi di percorsi, che attraversano l'intero arco costiero della Regione, sia dal punto di vista fisico, poiché riguardano grandi infrastrutture², sia dal punto di vista teorico, per cui si immaginano nuovi interventi di valorizzazione.

L'ultimo tema riguarda invece l'utilizzo di un materiale, la pietra, che caratterizza fortemente il territorio Ligure. I materiali lapidei, con le loro peculiarità di forma e colore hanno costituito l'edilizia tradizionale ligure, parte del patrimonio architettonico che oggi si trova, in molti casi, in stato di abbandono. L'idea di questo progetto è quindi quella di recuperare e conservare il patrimonio edilizio esistente rispettando le sue caratteristiche tipo

² Vedi cap. 4.1.2



Fig.30 Elaborazione grafica personale delle linee guida per la valorizzazione della Regione Liguria.

logiche e morfologiche.

Questi progetti non si pongono come soluzioni alternative alla pianificazione urbanistica territoriale ma come integrazione alla struttura legislativa che di per sé non è sufficiente e necessita di proposte di valorizzazione che tengano in conto tutti le caratteristiche del territorio.

1. IL PARCO COSTIERO DEL PONENTE LIGURE

La realizzazione della ferrovia¹ nella seconda metà dell'800, ha inserito la Liguria all'interno dei circuiti turistici europei, rendendola più facilmente accessibile dalla Francia e da Parigi in particolare. Oggi alcuni tratti del percorso ferroviario sono dismessi o in via di dismissione per la realizzazione del raddoppio ferroviario e quindi dello spostamento del tracciato a monte. Questo progetto ha l'obiettivo di restituire alle città e ai borghi costieri della Riviera, attraversati e divisi dalla ferrovia, la vicinanza con il mare e recuperare la loro integrità, creando le condizioni per proporre un nuovo modello turistico, lontano da quello che a partire dagli anni Sessanta ha fortemente modificato l'aspetto della fascia costiera. L'aspetto più interessante riguarda la riqualificazione dei tratti dismessi attraverso la creazione di una nuova pista ciclopedonale, e della possibilità di accesso alle spiagge, prima inaccessibili per la presenza dei binari ferroviari, e che non sono state intaccate dall'urbanizzazione turistica.

Il progetto interessa circa 75 chilometri, ed è diviso in tre tratti: Ospedaletti - San Lorenzo al Mare (24 km), tratto che è già stato riconvertito in parco costiero e pista ciclopedonale, San Lorenzo al Mare - Andora (21 km) e Andora - Finale Ligure (30 km), che saranno dismessi nei prossimi anni. Il progetto, già previsto nel Piano della

¹ Vedi cap. 4.1.2

Costa della Liguria e nel P.R.U.S.S.T. è stato meglio definito con l'Accordo di Pianificazione e la Regione ha recentemente posto, attraverso il Piano Paesistico, un vincolo² di destinazione d'uso sul tracciato ferroviario dismesso finalizzandolo alla realizzazione del Parco costiero del ponente. Il vincolo e il progetto comprende anche le relative aree di pertinenza e gli edifici ferroviari e di servizio, stazioni, depositi e ricoveri materiali facenti parte del patrimonio F.S. e oggetto di dismissione. Secondo lo "studio di fattibilità" effettuato per il progetto di riqualificazione vengono individuati cinque ambiti di progetto: San Lorenzo al Mare-Borgo Prino (ambito 1), attraversamento Imperia (ambito 2), Capo Berta (ambito 3), Diano Marina-San Bartolomeo al Mare-Cervo (ambito 4), Cervo-Andora (ambito 5).

2. IL PROGETTO AURELIA: "AURELIA E LE ALTRE"

Attenzione particolare viene dedicata poi alla Via Aurelia³ con l'intento di impostare sul suo sedime storico una sorta di percorso storico-artistico-culturale che attraversa la Riviera ligure. Oltre alla sua funzione infrastrutturale come grande arteria di accesso e collegamento, risulta interessante considerarla come un percorso che attraversa un paesaggio naturale e costruito denso di interesse. La proposta è quella di rileggere la funzione dell'Aurelia oggi dopo la deindustrializzazione delle industrie costiere e il turismo di massa.

Il progetto di riqualificazione si basa sul principio della musealizzazione della Via Aurelia, del patrimonio architettonico che si affaccia su di essa, e del suo utilizzo come percorso "museale" all'aperto con allestimenti di arte contemporanea, come installazioni luminose, riutilizzo di spazi dismessi, e implemen

² Definito nel P.T.C.P.

³ Vedi cap. 4.1.2



Fig. 31 La ciclabile nel tratto già attivo Sanremo- Arma di Taggia (Fonte: www.regione.liguria.it)



Fig. 32 L'Aurelia (Fonte: www.regione.liguria.it)



Fig. 33 La ciclopedonale a Santo Stefano al mare (Fonte: www.pistaciclabile.com)



Fig. 34 L'Aurelia (Fonte: www.regione.liguria.it)

tazione dell'arredo stradale e urbano. Sono state quindi sviluppate ipotesi di valorizzazione che ruotano attorno a quattro temi principali, per ognuno dei quali è stato sviluppato un video¹ esplicativo:

1. Aurelia e l'architettura: dal momento che questa Via ha rappresentato per molto tempo l'unica via di collegamento regionale ai suoi margini sono sorte testimonianze architettoniche di vario genere: i grand hotel, le colonie, gli stabilimenti balneari, gli stabilimenti industriali.
2. Aurelia e i giardini: oltre alle realtà più conosciute, tra cui spiccano i Giardini Hanbury nei pressi di Ventimiglia, molti altri giardini sorgono lungo il percorso, e necessitano di specifici progetti di conoscenza e di azioni di restauro (i giardini storici) e ridisegno (i giardini più recenti). Gli interventi considerati necessari sono:
 - a) interventi sulla sede stradale funzionali alla fruizione dei giardini esistenti, come ad esempio un parcheggio dedicato ai Giardini Botanici Hanbury che accolgono 50.000 visitatori l'anno.
 - b) progetti di nuovi giardini o di recupero dei giardini esistenti come il recupero del Vallone del Sasso (Bordighera), e il recupero del parco dell'Istituto Elioterapico di Costarainera e il recupero di Villa Olandini (Sarzana).
3. Aurelia e le antiche strade: la ricostruzione dell'intero percorso costiero di antico regime non è oggi possibile, tuttavia sono ancora numerosi

i tratti riconoscibili e percorribili, sia in contesti urbani che in corrispondenza dei promontori lungo la costa. Sono percorsi che presentano interesse culturale, paesistico e storico². Il tema riguarda anche la valorizzazione dei siti archeologici che si incontrano sul percorso e delle passeggiate.

4. Aurelia e gli artisti: Il tratto di strada che collega Savona alle Albisole, realizzato tra il 1932 e il 1938, e il tratto che attraversa la provincia di La Spezia³ ha attirato l'attenzione di una generazione di pittori che hanno ritratto questi luoghi e l'Aurelia stessa. Si propone quindi di raccogliere in una mostra questi dipinti dedicati all'Aurelia, arricchita con le opere dei pittori viaggiatori dell'Ottocento e del primo Novecento e di fotografie d'epoca⁴.

La Regione ha già promosso progetti culturali su questi temi e azioni amministrative attraverso queste iniziative:

- Guida turistica dal titolo "Aurelia e le altre - la guida"⁵, che presenta l'Aurelia come una vetrina sulla Liguria e sul suo paesaggio.
- Aggiornamento normativo che consideri l'importanza dei valori paesaggistici⁶ e dei beni culturali, de-

¹ Dal sito della Regione Liguria, sezione "Valorizzazione": <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/paesaggio-tutela-e-valorizzazione/valorizzazione-del-paesaggio/aurelia-le-altre.html>.

² Sono numerosi i riferimenti all'antico percorso rinvenibili nelle descrizioni dei viaggiatori impegnati nel Grand Tour.

³ In particolare Agostino Fossati e Giovanni Fioruzzi, i cui quadri possono essere messi in relazione con la cartografia storica e contribuire alla "ricostruzione" di antiche parti del tracciato.

⁴ La Regione Liguria, in collaborazione con l'archivio storico ANAS, ha recuperato i materiali della campagna fotografica realizzata da AASS in occasione degli interventi di aggiornamento della strada tra il 1932 e il 1938 e li ha organizzati nella mostra "Aurelia in Bianco e Nero", Genova, Palazzo della Borsa, ottobre 2009.

⁵ AAVV, "Aurelia & le altre - la guida", edizioni Diabasis, 2006

⁶ Vedi cap. 4.2

finiti nel Protocollo d'intesa con la Direzione regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e nell'individuazione di una specifica norma di tutela del tracciato dell'Aurelia all'interno del Piano Paesistico regionale.

- Riconoscibilità della via Aurelia rispetto alle altre strade, ad esempio attraverso l'ideazione di un logo.
- La mostra fotografica "Aurelia in bianco e nero".
- Il libro "Parlami di Aurelia - racconti sulla strada"⁷, raccoglie 13 racconti.
- Il gioco dell'oca nell'ambito dell'iniziativa "Per corriamo l'Aurelia" promossa dall'Unicef nel marzo 2007.

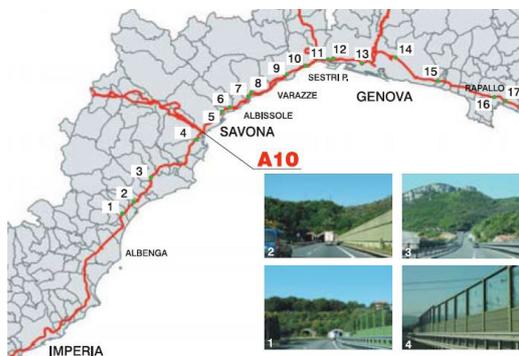


Fig. 35 I tratti prescelti per l'inserimento dei pannelli (Fonte www.regioneliguria.it)

1. L'AUTOSTRADA SOLARE

L'autostrada dei Fiori (A3) è una presenza continua e visibile, dall'entroterra ma anche dalla fascia costiera, non solo per la sua imponenza ma anche a causa del rumore prodotto dai mezzi che la attraversano. È un'infrastruttura fondamentale per lo spostamento lungo la Regione che altrimenti risulterebbe difficoltoso con la sola presenza della strada statale Aurelia.

Il Dipartimento Pianificazione Territoriale della Regione Liguria ha proposto due diversi interventi per la valorizzazione dell'autostrada:

- Un progetto di comunicazione sull'autostrada come percorso panoramico e limite della fascia costiera, nel volume "Sopra&sotto l'autostrada"⁸, un lavoro fotografico accompagnato da cenni storici e sul rapporto tra autostrada e paesaggio.
- Un progetto sperimentale, in convenzione con l'ANAS, per l'installazione⁹ di impianti fotovoltaici lungo il percorso autostradale. Il Settore Pianificazione territoriale e il Settore Tutela dall'inquinamento atmosferico hanno individuato i tratti con le caratteristiche fisiche e climatologiche adatte all'installazione dei pannelli fotovoltaici: 3 tratti nella riviera di ponente, 3 tratti tra Savona e Genova e 3 tratti nei pressi di La Spezia.

⁷ AAVV, "Parlami d'Aurelia", edizioni Diabasis, 2009, presentato alla Fiera del Libro di Torino 2007.

⁸ AAVV "Sopra & Sotto l'autostrada", edizioni Diabasis, Genova, 2009.

⁹ Il progetto è stato sviluppato sul modello dell'esperienza trentina, sull'Autobrennero A22, autostrada su cui è stata innestata una barriera fonoassorbente e fotovoltaica per la lunghezza di circa 1041 metri e una superficie di 4907 mq. Dati ricavati dalla relazione prodotta dal Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica della Regione Liguria, "Autostrada solare", estratto del Piano Territoriale Regionale.

1. LA VIA DELLE ECCELLENZE – LIGURIA LATO B

L'entroterra ligure è il contesto nel quale si colloca il progetto "Liguria lato B", finalizzato a promuovere lo sviluppo delle aree interne mediante la valorizzazione delle potenzialità del territorio. L'obiettivo è quello di potenziare i circuiti di fruizione presenti in queste aree rendendole più accessibili per superare le situazioni di marginalità e spopolamento. Il progetto¹ prende avvio dalla consapevolezza dell'importanza che ha l'entroterra ligure per la Regione, per la proposta turistica che ha sviluppato negli ultimi trent'anni, l'outdoor: climbing, mountain bike, down hill, running.

È stato quindi individuato un percorso, nel P.T.R., con il nome di «Via delle eccellenze», che si sviluppa da Ventimiglia e Sarzana senza mai attraversare il territorio costiero e le aree più densamente urbanizzate. L'itinerario individuato dal Piano è alla base degli interventi di fruizione del territorio e per individuare i borghi che possono costituire le porte d'ingresso al sistema e quelli che costituiscono la rete². Viene inoltre definita una nuova gerarchia tra i tracciati stradali esistenti dando priorità alle strade panoramiche, a quelle adatte alla percorrenza ciclabile e a quelle sul cui tracciato si incontrano emergenze architettoniche e paesaggistiche. Questi percorsi individuati saranno alla base della creazione di itinerari "dei gusti e dei profumi" con l'obiettivo di recuperare le aree rurali e lo sviluppo della tradizionale vocazione agricola.

¹ Dalla relazione prodotta dal Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica della Regione Liguria, "Via delle eccellenze – lato B", estratto del Piano Territoriale Regionale.

² Lungo la "Via delle Eccellenze" sono state individuati come luoghi facenti parte del sistema: i comuni dei Parchi, i comuni Bandiera Arancione e i comuni della rete "I Borghi più belli d'Italia".

1. USO DEI MATERIALI LAPIDEI TRADIZIONALI

Il Dipartimento Territorio³ ha elaborato un progetto relativo all'uso dei materiali lapidei tradizionali, denominato "La pietra, il colore dei luoghi", che ha lo scopo di catalogare tutti i materiali estratti nel territorio regionale e le applicazioni esistenti, per favorire un corretto recupero del patrimonio architettonico. Si tratta di un catalogo che necessita un continuo aggiornamento soprattutto per quanto riguarda le applicazioni dei vari materiali nelle architetture.

Inoltre di fondamentale importanza per la riuscita del progetto è la divulgazione di questo catalogo che contiene informazioni sulle tecniche sulla lavorazione e sulle applicazioni di questi materiali, con particolare riferimento al corretto recupero del patrimonio architettonico esistente e alle opere di difesa costiera. Il catalogo è costituito da schede informative relative ai centri di produzione del materiale lapideo, in particolare delle cave tutt'ora attive, così da poter mettere a disposizione le informazioni agli utenti.

³ In collaborazione con il Dipartimento regionale Sviluppo Economico e con l'adesione del Ministero per i Beni e le Attività culturali- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria

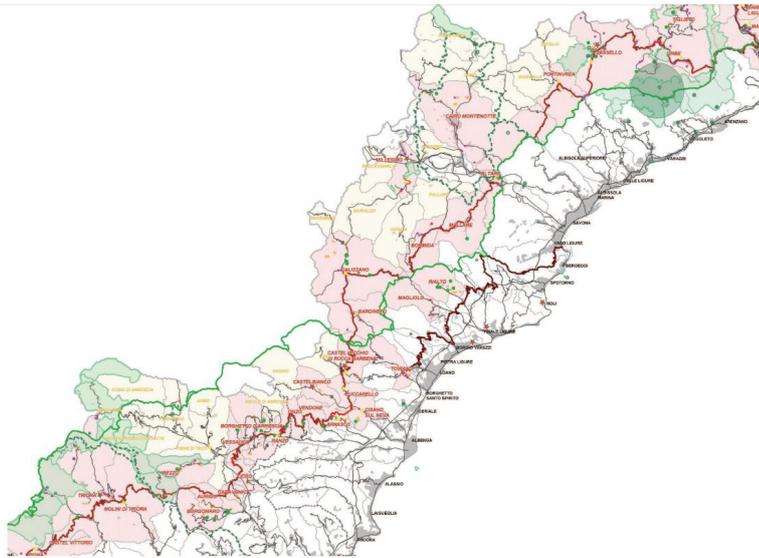
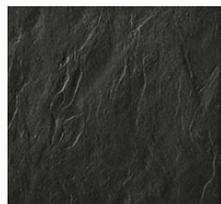


Fig. 36 I percorsi nell'entroterra (Fonte: <https://www.regione.liguria.it/homepage/territorio/paesaggio-tutela-e-valorizzazione/valorizzazione-del-paesaggio/aurelia-le-altre/le-cose-fatte.html>)



1. ARDESIA



2. ARENARIA



3. CALCARE



4. DIABASE



5. GHIAIA



6. OFICALCITE

Fig. 37 I materiali lapidei tradizionali (Fonte: <https://www.regione.liguria.it/homepage/territorio/paesaggio-tutela-e-valorizzazione/valorizzazione-del-paesaggio/aurelia-le-altre/le-cose-fatte.html>)

4.4 ANALISI DELLA STRUTTURA SOCIALE, ECONOMICA, CULTURALE

Si riporta di seguito l'analisi dei dati e delle informazioni considerate utili a delineare il quadro conoscitivo dell'area di riferimento.

Gli ambiti territoriali entro cui sono stati reperiti i dati riguardano tre scale territoriali differenti: quella regionale, la Regione Liguria; quella provinciale, la provincia di Savona, che si estende per un'area di 1.545 km² e comprende 68 comuni; e quella comunale, ovvero i dati relativi al comune di Finale Ligure. A partire da un'analisi più sintetica dei dati regionali si arriva a un'indagine più dettagliata alla scala comunale. Vengono quindi analizzati alcuni indicatori quantitativi:

- Indicatori sul turismo: flussi turistici annui, percentuale di turisti italiani e stranieri, percentuale di "seconde case".
 - Indicatori culturali: consumo di libri, frequentazione degli eventi culturali, cinema e teatro, diffusione di quotidiani.
- Si tratta in tutti i casi di dati quantitativi, che costituiscono il punto di partenza per un'indagine del contesto di riferimento in cui si situa il caso studio.
- Indicatori sociali: indici demografici, andamento della popolazione, suddivisione in fasce d'età, percentuale di popolazione straniera.

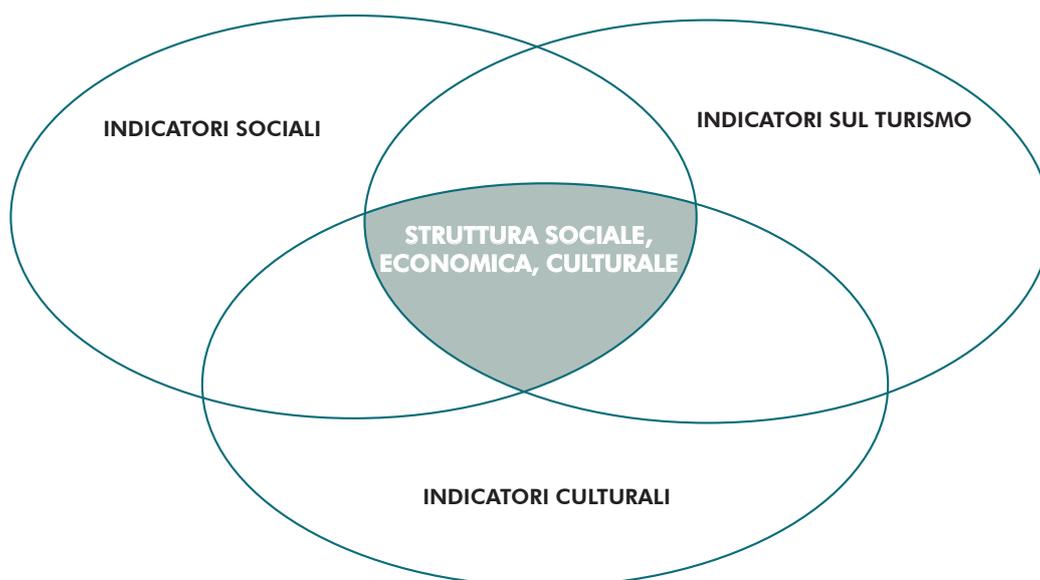


Fig. 38 Elaborazione grafica personale degli indicatori che compongono la struttura socio-economica degli ambiti territoriali analizzati.

4.4.1 POPOLAZIONE

Per quanto riguarda le fasce d'età non si nota una importante differenza percentuale a livello regionale, provinciale e comunale: il 60 % della popolazione risulta essere compreso nella fascia d'età dai 15 ai 64 anni. Allo stesso modo la percentuale di popolazione femminile risulta essere il 52,4 % per tutti e tre gli ambiti territoriali.

La popolazione residente nella regione LIGURIA è rappresentata da 1.571.053 unità¹. La provincia di Savona risulta essere la più densamente popolata, con 281.028 abitanti, rispetto alle provincie di La Spezia e Imperia.

La PROVINCIA DI SAVONA è costituita da 68 comuni tra cui il comune di Finale Ligure risulta essere al quinto posto per densità di popolazione², con il 4% rispetto all'intera provincia e 11.724 unità. Subito dopo ci sono Savona, Albenga, Cairo Montenotte e Varazze.

L'andamento della popolazione residente nel comune di Finale Ligure ha subito una decrescita tra il 2010 e il 2011 e una crescita tra il 2012 e il 2013.

COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE NEL COMUNE DI FINALE LIGURE

La suddivisione in fasce d'età mostra una maggiore frequenza nelle fasce d'età tra i 40 e i 54 anni.

Sul totale della popolazione il 55 % è composto da famiglie e risulta che la me-

dia dei componenti per famiglia è dell' 1,92 %.

Per quanto riguarda la popolazione straniera, si nota una continua crescita con il raggiungimento di 870 individui con cittadinanza straniera nel 2016.

La popolazione straniera rappresenta oggi il 7,4% della popolazione Finalese e la comunità straniera più numerosa risulta essere quella albanese con il 23,8%.

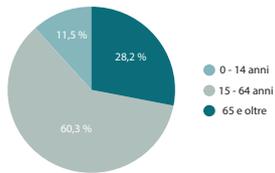
¹ Dato ISTAT aggiornato al 1 gennaio 2016 su: <http://www.tuttitalia.it/liguria/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

² Rilevata il 9 ottobre 2011 al Censimento, data in cui risultano registrate 11.592 persone, ma aggiornata ogni anno tramite i dati ISTAT.

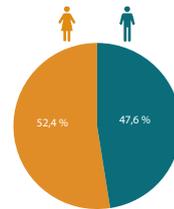
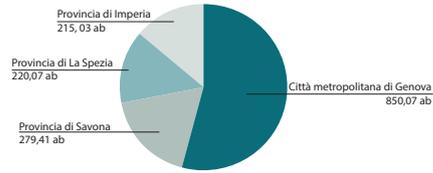
DATI A CONFRONTO

LIGURIA

POPOLAZIONE PER FASCE D'ETA'

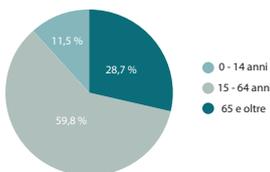


DENSITA' DI POPOLAZIONE PER PROVINCIA

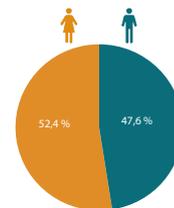
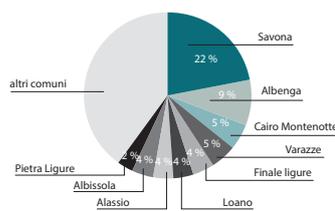


PROVINCIA DI SAVONA

POPOLAZIONE PER FASCE D'ETA'

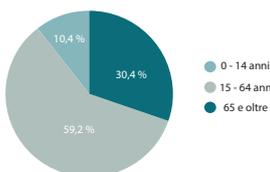


DENSITA' DI POPOLAZIONE PER PROVINCIA

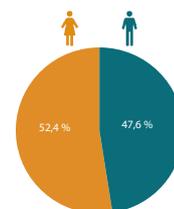
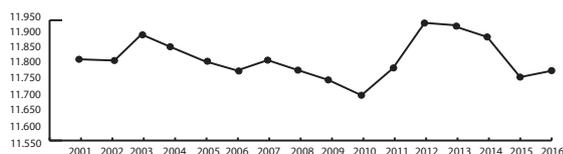


COMUNE DI FINALE LIGURE

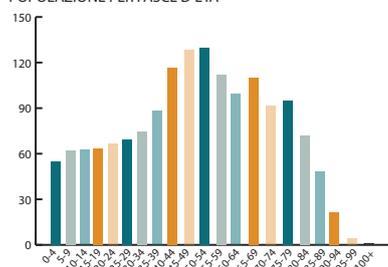
POPOLAZIONE PER FASCE D'ETA'



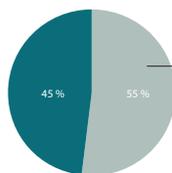
ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE



POPOLAZIONE PER FASCE D'ETA'



FAMIGLIE SUL TOT. DELLA POPOLAZIONE



MEDIA COMPONENTI PER FAMIGLIA
1,92

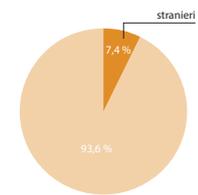


Fig. 39 Confronto tra gli indicatori relativi alla composizione della popolazione in Liguria, nella provincia di Savona e nel comune di Finale Ligure. (Fonte: elaborazione grafica personale dei dati ISTAT, aggiornati al 2016)

4.4.2 ECONOMIA E TURISMO

L'offerta di beni e servizi legati al turismo balneare, la cui nascita risale al periodo compreso fra le due guerre ed il cui sviluppo è databile solo dopo il 1945, è divenuta il ramo trainante dell'economia di questo territorio.

Negli anni '50 con il "boom" economico finisce la stagione della "civiltà balneare"¹ che aveva caratterizzato i primi decenni del Novecento, e si apre una nuova stagione per il turismo in Liguria. Nascono veri e propri insediamenti residenziali turistici come case private plurifamiliari, villaggi-colonia, villaggi turistici e campeggi e i servizi complementari come i porti turistici. Dal momento che la Liguria è caratterizzata da una fascia costiera ristretta, si è arrivati presto alla costituzione di un paesaggio fortemente urbanizzato e alla cementificazione dei litorali.

In questi anni si consolida il nuovo modello insediativo della "seconda casa" costituita da alloggi in "casamenti cittadini di sei-otto piani, a biancheggiare come barriere di rincalzo al franante digradare della costa, affacciando più finestre e balconi che potevano verso il mare"². Quella che viene definita la "febbre del cemento"³ coinvolge tutta la Riviera ligure, la rendita edilizia compromette le aree costiere con i modelli

¹ F. BALLETTI, "La costa ligure: forme del turismo e forme del paesaggio. Evoluzione, progettualità, scenari per la sostenibilità" in A. CALCAGNO MANIGLIO (a cura di), "Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile", Gangemi Editore, 2009, pag 142.

² I. CALVINO, "La speculazione edilizia", Einaudi, Torino, 1958, in F. BALLETTI, *Ibidem*.

³ "La febbre del cemento si era impadronita della Riviera: là vedevi il palazzo già abitato, con le cassette dei gerani tutti uguali ai balconi, qua il caseggiato appena finito, coi vetri segnati dai serpenti di gesso, che attendeva le famigliole lombarde smaniose dei bagni; più in là ancora un castello di impalcature e, sotto, la betoniera che gira e il cartello dell'agenzia per l'acquisto dei locali", I. CALVINO *Ibidem*.

insediativi tipici delle periferie urbane in contesti insediativi che erano giunti integri fino alla metà del XX secolo. Il fenomeno interessa la Riviera di Ponente, in particolare S. Bartolomeo, Andora, Ceriale, Borghetto Santo Spirito, Loano, Pietra Ligure, Spotorno, Bergeggi, S. Lorenzo e S. Stefano al Mare, e la riviera di Levante, in particolare la provincia di Genova, Chiavari e Lavagna, e Rapallo per cui viene addirittura coniato il termine "rapallizzazione"⁴. Si salvano da questo fenomeno solo alcune aree protette per legge come Portofino, o escluse dall'accessibilità veicolare come le Cinque Terre.

A metà degli anni '70 i primi segni di crisi economica portano i turisti verso località balneari meglio attrezzate e più economiche. Il fenomeno della seconda, o anche terza casa, negli ultimi quindici anni ha subito un significativo ridimensionamento⁵ per quanto riguarda il numero di alloggi costruiti per questa finalità, per l'interessamento della Regione e di molte amministrazioni locali. In ogni caso la costruzione di nuove abitazioni conserva tutt'ora una rilevanza notevole in termini quantitativi (circa un terzo del patrimonio abitativo totale ligure), economici e sociali.

Spesso gli alloggi dati in affitto temporaneo sono offerti senza una reale attenzione agli utenti e allo stato di conservazione dell'immobile. Inoltre l'utilizzo massivo di questi alloggi comporta per le amministrazioni locali problemi rilevanti come il sovraccarico delle reti infrastrutturali e dei servizi e porta ad un conseguente declassamento del turismo. Ad oggi si tratta ancora di una risorsa per l'economia locale che garantisce una buona percentuale di presenze an-

⁴ F. BALLETTI, *Ibidem*.

⁵ F. BALLETTI, *Ibidem*.

che in bassa stagione. Esiste, ed è rilevante, il fenomeno dei pensionati provenienti dall'area padana che trascorrono la stagione invernale in Liguria, dove il clima è più temperato⁶.

Esistono anche i cosiddetti "villaggi colonia", una forma particolare di seconda casa, riconducibili a due tipi di insediamenti:

- I villaggi costruiti ex novo, strutture turistiche di tipologia unifamiliare simile ai bungalows.
- I nuclei di antica formazione nei quali la popolazione autoctona è stata sostituita da turisti che vi risiedono per periodi più o meno lunghi.

Questo secondo tipo ha particolare interesse poiché sul territorio regionale sono presenti un gran numero di nuclei abbandonati o semiabbandonati, che fungono da grande fonte di attrazione per il mercato, quando si trovano in località lungo la costa⁷. Oggi c'è una grande disponibilità dei residenti a cedere le abitazioni nei centri storici per trasferirsi in località più accessibili e dotate di servizi. Questa tendenza è particolarmente evidente nel Ponente ligure (es. Dolceacqua, Villanova, Bussana) e nell'estremo Levante (es. Portovenere, Lerici).

I villaggi bungalows, una sorta di quartieri giardino, sono oggi diventati vere e proprie strutture stabili con una tipologia del tutto estranea al paesaggio tradizionale ligure. Allo stesso modo risulta altrettanto negativa la costruzione di complessi unitari localizzati in aree a bassa urbanizzazione nella prima cornice collinare.

FLUSSI TURISTICI

È stato registrato che nel 2013 circa 523.300 abitazioni sono rimaste inoccupate durante il periodo invernale e che il 61,4 % degli immobili sul territorio ligure è costituito da case per vacanze. Questi alloggi risultano quindi abitati solo da uno o tre mesi all'anno. In particolare nella provincia di Savona sono stimati 431.700 posti letto per vacanza, il 38,8 % della regione.

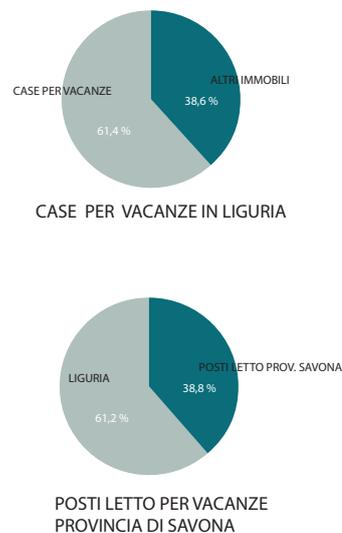


Fig. 40 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti dall'Annuario statistiche regionali, aggiornati al 2014.

⁶ Dal PTR della Regione Liguria

⁷ Dal PTR della Regione Liguria

A livello regionale si è rilevato come l'andamento turistico mensile regionale¹, registrato nel 2014 e 2015, abbia presentato un calo notevole durante i mesi di novembre e gennaio, in particolare per quanto riguarda i turisti stranieri. I dati riguardanti la permanenza media in Liguria dei turisti rimangono invece per lo più invariati durante il corso dell'anno.

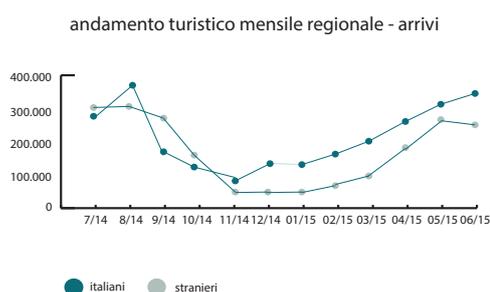


Fig. 41 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti dall'Annuario statistiche regionali, aggiornati al 2014.

L'andamento del turismo in Liguria durante il 2013² denota pressoché le stesse caratteristiche degli anni a partire dal 2002: un calo costante negli arrivi e nei giorni di pernottamento dei turisti nazionali, bilanciato da un aumento da parte dei turisti stranieri che, a livello complessivo del turismo (totale di italiani e stranieri), fanno rilevare una crescita in Liguria sia negli arrivi che nelle presenze.

andamento turistico mensile regionale - permanenza media

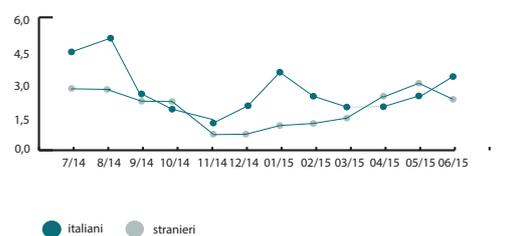


Fig. 42 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti dall'Annuario statistiche regionali, aggiornati al 2014.

¹ Statistiche ricavabili al link <https://statistica.regione.liguria.it/>

² Dall'annuario statistiche regionali reperibile al sito : <https://statistica.regione.liguria.it/annuario2014/VisualizzaCapitolo.aspx?c=17>. Ultimo aggiornamento del 2014.

Il numero di alberghi diminuisce come di consueto negli ultimi anni, in maggior calo gli esercizi di media/bassa categoria, stabili i 5 stelle e in calo di un solo esercizio rispetto all'anno precedente i 4 stelle. In controtendenza il reparto extra-alberghiero aumenta sia in numero di esercizi sia in posti letto, come avvenuto nel triennio passato³.

Gli italiani giunti in Liguria che hanno pernottato almeno una notte sono oltre 2 milioni, producendo poco meno di 8 milioni di presenze e attestando la permanenza media degli stessi a 3,73 giorni; rispetto al 2010, la permanenza media era di 4,04 giornate, le presenze sono calate di oltre un milione e mezzo in soli 3 anni. Approfondendo l'analisi per regione di provenienza si evince che, come per gli anni passati, i maggiori afflussi provengono dalle regioni limitrofe (Lombardia e Piemonte coprono quasi il 60% degli arrivi e circa il 70% delle presenze).

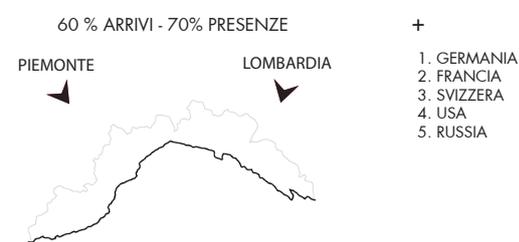


Fig. 43 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti dall'Annuario statistiche regionali, aggiornati al 2014.

L'andamento dei turisti stranieri è simile al 2012, le prime posizioni per numero di turisti pervenuti sono: Germania, Francia e Svizzera che, in base al dato preso in analisi, alternano la loro posizione e sono le sole tre nazionalità a superare, nel reparto alberghiero, i 100.000 arrivi; poco al di sotto e quarti in classifica gli U.S.A. (98.000 arrivi). Come per l'anno precedente si segnala un aumento significativo dei turisti Russi (quasi più

³ Dall'annuario statistiche regionali reperibile al sito: Ibidem

di 20mila arrivi rispetto all'anno precedente); in aumento anche il numero di coloro che provengono dall'America Latina (oltre 8.000 arrivi in più).

I mesi di maggior afflusso sono, come sempre, i mesi estivi, agosto per gli italiani e luglio per gli stranieri, dove si registrano i picchi massimi di affluenza.

DATI PROVINCIALI

La provincia di Genova è quella che attrae il maggior numero di turisti della Regione Liguria⁴, in tutti i campi. La provincia di Savona attrae il maggior numero di presenze italiane con una permanenza media poco oltre i 5 giorni. Nella provincia di La Spezia gli arrivi stranieri superano quelli italiani di quasi 140mila unità. La provincia di La Spezia è l'unica tra le 4 ad accogliere più turisti internazionali che nazionali.

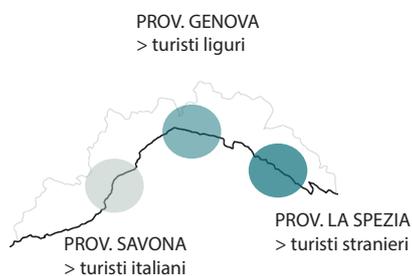


Fig. 44 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti dall'Annuario statistiche regionali, aggiornati al 2014.

IL TURISMO A FINALE LIGURE

All'inizio del XX secolo, la città subisce un cambiamento, buona parte della popolazione abbandona le campagne⁵, non riuscendo più a trovare i necessari mezzi di sussistenza, ed emigra oltreoceano o nella più vicina Francia. L'agricoltura passa da una fase di individualità con la coltura dei chinotti fino a fine XIX sec, ad un allineamento della produzione con il resto della regione.

La marineria a vapore poi decreta la fine delle piccole imprese delle località costiere, tra cui Finale. Si rivolge quindi l'attenzione a un settore del tutto nuovo: il turismo balneare. Uno storico⁶ dell'epoca scrive: *"Noi dobbiamo profittare delle naturali disposizioni del nostro paese per coltivare, ingrandire, accarezzare la colonia dei bagnanti e procurare che si estenda anche alla stagione invernale. [...]"*.

Anche qui, come abbiamo visto accadere nel resto della regione, si sviluppa nel corso del Novecento il turismo balneare che accresce nel Secondo dopoguerra. Rispetto però ad altre località turistiche del litorale come Alassio, Bordighera o Sanremo il turismo balneare non raggiunge mai quei livelli di ampliamento delle strutture recettive e di servizio ai turisti. Inoltre la conformazione del territorio non permette un'espansione né lungo il litorale né nell'entroterra più prossimo a differenza di città come Albenga o Sanremo.

⁴ Dall'annuario statistiche regionali reperibile al sito: Ibidem

⁵ A. BISLENGHI, "La Storia di Finale", 1998.

⁶ E. ROSSI, "Finalmarina", Savona, 1900, pp. 10-11, in A. BISLENGHI, "La Storia di Finale", 1998.

Oggi l'offerta turistica del Finalese riguarda diversi ambiti e attira un eterogeneo bacino di turisti. Per quanto riguarda il turismo balneare, il litorale della città risulta essere Bandiera Blu¹, per

¹ È un riconoscimento internazionale, istituito nel 1987 Anno europeo dell'Ambiente, che viene assegnato ogni anno in 48 paesi, inizialmente solo europei, più recentemente anche extra-europei, con il supporto e la partecipazione delle due agenzie dell'ONU: UNEP (Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente) e UNWTO (Organizzazione Mondiale del Turismo) con cui la FEE ha sottoscritto un Protocollo di partnership globale. Bandiera Blu è un eco-label volontario assegnato alle località turistiche balneari che rispettano criteri relativi alla gestione sostenibile del territorio. Obiettivo principale di questo programma è quello di indirizzare la politica di gestione locale di

la salubrità delle acque, e nel 2017 le spiagge che hanno ricevuto questo riconoscimento sono: Finalmarina, Finalpia, Castelletto-San Donato, Porto, Varigotti, Baia dei Saraceni-Malpasso. Gran parte del litorale è costituito da spiagge occupate da stabilimenti balneari e in minima parte da spiagge libere.

Vi è in oltre la possibilità di fare attività sportive acquatiche² come surf, windsurf e sup (Varigotti), vela (Porto di Finale Ligure), diving e snorkelling (Finalpia).

numerose località rivierasche, verso un processo di sostenibilità ambientale. Dal sito <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/mare/bandiera-blu>
² Dal sito: <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/mare>

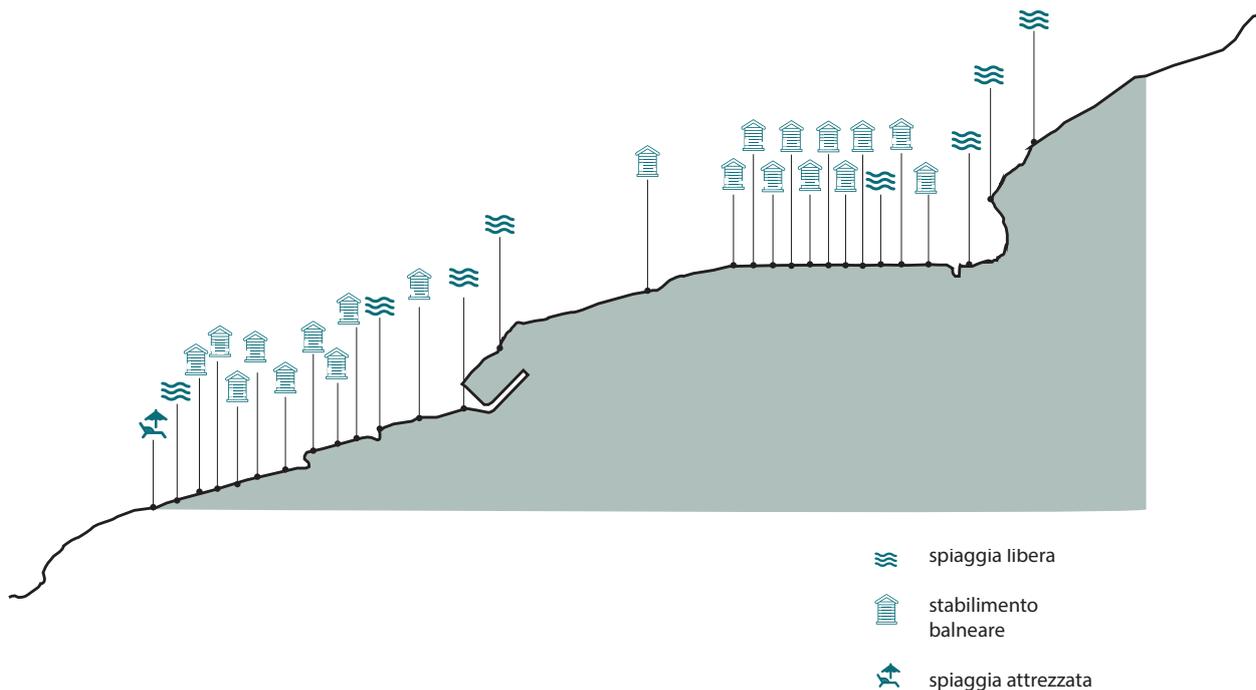


Fig. 45 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/mare>

Per quanto riguarda il turismo outdoor, offre diverse attività da svolgere sul territorio:

- Itinerari³ per mountain bike (MTB)⁴, per cui Finale è polo attrattivo dagli anni '80, che catalizzano l'attenzione di rider da tutto il mondo (prevalentemente turisti stranieri). Nel 2012 viene ospitato qui il campionato mondiale e altre competizioni (la 24h) negli anni successivi. A Finalborgo è inoltre presente una pista artificiale per MTB per bam-

bini.

- Trekking, running, trail da svolgere all'aria aperta. Tra le varie associazioni che si occupano di organizzare le uscite e i percorsi una, legata al Museo Archeologico del Finale, organizza "Archeotrekking", un itinerario che percorre l'immediato entroterra del finalese e permette la visita dei punti di interesse storico-archeologico.
- Speleologia, data la presenza di numerose grotte sul territorio: caverna delle Arene Candide (Finalmarina), Arma delle Manie (Manie), Cave Romane (Manie), Grotta dei Ciliegi (Manie), Ponti Romani (Manie),

³ Mappa interattiva che illustra gli itinerari e i punti di rilievo da visitare e di ristoro, al link: <http://www.bikehotelsfinaleligure.it/mtb-map/>

⁴ Dal sito: <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/outdoor/mtb>

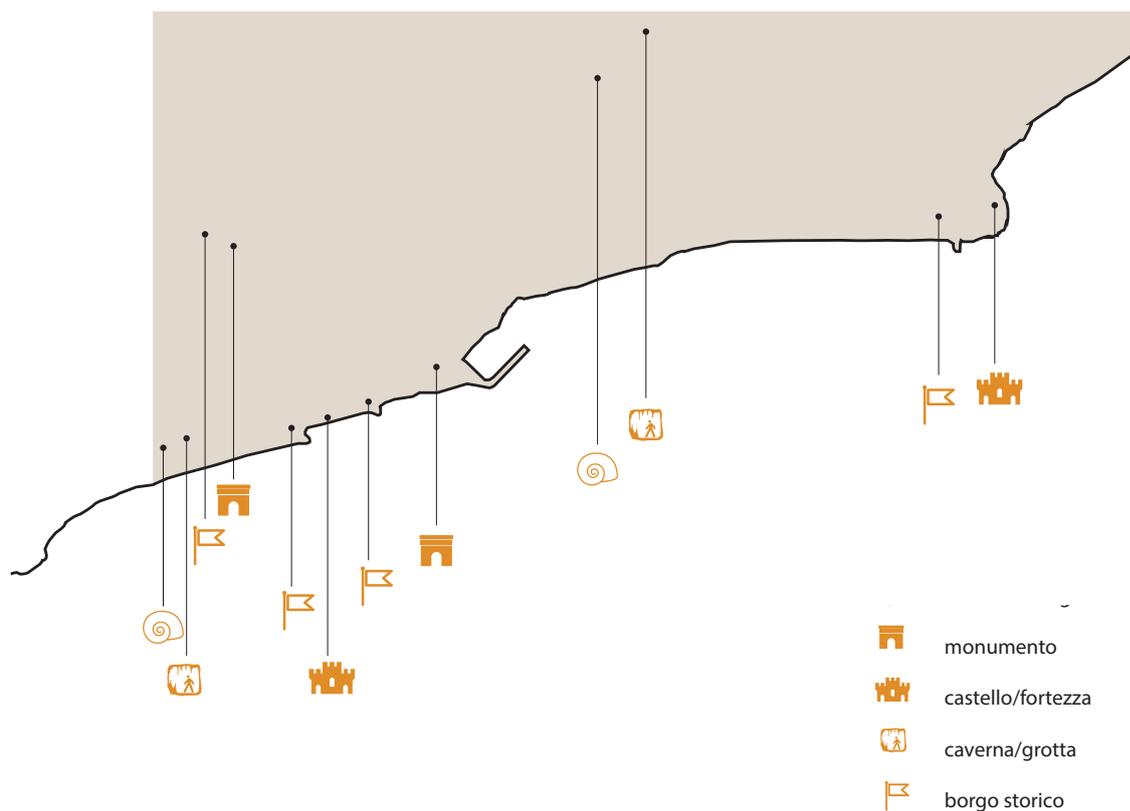


Fig. 46 Elaborazione grafica personale dei dati reperiti <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/luoghi>

- Menhir di Verzi (Verzi), Ciappo dei Ceci (Orco), Ciappo delle Conche (Orco), Parco Archeologico di San Lorenziano (Orco), Grotta dei Balconi (Boragni), Grotta Strapatente (Boragni).
- Climbing, su palestre di roccia artificiali (Finalborgo e Orco Feglino) e naturali, sulle falesie di roccia calcarea.

A questo proposito il 14 ottobre 2015 è stato firmato a Finale Ligure, Sala Consiliare, il protocollo d'intesa tra i 5 Comuni di: Finale Ligure, Calice Ligure, Orco Feglino, Vezzi Portio, Rialto e la Polisportiva Finale Outdoor Resort, che sancisce la nascita di Finale Outdoor Resort, marchio identitario che definisce un distretto dalla grande ricchezza storico-culturale, con un'attrattiva legata alle numerose attività outdoor.

Esistono inoltre percorsi tematici¹ che permettono di esplorare il territorio nelle sue diverse sfaccettature e approfondire le architetture, le archeologie e il paesaggio naturale lungo il percorso, con l'utilizzo di mappe tematiche:

- Passeggiata lungo il mare, da Finale Ligure a Varigotti

¹ Dal sito <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/luoghi/itinerari>

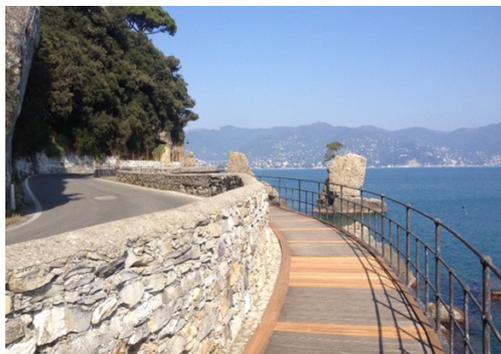


Fig. 47 Passeggiata lungomare da Finale Ligure a Varigotti. (Fonte:

- Le grotte nell'altopiano delle Manie
- Finalmarina dall'Arco di Carlo Alberto a quello della Regina Margherita
- Da Finalpia a Verzi, passando per Calvisio
- Da Perti alle Manie
- Da Finalborgo a Perti, passando tra i castelli medievali
- Itinerario enogastronomico da Finalpia a Finalborgo

Esiste inoltre un Museo del Territorio presso l'ex Oratorio di Santa Maria delle Grazie a Orco Feglino, che approfondisce la genesi del territorio finalese, le sue peculiarità ambientali e le fasi di antropizzazione dalla preistoria sino all'età contemporanea. L'allestimento è stato curato dal Museo Archeologico e dall'Istituto Internazionale di Studi Liguri di Finale Ligure.



Fig. 48 Passeggiata lungomare da Finale Ligure a Varigotti. (Fonte:

4.4.3 CULTURA

Per quanto riguarda gli indicatori riferiti al consumo culturale della popolazione oggetto di interesse si analizzano i dati della provincia di Savona in relazione alle altre province della regione Liguria. In linea generale si registra che la spesa media mensile familiare per fini culturali e ricreativi² della regione Liguria risulta essere inferiore alla media italiana.

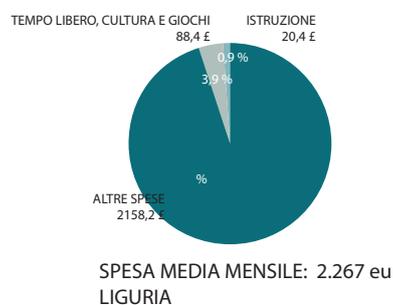


Fig. 49 Elaborazione grafica personale dei dati Istat - indagine regionale sui consumi delle famiglie aggiornati al 2012

In Liguria, secondo i dati forniti dal Ministero per i beni e le attività culturali, si consolida il trend di crescita (2010-2012) relativo al numero di visitatori degli Istituti statali d'antichità e d'arte e

² Dati reperiti dall'Annuario Statistico 2013 della Regione Liguria, aggiornati al 2012, e disponibili al link: <https://statistica.regione.liguria.it/annuario2013/Capitoli/AnnuarioStatistico2013.pdf>

dei Circuiti museali³, con un incremento percentuale rispetto all'anno precedente pari al +1,71%. I dati registrati al 2013 non risultano però pervenuti per la provincia di Savona per quanto riguarda la percentuale di visitatori dei circuiti museali statali annui. Per quanto riguarda invece l'attività cinematografica il numero di ingressi registrato è sotto alla media regionale.

PROVINCE	ISTITUTI E CIRCUITI MUSEALI STATALI	
	Variazione % visitatori rispetto 2012	Variazione % introiti rispetto 2012
Imperia	8,4	- 13,4
Savona	-	-
Genova	16,3	23,9
La Spezia	29,9	-11,5
LIGURIA	2,9	6,7

PROVINCE	ATTIVITA' CINEMATOGRAFICA	
	numero ingressi (per abitante)	spesa al botteghino (in euro per abitante)
Imperia	1,6	9,6
Savona	1,6	10,9
Genova	2,0	12,4
La Spezia	2,0	13,9
LIGURIA	1,8	10,7

Fig. 50 Rielaborazione grafica personale dei dati Istat - indagine sui consumi delle famiglie, aggiornati al 2012.

Per quanto riguarda i dati relativi al settore teatrale e concertistico, nella provincia di Savona si rileva un numero di attività teatrali secondo solo al capoluogo

³ Dati reperiti dall'Annuario Statistico 2013 della Regione Liguria, Ibidem.

di Provincia. È minore invece la quantità di offerta di attività concertistica.

Numero di spettacoli teatrali (2013)	Numero di concerti (2013)
1. GENOVA - 2.122	1. GENOVA - 473
2. SAVONA - 771	2. IMPERIA - 203
3. LA SPEZIA - 248	3. SAVONA - 107
4. IMPERIA - 188	4. LA SPEZIA - 105

Fig. 51 Rielaborazione grafica personale dei dati Istat - indagine sui consumi delle famiglie, aggiornati al 2012.

Per quanto riguarda la diffusione dei quotidiani, settimanali e mensili la provincia di Savona risulta anche in questo caso trovarsi al secondo posto dopo la provincia di Genova.

Numero di quotidiani diffusi (2013)

1. GENOVA - 136.714
2. SAVONA - 42.681
3. LA SPEZIA - 29.676
4. IMPERIA - 25.158

Numero di settimanali diffusi (2013)

1. GENOVA - 257.413
2. SAVONA - 92.336
3. LA SPEZIA - 60.637
4. IMPERIA - 58.410

Numero di settimanali diffusi (2013)

1. GENOVA - 257.413
2. SAVONA - 92.336
3. LA SPEZIA - 60.637
4. IMPERIA - 58.410

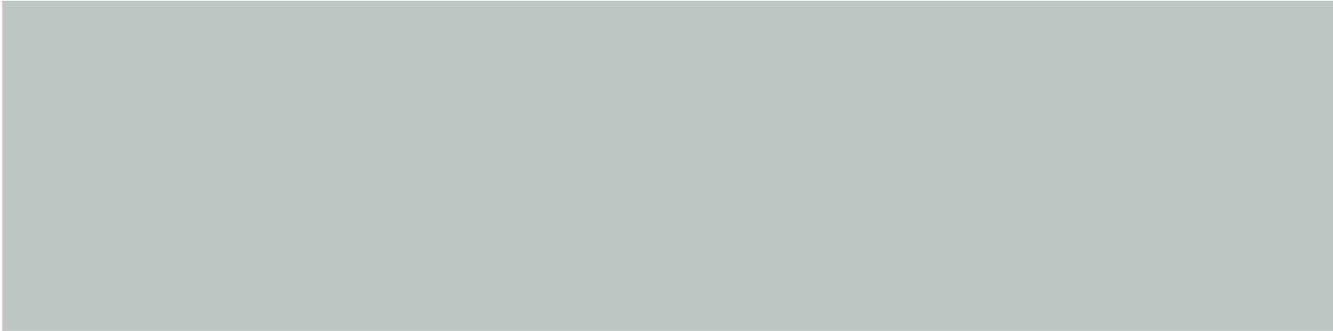
Fig. 52 Rielaborazione grafica personale dei dati Istat - indagine sui consumi delle famiglie, aggiornati al 2012.

Per quanto riguarda la realtà del FINALE-SE il settore culturale è mantenuto attivo da eventi che si svolgono in particolare durante la stagione estiva (giugno-settembre):

- Concorso internazionale di musica da camera "Palma d'oro", a cadenza annuale, alla 44 edizione.
- Il Festival teatrale di Borgio Verezzi¹
- [Te]che Festival, alla fortezza di Castelfranco, festival di danza, teatro-danza e arti visive, per la promozione dei giovani artisti emergenti del territorio ligure. Attualmente è in corso una campagna di crowdfunding² per il finanziamento del Festival.
- La rassegna "Un libro per l'estate", incontri con gli autori.

¹ Dati reperibili al sito: <http://www.festivalverezzi.it/cartellone/programma-completo/>

² Dal sito: <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/news/2017/avviata-campagna-crowd-funding>



5.

LE OFFICINE PIAGGIO A FINALE LIGURE

5.1 LA STORIA

La famiglia Piaggio fa parte dell'alta borghesia genovese prevalentemente costituita da commercianti e capitani marittimi che acquista importanza nella Genova del XIX secolo. La loro ascesa sociale¹ è documentata da imponenti tombe di famiglia, ville e grandi complessi industriali progettati da architetti, ingegneri e artisti di rilievo nel corso del XIX e del XX secolo che confermano la vicinanza con l'ambiente artistico e culturale genovese. Le prime testimonianze di queste relazioni sociali e culturali si osservano oggi nelle tombe di famiglia presso il cimitero di Staglieno a Genova, opera dello scultore Giuseppe Bendetti (1873), nei progetti per il concorso del monumento funerario di Erasmo Piaggio (1876), nelle ville costruite a Quinto (GE), loro paese natio, e in particolare villa Piaggio a Genova, su progetto dell'ingegnere Severino Picasso e infine nella partecipazione alle esposizioni

¹ S. REBORA, "Artisti e architetti al servizio di una dinastia", in M. CANELLA, G. MAIFREDA (a cura di), "L'Italia dei Piaggio", Nexo, Milano, 2012, pag.

della società Promotrice di Belle Arti di Genova.

Tale benessere economico è raggiunto a seguito dell'iniziativa promossa da Enrico Piaggio (1837-1904), commerciante genovese di legnami, che acquista dei terreni a Sestri Ponente con lo scopo di insidiarvi una segheria. Il figlio Rinaldo Piaggio² (1864-1938) decide dopo poco di sospendere la vendita di legnami grezzi³ per inserirsi nel settore della lavorazione del legno. Con la rapida crescita della cantieristica navale nell'area del porto di Genova sul finire del secolo, la fabbrica giunge in poco tempo

² Nasce il 15 luglio 1864 a Genova. Nel 1926 costituisce la Società Anonima di Navigazione Aerea che costituisce la prima linea aerea italiana di trasporto passeggeri. Dopo una fase di crisi dovuta alla crisi del 1929, la società riprese le attività grazie alle commesse militari dello stato fascista. Nell'aprile del 1934 Rinaldo Piaggio viene fatto Senatore del Regno. Muore il 15 gennaio del 1938 a Genova.

³ A. VACCA, "P180 main wing anti-ice system: analysis and improvements", tesi di laurea, Università degli studi di Genova, Facoltà di Ingegneria, 2013, pag. 3 e seguenti.



Fig. 1 Immagine storica; l'industrializzazione di Sestri Ponente, 1915 (Fonte: S. REBORA, "Artisti e architetti al servizio di una dinastia", *Ibidem*)

alla produzione di arredi navali e nel 1884 il Senatore Rinaldo Piaggio fonda a Sestri Ponente la Società per Azioni "PIAGGIO & C." in società con Pietro Costa, Giuseppe Piaggio e Giacomo Pastorino. In un secondo tempo l'attività fu estesa al campo ferroviario con la costruzione di nuove carrozze passeggeri e riparazione di materiale rotabile. Con il crescere dell'azienda e per il continuo aumento di richieste sul mercato, l'attività industriale decise di espandersi verso il Ponente ligure e di aprire la sua filiale a Finale Ligure.

Fin dal 1892, Enrico Piaggio e suo figlio Rinaldo stringono rapporti con il giovane architetto toscano Riccardo Haupt¹. Formatosi a Genova ebbe modo di lavorare per i Piaggio già durante l'Esposizione italo-americana del 1892 per cui è incaricato come membro della commissione tecnica. Per questo evento progettò molti edifici tra cui "i fabbricati delle Belle Arti e del Salone dei Concerti, della facciata delle gallerie delle macchine, della Palestra Ginnastica della Società C. Colombo" e il cosiddetto chalet Piaggio, tra i pochi padiglioni scampati all'incendio doloso che distrusse la mostra. Si trattava di uno chalet in stile svizzero realizzato in pitch-pine proprio dalla ditta Piaggio & C. di Sestri Ponente, in cui erano presentati i campioni dei loro serramenti e pavimenti in legno. Da questo momento in poi Riccardo Haupt diviene architetto di fiducia di Rinaldo Piaggio ed a lui si deve la costruzione degli stabilimenti per i cantieri navali e ferroviari di Sestri Ponente del 1884 e delle Officine Piag-

¹Nasce a Massa Marittima nel 1864 e studia alla Scuola di Architettura di Firenze, diretta dall'arch. Giuseppe Castellazzi. Inizia la sua carriera professionale a La Spezia e si trasferisce a Genova nel 1887 come collaboratore dell'architetto Luigi Rovelli. Nello studio incontrerà l'ing. Giuseppe Tallero con cui collaborerà successivamente. Nel 1890 passa allo studio dell'ingegner Cesare Gamba, per occuparsi di tutte le opere di carattere artistico come l'ampliamento di Via XX Settembre. Predilige la progettazione di villini e palazzi. Partecipa insieme a Gino Coppè all'Esposizione del 1914. Muore a Genova nel 1944.

gio di Finalmarina del 1905, di cui è anche membro della Società. Di questo ultimo progetto riporta nei suoi scritti²: "grandioso insieme di padiglioni per la costruzione di veicoli ferroviari di oltre 10.000 mq di copertura".

Durante la Prima Guerra Mondiale cresce la domanda di mezzi di trasporto tradizionali, navi e treni a cui si aggiunge l'industria dell'aeronautica. A partire dal 1915 gli ebanisti che lavorano negli impianti di Sestri e Finale Ligure si cimentano nella costruzione di ali e carlinghe per i nuovi aerei. Per la necessità di avere nuovi spazi la Società Piaggio rileva un'azienda aeronautica di Pisa, iniziando ad acquisire in questo modo un'importanza a livello nazionale. Per la gestione dell'azienda Rinaldo si unisce in società con Attilio Odero, noto industriale genovese, con cui costituisce nel 1920 la Società Anonima Piaggio & C. In questo periodo vengono anche implementati gli impianti di liguri e toscani ad opera dell'architetto Giuseppe Momo³. Nel 1923 Rinaldo Piaggio decide poi di acquistare lo stabilimento Pegna - Bonmartini ottenendo così la possibilità di avvalersi dell'ingegnere Giovanni Pegna, progettista aeronautico di spicco. Pegna progetterà per la Piaggio il monoplano da caccia P2, l'idroplano da corsa P7 e l'aereo quadrimotore P108.

L'aumento della produzione aeronautica spinse Rinaldo all'acquisto dello stabilimento "Costruzioni meccaniche nazionali" di Pontedera nel 1924. Due anni dopo nel 1926 insieme ad altri pionieri del trasporto aereo fonda la S.A.N.A., Società Anonima di Navigazione Aerea, con lo scopo di promuovere la prima linea aerea italiana per trasporto passeggeri. Gli anni '30 si aprono con la diminuzione delle commesse dovuta alla crisi economica generale. Rinaldo insie-

² R. HAUPT, "Memorie", in S. REBORA, "Artisti e architetti al servizio di una dinastia", Milano, 2012, Nexo.

³ Vedi approfondimento al cap. 5.3

me a Giovanni Pegna decidono così di acquisire i migliori ingegneri aeronautici presenti sul mercato per garantire qualità e innovazione come strumenti per risollevarsi dalla crisi: Giuseppe Gabrielli, ideatore di una delle prime gallerie del vento italiane, Giovanni Casiraghi e Corradino d'Ascanio⁴, progettista dell'elica a passo variabile in volo nel 1934.



Fig. 2 L'elicottero progettato da Corradino D'Ascanio in volo (Fonte: www.wikipedia.it)

Nel 1936 diventano azionisti della Società Elena Odero ed Enrico e Armando

⁴ Dal sito dell'Archivio di Stato di Pescara: www.archiviodistatopescara.beniculturali.it/index.php?it/206/corradino-dascanio-biografia. Corradino d'Ascanio nasce a Popoli in provincia di Pescara nel 1891 e si laurea in ingegneria industriale meccanica nel 1914 al Politecnico di Torino. Nel 1918 D'Ascanio si trasferisce in America come segretario tecnico presso la "Pomilio Brothers Corporations". Nel 1919 ritorna in patria e apre uno studio di ingegneria civile e industriale a Popoli. Il suo interesse primario resta il volo per cui studia e sperimenta ricerche sul volo verticale che portano al brevetto del 7 aprile 1925 dell'elicottero a due eliche coassiali con dispositivo di discesa lenta automatica. Il prototipo dell'elicottero viene costruito presso lo Stabilimento meccanico con Fonderia Giuseppe Camplone & Figli di Pescara. L'otto maggio 1929 è registrato il brevetto n. 276364 Elicottero a stabilità automatica e comandata. I primati internazionali procurano all'elicottero ed al progettista una grande notorietà. Dal 1931 inizia la collaborazione con la Piaggio per cui progetta eliche. Nel 1939 progetta l'elicottero PD3 molto innovativo che decolla solo nel 1943. Nel '46 il progetto della Vespa.

Piaggio, moglie e figli di Rinaldo Piaggio che muore nel 1938. Nello stesso anno la produzione della società in tutti gli impianti supera i 160 milioni di Lire e i due figli si dividono gli stabilimenti di competenza: Enrico si occuperà degli stabilimenti toscani di Pisa e Pontedera e Armando di quelli liguri di Sestri Ponente e Finale Ligure. Tra il 1937 e il 1939 sono raggiunti grandi risultati tecnologici dai motori Piaggio tra cui per i motori stellari il motore a pistoni PXI montato su velivolo Caproni che ottiene il primato in altezza (17.083 m). Piaggio in questi anni ha una produzione molto vasta, costruisce treni, arredamento navale, motori aeronautici, autocarri, tramways, autobus e funicolari. Inoltre diventa anche un mezzo di affermazione dell'Italia fascista con la costruzione delle Officine Meccaniche Africa Orientale (O.M.A.O.) nelle colonie italiane di Addis Abeba e Gura.

La Seconda Guerra Mondiale provoca gravi danni agli stabilimenti italiani, la perdita di quelli africani e una conseguente crisi economica. In particolare la sede di Pontedera viene gravemente colpita e gli impianti produttivi vengono spostati momentaneamente a Biella. Negli impianti liguri vengono progettati da Casiraghi e d'Ascanio due aerei, il P148 e il P149, che ottengono parecchio successo. Negli stabilimenti toscani invece Enrico sente la necessità di intraprendere un nuovo percorso imprenditoriale, costruendo un mezzo di trasporto semplice, a basso costo e a basso consumo. Corradino d'Ascanio progetterà seguendo questi parametri brevetterà, a Biella, lo scooter⁵ MP6 che diventerà la famosa Vespa nel 1946. Si racconta che il dott. Piaggio nel vederla avesse commentato: "questo veicolo è l'ideale per donne e preti ma come farà a reggere due persone con quel... vitino di vespa?". Da quel momento a Pontedera si interrompono le costruzioni aeronautiche

⁵ Dal sito: <http://www.museopiaggio.it/>

tiche, e si concentra l'attività sulla produzione di scooter con proposte di grande innovazione dal punto di vista tecnico ma anche di promozione pubblicitaria e di costume.

Nel 1947 nasce l'Ape, furgone a tre ruote, pensato e costruito secondo la stessa logica adottata per il progetto della Vespa. L'anno dopo con l'uscita della Vespa 125 la produzione inizia di nuovo a riprendersi dopo la guerra arrivando a vendere 10.535 Vespa. Dal 1946 ad oggi le vespe prodotte sono più di sedici milioni in circa 130 modelli diversi. Nel 1957 Corradino D'Ascanio progetta un mezzo a quattro ruote, la Vespa 400, che però non riscuote grande successo e il progetto viene abbandonato.

Nel 1964 l'azienda si divide definitivamente in due aziende diverse diventando "Piaggio & C." nelle sedi di Pisa e Pontedera, settore automobilistico, e "Industrie Aeronautiche Meccaniche Rinaldo Piaggio (I.A.M. Rinaldi Piaggio)" a Sestri Ponente e Finale Ligure, settore

aeronautico.

La I.A.M. rinaldo Piaggio è diventata dal 1998 Piaggio Aero industries. Nel 2006 la Mubadala Development Company, società di investimenti strategici del Governo di Abu Dhabi ha acquistato il 98,05 % del capitale, divenendo l'azionista di riferimento. Oggi i prodotti di punta dell'azienda sono i motori aeronautici, P166 ma soprattutto il P180 Avanti II. Nel 2014 l'azienda diventa "Piaggio Aereospace" con presidente Alberto Galassi. Le sue sedi sono:

- Villanova d'Albenga: dove si è spostata la produzione che si svolgeva a Finale Ligure
- Genova Sestri Ponente: centro direzionale attualmente dismesso
- Pozzuoli (NA): stabilimento
- Roma: sede uffici



Fig. 3 Vespe in prova negli stabilimenti di Sestri Ponente (Fonte: S. REBORA, Ibidem)

Nel 1965 muore Enrico Piaggio. Nel 1969 viene acquistata Gilera, casa motociclistica di Arcore e leader nel settore. Dagli anni '70 agli anni '80 la Piaggio & C. è guidata da Umberto Agnelli e nelle migliori condizioni economiche. Nel 1992 diventa Presidente della Società Giovanni Alberto Agnelli, figlio di Umberto Agnelli e Antonella Bechi Piaggio. Ne fanno parte anche i marchi Aprilia e Moto Guzzi è restata con il nome di Piaggio. Le sue sedi attuali sono:

- Pontedera: sede e stabilimenti produttivi
- Noale (VE): per l'Aprilia
- Scorzè (VE): per l'Aprilia
- Mandello del Lario (LC): per la Moto Guzzi
- Foschan city (China): sede e stabilimento produttivo motocicli
- Pune (India): sede
- Baramati (India): stabilimento veicoli
- Jakarta (Indonesia): sede
- Vinh Phuc (Vietnam): stabilimento

Baramati (India), Vinh Phuc (Vietnam). Nel 2013, nonostante il calo generalizzato della domanda, il Gruppo si è rivelato leader europeo del mercato delle due ruote.

Dal 2006 esiste il Vespa World Club, associazione promossa da Piaggio, che promuove e coordina le organizzazioni vespistiche nel mondo.

Nel 1997 muore Giovanni Alberto Agnelli e gli azionisti della famiglia Piaggio decidono di cedere azione a un fondo internazionale per gli investimenti. Nel 2003 la Piaggio e C. viene acquistata da Roberto Colaninno e dal gruppo Immsi S.p.a., costituito da 40 società che operano nel settore immobiliare e navale. Nel 2006 viene a formarsi il "Gruppo Piaggio" sotto cui sono presenti anche i marchi Aprilia, Moto Guzzi (fondata nel 1921), Gilera (fondata nel 1909) e Vespa. La sede principale del Gruppo è a Pontedera ma la produzione è dislocata a: Noale (Venezia), Scorzè (Venezia), Mandello del Lario (Lecco),

GLI STABILIMENTI STORICI TRA LIGURIA E TOSCANA NEL NOVECENTO

Secondo le tre principali direttrici che attraversano la Regione e secondo l'asse Est - Ovest parallelo alla linea di costa si sono sviluppati così come gli insediamenti urbani anche quelli produttivi, che necessitavano di un trasporto rapido dei materiali e possibile grazie all'avvento della ferrovia, uno dei motori dello sviluppo industriale.

In particolare si vuole approfondire quello che si può definire un sistema costituito dagli stabilimenti Piaggio sorti a ridosso del sedime ferroviario tra Otto e Novecento. Partendo da Marina di Massa, al termine del litorale ligure, verso Sestri Ponente, nei pressi dello snodo commerciale di Genova e arrivando a Finale Ligure. In tutti questi stabilimenti ci sono interventi effettuati da Giuseppe Momo nel corso degli ampliamenti nel corso del primo ventennio del Novecento.

A Genova SESTRI PONENTE sorge il primo stabilimento Piaggio nel 1884. È qui che Rinaldo Piaggio, alla foce del torrente Chiaravagna, impianta una segheria a cui affianca poi un reparto di arredamenti navali per le navi costruite negli altri cantieri liguri. L'iniziativa riscuote successo e all'inizio del secolo ha completato l'arredamento di 63 piroscafi¹, lavorando anche all'estero per la Marina imperiale germanica e il Governo Messicano. Piaggio decide quindi di estendere l'attività alla costruzione di materiale rotabile per le ferrovie dello Stato, avviando la produzione di veicoli e carrozze ferroviarie di ogni tipo, da quelle lussuose ai carri merci, e anche la riparazione. Contemporaneamente si realizzano anche tram e funicolari e carrozzerie per camion. Lo stabilimento è stato ampliato diverse volte nel corso degli anni raggiungendo la superficie di circa 65.000 mq. Uno degli ampliamenti è stato effettuato da Giuseppe Momo²

¹ S. DE MAESTRI e R. TOLAINI, "Storie e itinerari dell'industria ligure", edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 46.

² Disegni di progetto originali depositati presso

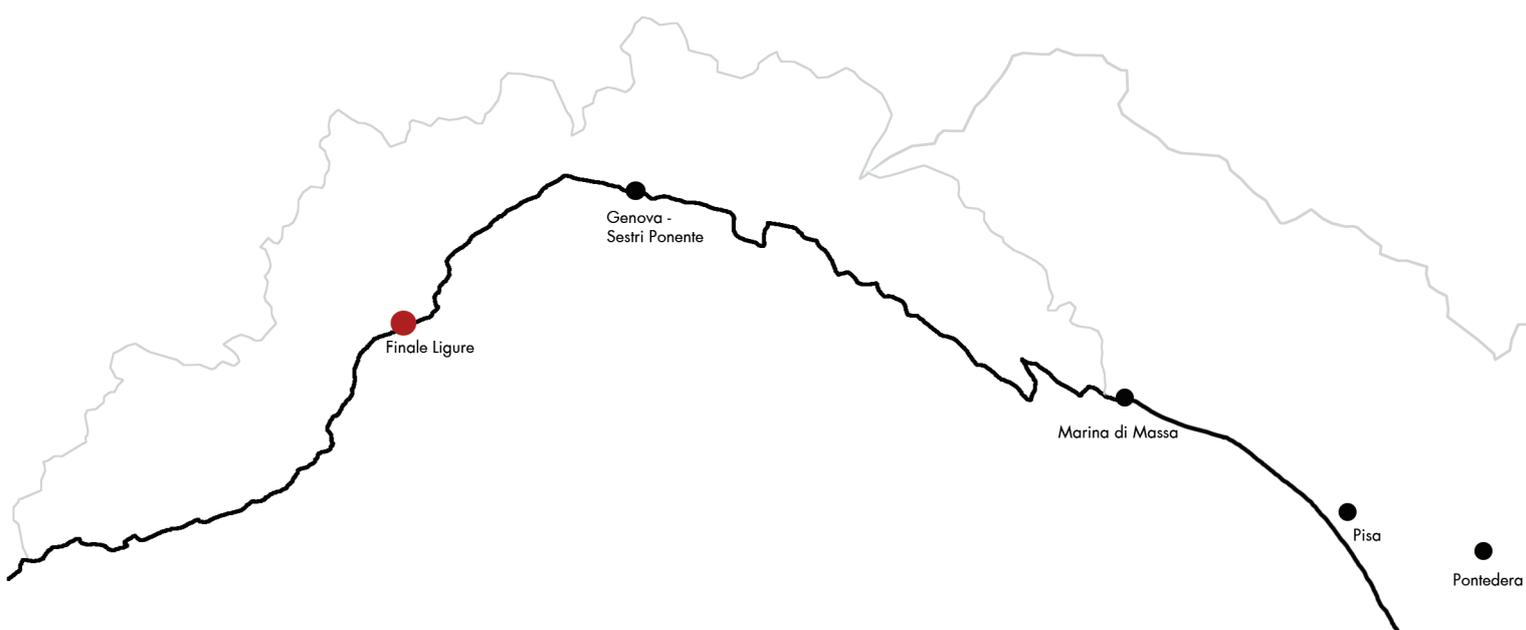


Fig. 4 Mappatura degli stabilimenti storici Piaggio in Liguria e Toscana (elaborazione grafica personale)

negli anni '20 del Novecento in concomitanza con gli interventi dell'architetto anche negli altri fabbricati.

L'ampliamento è costituito da capannoni per le lavorazioni meccaniche del ferro, reparto macchine, officina meccanica, lavorazione lamiere e stagnini, reparto forgie e locale per la coloritura dei veicoli. La struttura è in cemento armato con grandi finestrate in facciata. Le decorazioni e la configurazione planimetrica appare più tradizionale rispetto alle sue opere per l'industria di epoca successiva. Utilizza un linguaggio eclettico³ con una decorazione floreale in prospetto, lesene classicheggianti e un coronamento con anfore in litocemento.

A metà degli anni '50 la produzione aeronautica è potenziata a Sestri Ponente e vengono costruiti nuovi hangar per l'assemblaggio dei velivoli su progetto dell'ingegner Gianfranco Conti.

Archivio di Stato di Torino, Fondo Momo.

³ G. MONTANARI, "Giuseppe Momo ingegnere architetto. La ricerca di una nuova tradizione tra Torino e Roma", Celid, Torino, 2000. pp.



Fig. 5 Interni di Sestri Ponente, 1920 ca. (Fonte: www.mu-seopiaggio.it)

L'assemblaggio, i collaudi, le prove di volo e la revisione dei velivoli venivano effettuate negli stabilimenti di Genova, dove c'erano anche gli uffici direzionali. Anche presso l'aeroporto genovese, che si trova sempre a Sestri Ponente, c'era un centro servizio per la manutenzione e revisione dei P 180 Avanti II e di altri velivoli. (Lo stabilimento resta attivo fino agli anni Sessanta e successivamente viene acquistato da Elsag che ne fa la sua sede). Da marzo 2016 la fabbrica è stata chiusa, Piaggio restituisce le aree

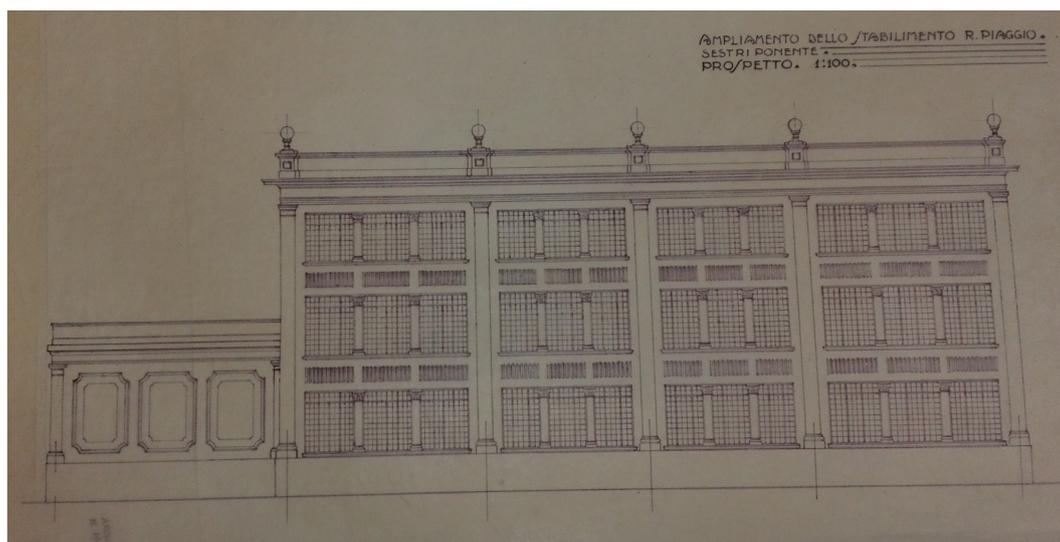


Fig. 6 Disegno d'archivio di Giuseppe Momo per il progetto dell'ampliamento dello stabilimento di Sestri Ponente (Fonte: Archivio di Stato di Torino, Fondo Momo)

all'autorità portuale e il destino di questi spazi resta incerto.

Nel 1917 Rinaldo Piaggio acquista le Officine Aeronautiche Francesco Oneto di PISA. Queste verranno ampliate e citato tra gli interventi effettuati da Giuseppe Momo dal 1919 al 1925. Qui il complesso è ampliato con la costruzione di capannoni a capriate prefabbricate in cemento armato.

Nel 1924 Piaggio rileva a PONTEDE-RA, vicino a Pisa, uno stabilimento per convertirlo alla produzione di velivoli e di motori. Successivamente questi stabilimenti, dopo il 1945, sono diventati il luogo di creazione della Vespa e tutt'ora sono occupati dalla Piaggio, sezione automobilistica e motociclistica.

MARINA MASSA citato tra gli interventi effettuati da Giuseppe Momo dal 1917 al 1920.



Fig. 7 Museo Piaggio negli stabilimenti di Pontedera oggi (Fonte: www.museopiaggio.it)



Fig. 8 Gli stabilimenti di Pontedera nel 1955 (Fonte: www.museopiaggio.it)



Fig. 8 Vespe in fase di montaggio negli stabilimenti di Pontedera (Fonte: www.museopiaggio.it)

5.2 IL PROGETTO E IL PROGETTISTA

L'AREA E IL PROGETTO

Il lembo di terra occupato oggi dall' ex stabilimento industriale della Piaggio Aereo Industries, ha avuto una storia particolare rispetto alla fascia costiera dell'odierno comune di Finale Ligure. Il sito infatti si trova che si trova nella zona del Mombrino¹ ed è una zona esposta ai venti freddi del nord e protetta solo da quelli di ponente. Si tratta di una zona in ombra per cui solo la zona affacciata sul mare ha una accettabile esposizione solare di cui però gode solo in certe ore della giornata e mai in inverno. L'ombreggiatura perenne è causata al promontorio della Caprazoppa, che si erge proprio accanto allo stabilimento e chiude fisicamente alla vista il paese. Inoltre si trova in un certo senso allontanata dal resto del paese che rappresenta un blocco più compatto, dal torrente Pora che sfocia qui in mare. Nel corso dei secoli le alluvioni e le esondazioni di questo torrente hanno fatto sì che quest'area venisse effettivamente considerata una zona di margine, pericolosa e quindi da evitare. Non sono infatti presenti molte tracce di antropizzazione nell'area salvo poche eccezioni sulle pendici del promontorio.

EPOCA ROMANA - XVII SEC.

In periodo romano si iniziò a regimentare i corsi d'acqua per avere la possibilità di abitare e coltivare i fertili fondovalle e tentare di arginare le esondazioni. In quel periodo il territorio del Finalese era impervio e poco abitato e per questo motivo i romani decisero di utilizzare il torrente Pora² (che tutt'ora segna la

linea di demarcazione che separa lo stabilimento dalla cittadina) come "linea di confine" tra le municipalità di Alba Ingauna (Albenga) e Vada Sabazia (Vado Ligure). Questo confine naturale non rendeva necessaria quella zona di rispetto chiamata *ager arcifinius*. In questo modo si impedì anche l'insediamento di nuovi elementi sino in epoca feudale quando fu possibile modificare il suo status di terra di confine. E' proprio da questa espressione romana *ad fines* da cui deriva il toponimo "Finale" e dall'espressione "... *ab acqua Lerones usque ad aquam Finarii...*" deriva la definizione di "Borgo del Finaro" evolutosi nel moderno Finale Ligure. La zona alla foce del torrente Pora a ridosso della Caprazoppa era priva di strade, la strada antica che attraversava il corso d'acqua si trovava nell'entroterra dove bastava un piccolo ponte per attraversarlo. La viabilità romana e preromana era probabilmente localizzata nei pressi del Borgo anche perché il torrente da sempre ha dato problemi di esondazione. Per questo motivo il toponimo "Isola" dato alla zona della foce.



Fig. 1 L'area "Isola" separata dall'abitato di Finale Ligure dal torrente Pora, carta storica XV sec. (Fonte:

¹ A. BISLENGHI, "La Storia di Finale", 1998

² G. TESTA, "il Quadrifoglio, n. speciale Piaggio", Rivista dell'associazione "Emanuele Celestia", 2013, pag. 4.

Dopo il crollo dell'Impero romano il confine amministrativo romano diventò anche quello della giurisdizione ecclesiastica. Sul finire del XII secolo, terminata ormai la costruzione del Borgo (odierna Finalborgo) cominciarono a sorgere abitazioni nella zona di confine tra la diocesi di Savona e di Albenga, motivo per cui si tentò di estendere i confini diocesiani di Savona oltre il torrente. La disputa fu risolta solo nel 1636 dal Mons. Carlo Antonio Ripa, vescovo di Mondovì che mantenne i confini invariati affidando però alla diocesi di Savona la cura delle anime delle case al di là del Pora. In un documento del 1810 si annotava invece che il confine tra le parrocchie di Marina

e di Borgio e Verezzi fosse il rio Fine, torrente che si getta in mare dopo il promontorio Caprazzoppa, odierno confine civile tra i due comuni.

Il promontorio della Caprazzoppa diventa in epoca medievale il confine civile della Marca Aleramica (famiglia che regnava tra il Piemonte e la Liguria), per motivi militari poiché sin dall'anno mille era stata dotata di una torre d'avvistamento. Il promontorio sarà poi identificato come il confine di Stato con la Repubblica di Genova.

MEDIOEVO: IL MARCHESATO

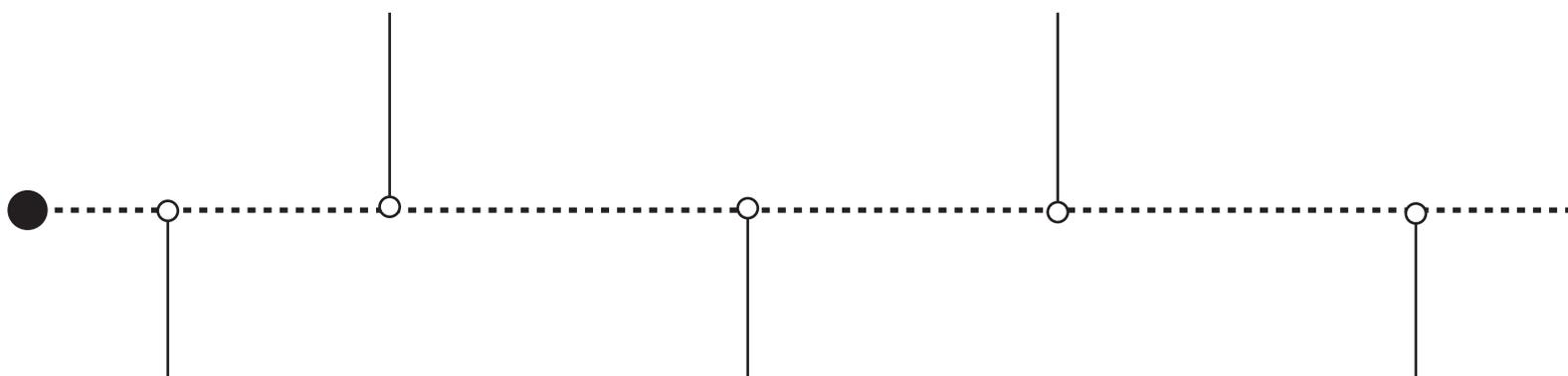
Il promontorio della Caprazzoppa diventò in età medievale confine civile della Marca Aleramica per motivi militari. Diventa poi il confine di stato con la Repubblica di Genova

1795: STRADA NAPOLEONICA

L'apertura di questa strada "corriera" permette di superare il capo di Caprazzoppa per la prima volta via terra.

1900

L'Amministrazione un po' in questo lavoro Finale L



EPOCA ROMANA

La zona alla foce del torrente Pora era priva di strade a causa delle esondazioni del torrente: la viabilità romana era situata nei pressi di Finalborgo. Per questo motivo l'area prende il toponimo di "Isola".

XVII SEC. ESONDAZIONI E PESTILENZE

Si erigono degli argini, in parte ancora visibile per proteggersi dalle esondazioni. Durante la pestilenza del 1930-1932, diventa l'area per la posizione isolata rispetto al borgo.

1872: LA FERROVIA

L'avvento della ferrovia, all'apertura del traforo nel promontorio di Caprazzoppa dà impulso allo sviluppo dell'industrializzazione (all'apertura delle Cave Ghigliazza).

Fig. 2 Timeline: l'area ex Officine Piaggio dall'epoca romana al Secondo Dopoguerra (elaborazione grafica personale)

DAL XVII AL XIX SEC.: DESTINAZIONI D'USO

Nel 1600 Finale diventa feudo del re di Spagna e in questo periodo gli spagnoli ipotizzano l'idea di creare un porto nell'insenatura al di sotto della Caprazoppa.

La regione "Isola" passa ad essere di proprietà dei RR. PP. Domenicani del Borgo e rimane di loro proprietà sino al XX secolo. Nel XVII sec. a seguito delle periodiche esondazioni del Pora si decide di difendere i terreni agricoli erigendo sugli argini delle muraglie, in parte

ancora visibili. L'intervento è testimoniato da una lapide commemorativa del 1617 posta in origine nei terreni della mensa parrocchiale al di là del Pora, e oggi murata nella parete di un palazzo in via Dante.

La zona in questione viene anche denominata "Fontanelle" per via delle sorgenti d'acqua che sgorgavano qui a causa del fenomeno del carsismo. Viene inoltre scelta dagli Spagnoli come il luogo ideale per acquartierare i soldati prima o dopo l'imbarco quando sussisteva pericolo di contagio. Fu quindi il luogo ideale per localizzare il lazzaretto della Marina nella pestilenza del 1630/32

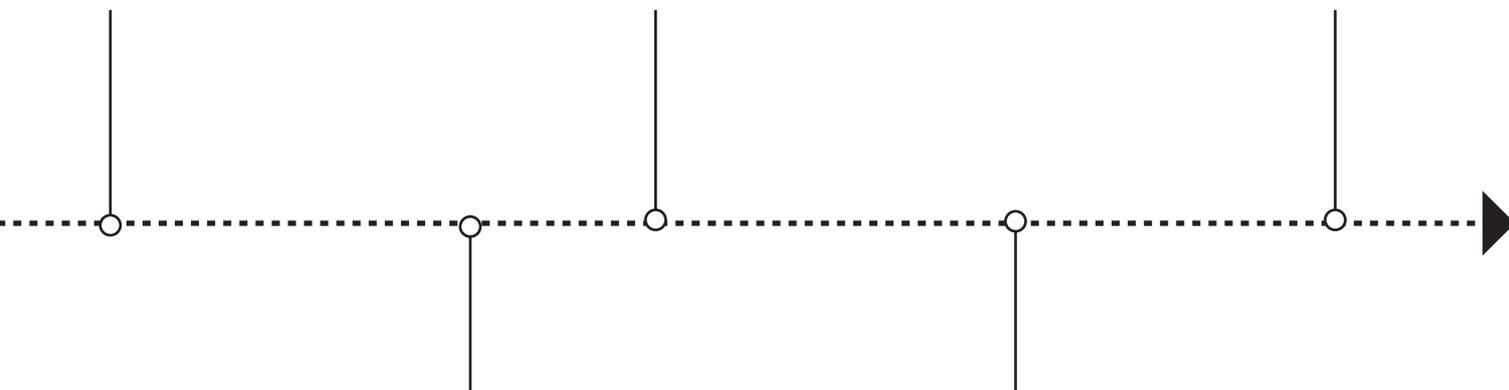
Amministrazione Comunale deliberò l'acquisto di un terreno per la realizzazione di una fabbrica che assicurasse la pubblica igiene e ospitasse 150 operai residenti a Finale Ligure.

1917: LA PIAGGIO & CO

Nel 1917 la Società allarga la produzione al settore aeronautico e acquista gli stabilimenti di Pisa e Pontedera.

DAL 1945

La fabbrica supera quasi del tutto indenne gli attacchi aerei. Dal Secondo Dopoguerra lo stabilimento di Finale Ligure si occupa solo della produzione aeronautica.

**1905-1906: LE OFFICINE**

, grazie al contributo promontorio, l'inizio allo stabilimento e (oggi ex

Viene accolta la proposta dell'industriale genovese Rinaldo Piaggio per l'installazione di un'industria di riparazioni ferroviarie. Il 9 giugno 1906 si costituisce la Società "Officine di Finalmarina".

ANNI '20 - '30

Per gli ampliamenti della fabbrica viene ingaggiato l'architetto Giuseppe Momo che vi opera fino al 1937 anche nei cantieri di Sestri Ponente e Marina di Massa.

che colpì il paese. Si trattava infatti di un'area isolata, dotata di acqua e del torrente che permetteva di far defluire in mare i reflui del lazzaretto senza che questi venissero a contatto con i non contagiati, e inoltre un'area chiusa tra mare e roccia e quindi facilmente controllabile.

Nel 1748 Finale passa sotto il controllo della Repubblica di Genova.

Nella seconda metà del 1800 il Comune di Finalborgo decide di demolire due ponti medievali sul Pora e di costruire la "Nuova via del Cavo rettificata"¹ con il progetto di farla dal Borgo scavalcando poi la Caprazoppa a quota più elevata. La proposta fu accantonata in favore dell'apertura del tunnel, durante il Regno d'Italia, che modificò e accelerò il flusso degli spostamenti. Il paese fu dotato di una strada parallela al mare, denominata inizialmente "littoranea", e successivamente nel XX secolo, via Aurelia. La nuova strada supera per la prima volta, grazie ai trafori, le falesie di Capo Noli e di Caprazoppa. Questo promontorio prima era valicabile solo percorrendo la strada napoleonica tracciata nel 1795 per motivi militari e abilitata ad essere "corriera", cioè degna del traffico postale, motivo per cui sono presenti degli edifici in questa zona.



Fig. 3 L'area "Isola" prima della costruzione delle ex Officine Piaggio (Fonte: www.assoclesia.it/gallery)

¹ G.TESTA, "La strada costiera nel finalese, dalla costruzione della "Littoranea" all'Aurelia di oggi", Edizioni della Biblioteca Finalese, 2008.

La nuova via Aurelia, resa carrabile e carrozzabile, fu eseguita a tratti e comportò una serie di lavori minori per collegare i tratti tra loro, tra cui quello del 1839 che servì a rettificare la strada nei pressi della regione Isola e alla creazione di un ponte sul Pora (distrutto poi nell'alluvione del '900, poi rifatto in ferro e successivamente in laterizio). Da questo momento in poi la fu aperta al transito, che si accentuò nel 1872 con il tracciato della ferrovia. Tutto ciò favorì lo sfruttamento commerciale della sabbia delle Arene Candide del promontorio Caprazoppa per la possibilità di spostare il materiale estratto dalla cava da entrambi i lati del promontorio.

IL PROGETTO DELLE OFFICINE PIAGGIO

L'ingresso della ferrovia in città e l'apertura del tunnel nel promontorio Caprazoppa inserisce la regione "Isola" all'interno del paese e della sua comunità. Il progresso tecnologico porta con sé una crisi economica² piuttosto importante che danneggia il piccolo commercio cittadino e l'industria della navigazione di piccolo cabotaggio. La pesca rappresentava l'unica fonte di reddito dell'area e si svolgeva in condizioni difficili così come l'agricoltura, a causa della scarsa quantità di fondi coltivabili tra cui i terreni di regione Isola. Per questi motivi iniziò un forte movimento migratorio verso la Francia.

L'Amministrazione Comunale ritenne necessario porre rimedio al flusso migratorio impegnandosi per la rinascita del paese e ipotizzando una ripresa economica con la costruzione di uno stabilimento industriale³ nel Finalese. Non fu indicata la tipologia di industria che si riteneva più adatta ma vennero fissate

² P.P.CERVONE, E. LERTORA, M. ZINOLA "Finale Ligure 100 anni in cartolina" Bacchetta editore 1998,

³ A. TORTAROLO "La Piaggio e Finale 1900-1017", 2001

alcune condizioni: l'industria non avrebbe dovuto produrre inquinamento per non essere nociva alla "pubblica igiene" e avrebbe dovuto assicurare lavoro costante ad un minimo di 150 operai.

Per promuovere al meglio la proposta il Comune decide di garantire appoggio e concorso finanziario alla ditta che andrà ad aprire un nuovo stabilimento a Finale. Il 10 gennaio del 1900 il fu deliberata la decisione di donare un premio non superiore a Lire 150.000 a favore della società industriale che decidesse di avviare un'importante industria sul territorio. Si procedette poi ad una ampia pubblicità su alcune delle maggiori testate giornalistiche dell'epoca come Il Corriere della Sera di Milano, La Gazzetta del Popolo di Torino e La Tribuna di Roma, che permise un'ampia eco del progetto anche all'estero. Tra tutte le ditte⁴ che si propongono come possibili costruttrici di filiali a Finale si ricordano:

⁴ Documenti presso l'Archivio Storico di Finale, Biblioteca e Mediateca del Finalese, Finalborgo; in "La Piaggio e Finale 1900-1017" Angelo Tortarolo, 2001

- Anno 1900: Emilio M. La Moitie' (Genova), impianto di una ferriera. L'imprenditore si impegnava a fornire l'illuminazione elettrica gratuita per le vie, nel Palazzo di città e nelle scuole.

- Anno 1900: C. L. Gatti (Aarbourg, Svizzera), lavorazione di pietre preziose

- Anno 1900: Sanvoisin (Roma): fabbrica di saponi, inchiostri, colori e vernici.

- Anno 1900: Societa' Artistico Vetriaria (Altare): lavorazione del vetro.

- Anno 1901: Ing. David Federmann, tramite l'avv. Giancarlo Bonfiglio di Genova: industria automobilistica. Era il rappresentante della casa tedesca Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstatt (Wurtemberg) proprietaria dei brevetti per i motori Daimler-Phoenix. Erano già sorte società concessionarie in Francia, Austria, Ungheria, Belgio, Russia. La trattativa con questa ditta durò diversi anni: l'ingegnere offriva solidità e serietà ma l'Amministrazione di Finalmarina non accettò la proposta poiché scettica nei



Fig. 4 La costruzione della ferrovia e l'area Piaggio nel 1903 prima della costruzione delle ex Officine (Fonte: www.associesia.it/gallery)

confronti della nuova industria dell'automobile, che pensava avrebbe avuto vita breve.

Dopo sei anni fu quindi accolta la proposta per l'installazione di un impianto per la costruzione di veicoli ferroviari, proposta dai Signori Dagnino, Haupt e Molinari, il 27 dicembre 1905, come promotori della società "Officine di Finalmarina" (sede in Genova, Piazza Campetto n 7, capitale sociale di Lire 1.000.000, capitale versato di Lire 300.000) il cui presidente del Consiglio di Amministrazione era Rinaldo Piaggio. Il 5 giugno 1906 si svolse la consegna al Sindaco di 5.500 lire, a garanzia dell'accordo stipulato e per le operazioni di estimo da effettuare sui terreni.

Il 30 giugno 1906 fu stipulato il contratto per l'impianto industriale in Finalmarina tra i rappresentanti del Comune e della Società: il Sindaco Nicolò Saccone e Rinaldo Piaggio che si impegnano a:

- Concessione da parte del Comune di un sussidio di Lire 170.000 pagabili in quindici rate annuali posticipate: lire 15.000 annue per i primi quattro anni di esercizio e lire 10.000 per gli unidi anni successivi.
- Inizio dell'attività entro un anno dalla data della convenzione
- Numero degli occupati: operai e capi-operai di sesso maschile, non inferiore alla media di 150 per giorno; almeno 4/5 con età superiore ai 18 anni.
- Invio al Comune di un elenco nominativo degli operai e di un estratto del libro paga.
- Comunicazione scritta al Sindaco dell'inizio del funzionamento regolare dello stabilimento.
- Esenzione, per tutta la durata del

contratto, dal dazio comunale per le materie necessarie all'esercizio dell'industria introdotte e messe in opera nello stabilimento, come pure per i combustili in esso adoperati e per i materiali necessari alla costruzione della fabbrica.



*Onorevole Amministrazione
Comunale di
Finalmarina*

*Sottoscritti Dagnino
Giov. Battista fu Pietro Haupt, Cecilio
Alfredo fu Costantino e Molinari Simo-
ne, avv. Angelo di Simone, in proprio
e quali soci e promotori di una società
a costituirsi per la costruzione e ripa-
razione di veicoli ferroviari, in seguito
alle verbali intelligenze passate con
avviso M^o Signor Sindaco, si pregia-
no formalmente di dichiarare essere*

Fig. 5 Stralcio del documento di cessione dell'area alla Società Piaggio (Fonte: A. TORTAROLO, *Ibidem*)

La Società Officine procedette all'acquisto dei terreni su cui edificare lo stabilimento. La preferenza si indirizzò verso quelle aree situate a sinistra del torrente Pora e contigue alla ferrovia Genova-Ventimiglia, scelta dovuta ad un minore dislivello al terreno con la linea ferroviaria per facilitare il raccordo e i trasporti. La proprietà di questi spazi era della Mensa Parrocchiale di Finalmarina che non acconsentì alla vendita e quindi si decise di acquistare i terreni, sempre confinanti con la ferrovia, ma posti sul lato destro del torrente Pora, ovvero la regione "Isola", da privati. La zona Isola passa ad essere da uso agricolo ad uso industriale.

La costruzione dei nuovi impianti a nord della ferrovia andò ad occupare un'area di 25.000 mq ed il lavoro nelle Officine ebbe inizio il 22 luglio del 1907 con un'occupazione di 70 operai che arrivò nel giro di un anno a 300 impiegati. Da una relazione¹ in seguito ad una visita di controllo effettuata dall'Ing. Comunale Giacomo Barusso in data 26 luglio 1907 constatò che lo "stadio di avanzamento generale" dei lavori fosse da ritenersi "finale" e che "trovansi pronte le diverse tettoie adibite a lavorazione". Il ritardo nell'assegnazione del binario rallentò la lavorazione che iniziò nel luglio 1907. Il 12 maggio del 1909 un incendio nelle vicinanze dell'officina segheria produsse danni gravissimi lasciando in piedi solo tre muri perimetrali e distruggendo gran parte dei macchinari, come attestato dal verbale di constatazione.

Con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale la Piaggio iniziò la sua attività in campo aeronautico² e nel 1917 l'a-

zienda acquistò i nuovi stabilimenti di Pisa e Pontedera. Il 3 agosto del 1917 la Società Officine si scioglie e prende il nome di "Piaggio & Comp.". La Società, avendo indirizzato tutti i suoi sforzi nell'industria aeronautica decide di espandersi e costruire a Finale nuovi e vasti fabbricati tra la ferrovia e la strada provinciale e tra la strada provinciale ed il mare (25.000 mq). Due vasti passaggi al disotto della strada provinciale e della ferrovia, raccordano tra loro i vari reparti dello stabilimento. Tutto ciò viene effettuato espropriando i terreni limitrofi, tra ferrovia e Aurelia e Aurelia e mare, e acquistando la concessione per costruire sul sedime di proprietà demaniale situato tra il torrente Pora e il mare stesso.

Dopo la Prima Guerra Mondiale la produzione aviatoria si interrompe per riprendersi poi intorno agli anni '20 con la costruzione dei grandi idrometallici per uso civile "Dornier wall". Inoltre nella parte verso il mare dello stabilimento viene dedicata alla costruzione di costruzioni navali come rimorchiatori e lance a motore. Nel 1926 la Piaggio si era fatta promotrice delle prime linee aeree

¹ V. RIZZATO, "I.A.M. Rinaldo Piaggio, stabilimento di Finale Ligure dal 1884 a oggi".

² V. RIZZATO, "I.A.M. Rinaldo Piaggio, stabilimento di Finale Ligure dal 1884 a oggi".

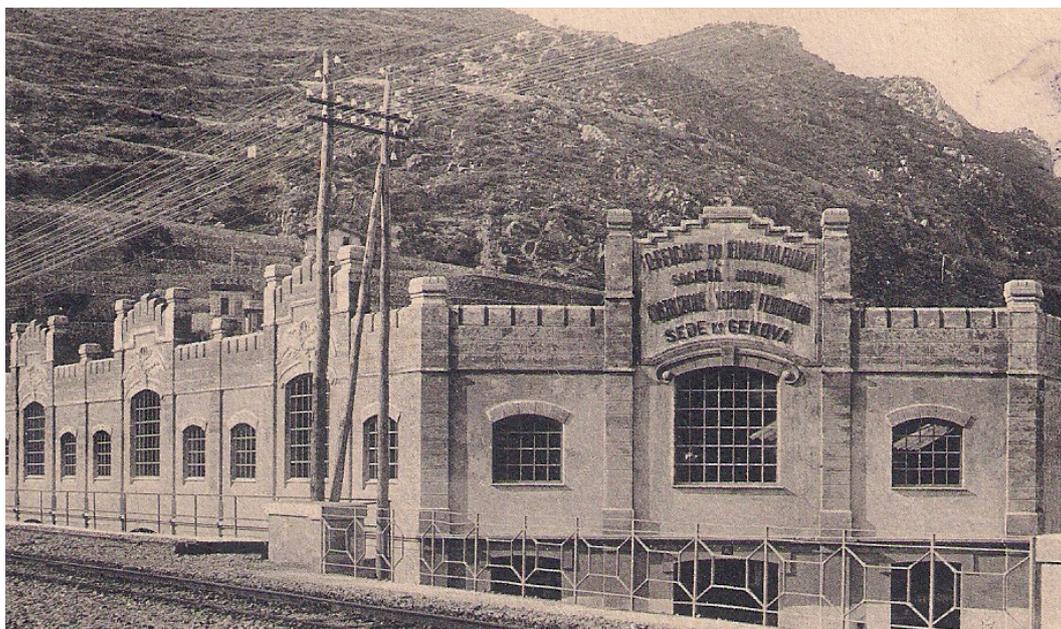


Fig. 6 Il prospetto monumentale dei capannoni ferroviari "Officine di Finalmarina", 1916 (Fonte: www.assoclesia/gallery)

per trasporto passeggeri da e per Roma, Barcellona e Palermo. Nel 1928 lo stabilimento arriva ad occupare 700 persone. Negli anni 1928-1929 per iniziativa dell'ing. Giovanni Pegna venne costruita la prima "Galleria del Vento" privata in Italia per lo studio aereodinamico dei modelli progettati.

Durante la Seconda guerra Mondiale ci furono numerose incursioni aeree tese a mettere fuori uso la fabbrica aeronautica che però non subì danni gravi¹. Negli anni '50 l'ing. D'Ascanio, dopo il progetto della Vespa, tornerà a Finale per la progettazione di elicotteri.

Nel 1964, l'azienda si divide in Piaggio & C. (Pisa e Pontedera) e I.A.M. Rinaldo Piaggio (Finale e Sestri Ponente) dopo il lungo processo di differenziazione produttiva che vede da una parte Enrico Piaggio impegnato nei veicoli a due e tre ruote, dall'altra il fratello Armando nel settore aeronautico.

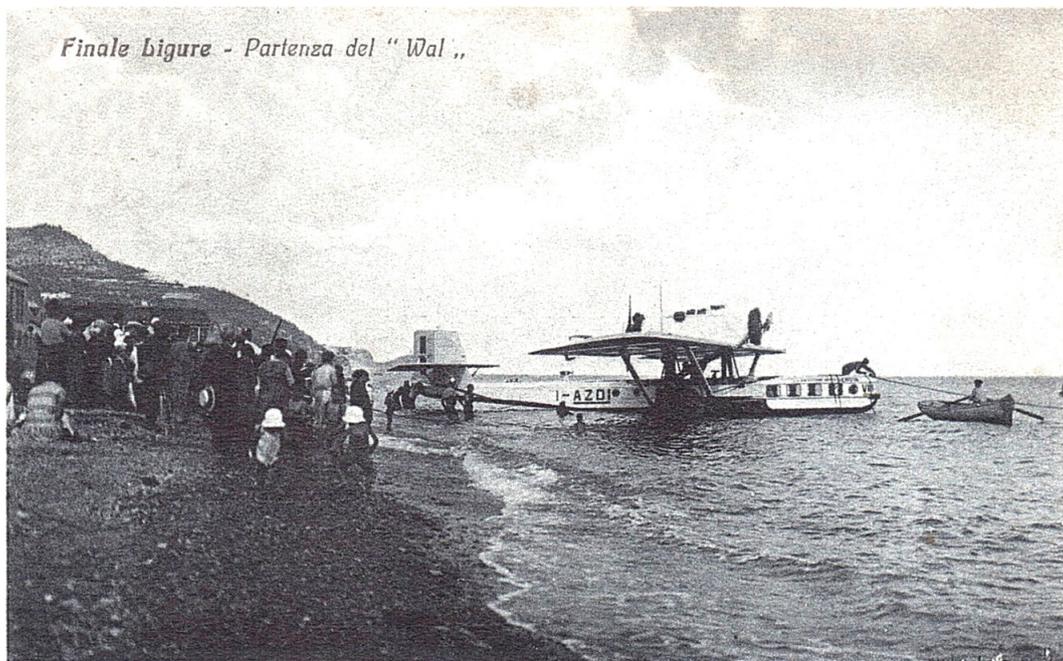


Fig. 7 Partenza del Dornier Wal di fronte agli stabilimenti di Finale Ligure, 1920 ca. (Fonte: www.assoclesia.it/gallery)

¹ Documenti presso l'Archivio Piaggio e riportati in: A.TORTAROLO, "La Piaggio e Finale 1900-1017", 2001.

1907 _ Capannoni
per veicoli ferroviari

Riccardo Haupt



1917-21_ Capannoni
e hangar Sperimentale

Giuseppe Momo



1927 _ Palazzina Uffici
Giuseppe Momo



Oggi _ Aggiunte
successive agli
anni '30



Fig. 8 Evoluzione e ampliamento del complesso Officine Piaggio dal 1907 a oggi (elaborazione grafica personale sulla base delle immagini storiche)

IL PROGETTISTA: GIUSEPPE MOMO

Come si è detto, nel periodo tra le due guerre, grazie alla fortuna acquisita durante la Prima Guerra Mondiale gli stabilimenti Piaggio necessitano un ampliamento e Rinaldo Piaggio decide di rivolgersi a Giuseppe Momo, architetto-ingegnere torinese divenuto suo parente dopo aver sposato Anna Rubino, figlia di sua cugina Amalia Piaggio (1856-1926), cugina del fondatore dell'industria Enrico Piaggio, e del generale Agostino Rubino (1842-1912), con cui intraprende un nuovo sodalizio. In un arco di tempo compreso tra il 1917 e il 1937, Momo intervenne nei cantieri di Sestri Ponente, Finale Ligure e Marina di Massa edificando architetture industriali d'avanguardia per la presenza di una ricerca strutturale e tecnologica assai aggiornata.

LA FORMAZIONE

Giuseppe Momo nasce a Vercelli il 7 dicembre del 1875 e nel 1898 diventa allievo del Politecnico di Torino. Era pratica corrente all'epoca per chi volesse ottenere una preparazione completa nell'ambito della progettazione architettonica frequentare contemporaneamente alla Scuola di applicazione per ingegneri l'Accademia Albertina di Belle Arti. Momo segue questo percorso e si laurea in architettura nel il 26 luglio 1901 e in ingegneria civile il 31 dicembre dello stesso anno. Lo studio dell'architettura all'Accademia¹ è ancora improntato alla classificazione scientifica e all'approccio positivista che analizza gli stili del passato per ripensarne un loro riutilizzo nel presente. Lo stesso approccio eclettico lo si può ritrovare nei suoi pri



Fig. 9 Giuseppe Momo, (Fonte: www.carignanoturismo.it/files/momo_giuseppe.pdf)

mi progetti alla Scuola di Applicazione. Tuttavia la sua formazione avviene in un momento di particolare fervore, sollecitato dall'innovazione tecnologica e dalle innumerevoli possibilità delle strutture in cemento armato.

Nel 1902 partecipa al concorso per la realizzazione degli edifici dell'Esposizione Internazionale di Arte Decorativa e Industriale di Torino con l'intento di rinnovare il mondo dell'arte e dell'architettura che determina l'avvento del Liberty. Per Momo è lo spunto di una ricerca formale improntata al modernismo ed è una prima esperienza progettuale di rilievo. Insieme al collega Alfredo Premoli e con gli ingegneri Carlo Montù e Antonio Vandone elabora il progetto dal motto "Torino", presentato al concorso per la realizzazione degli edifici dell'Esposizione, senza ottenere un riscontro positivo perché considerata troppo legata al passato.

Dopo un periodo di tirocinio presso lo studio Vandone, Momo apre il suo studio e nel 1907 assume la direzione della rivista "L'Architettura Pratica", fondata da Daniele Donghi. Questa pubblicazione è caratterizzata dalla presentazione di progetti variegati con ampio uso di immagini, descrizioni tecniche e pochi scritti.

¹G. MONTANARI, "Giuseppe Momo ingegnere architetto. La ricerca di una nuova tradizione tra Torino e Roma", Celid, Torino, 2000. pp. 68-69.

LE ALTRE OPERE DI GIUSEPPE MOMO

La nascente imprenditoria industriale torinese e genovese sarà la committenza dell'architetto Momo non solo per gli edifici dell'industria ma anche per le loro residenze e le case da reddito. Queste opere sono volumi edilizi compatti e di impianto tradizionale con blocco scala nel baricentro e copertura a falde. Alcuni esempi sono:

- Casa Sigismondi, 1912, Torino
- Villa Belmondo, 1914, Torino
- Edifici per il lanificio Bona, 1919, Carignano
- Casa Cappio, 1922, Torino
- Isolato San Damiano, 1931-33, Torino

Un caso di rilievo è la costruzione del palazzo per la SAET, Società Anonima Edile Torinese in Piazza Solferino alla fine degli anni '20. Il progetto prevedeva la

demolizione di alcuni edifici preesistenti e la costruzione di un nuovo edificio con tetto piano e pianta a C. L'edificio ospitava al pian terreno l'esposizione commerciale dei prodotti della ditta, ai piani superiori i locali uffici, e all'ultimo piano vi era un tetto giardino. La struttura portante era in cemento armato con orditura ordinata in pilastri e travi.

Già negli anni '20 però Momo inizia la collaborazione con il Vaticano², partecipando al concorso per la realizzazione del Seminario regionale umbro ad Assisi, indetto da Papa Benedetto XV nell'ottica di potenziamento delle strutture per la formazione ecclesiastica. Qualche giorno dopo la firma dei Patti Lateranensi nel 1929, Momo è incaricato di dirigere una commissione di lavori pubblici per la realizzazione di una residenza pontificia all'interno del nuovo Stato del Vaticano dotata di tutte le attività di

² A. TRAVERSA, "Da Torino al Vaticano: la carriera dell'architetto Giuseppe Momo a Cospetto di Pio XI", tesi di laurea magistrale in Architettura Costruzione-Città, Rel. Carlo Olmo. Politecnico di Torino, 2012, pag.



Fig. 10 Palazzo SAET in un immagine d'epoca (Fonte: <http://diazilla.com/doc/718989/giuseppe-momo---ordine-architetti-torino>)

servizio necessarie come l'espansione degli spazi museali e la sistemazione viaria e urbanistica dell'interno. Gli interventi da lui effettuati in Vaticano sono riassumibili in:

- Palazzo del Governatore, 1927-31
- Stazione ferroviaria, 1929-33
- Palazzo delle Sacre Congregazioni, 1932-26
- Nuovo ingresso dei Musei Vaticani, 1929-32

Tra questi l'intervento di maggiore rilevanza è la costruzione del nuovo ingresso monumentale ai Musei Vaticani. Il Papa stesso suggerisce a Momo di nel terrapieno del bastione cinquecentesco una rampa in grado di collegare il livello strada a quello delle gallerie ai piani superiori. Il primo volume ipotizzato da Momo è cilindrico e coperto da un lucernario in ferro e vetro. Successivamen-

te l'architetto giunge alla proposta di un cono rovesciato ottenendo così una maggiore luminosità anche ai livelli più bassi della rampa elicoidale. La struttura è interamente realizzata in cemento armato unendo l'innovazione del materiale e l'aggiornamento delle strutture ad una scelta estetica legata ad un modello più tradizionale.

A Torino negli anni 1935-37, collabora agli interventi per la nuova via Roma. E un intervento simile opererà insieme ad architetti e urbanisti per via della Conciliazione a Roma. Negli ultimi anni lavora per l'edilizia religiosa in tutta Italia e nel 1934 diventa fabbricere della Fabbrica di San Pietro carica che conserva fino al termine della sua vita il 9 maggio del 1940.



Fig. 11 La scala elicoidale dei Musei Vaticani, Roma, immagine d'epoca (Fonte: <http://www.museivaticani.va/content/museivaticani/it.html>)

5.3 INDUSTRIA E INNOVAZIONE TECNICA

Il rapido sviluppo dell'industria in questi anni si riflette sulla necessità di nuovi spazi adeguati alle attività lavorative e alle nuove macchine funzionanti in maniera sempre più seriale. Gli spazi dell'industria diventano oggetto di studio per il progetto di tipologie specifiche da parte della cultura ingegneristica per le sale macchine, palazzine uffici, alloggi di custodia, magazzini e locali per esposizione e vendita. L'invenzione di queste nuove tipologie nasce dalla necessità di avere spazi ampi e coperti, bene illuminati e realizzabili rapidamente a costi contenuti. Per questo motivo si decide spesso di utilizzare la nuova tecnologia del cemento armato. Sarà quindi l'industria a diventare il campo di sperimentazione di questo nuovo sistema costruttivo che esalta la tecnologia, la purezza delle forme ed è simbolo di ricerche antitradizionali. Per Giuseppe Momo i lavori per l'industria saranno l'occasione di sperimentare e utilizzare le nuove tecnologie che aveva potuto osservare e studiare.

A Torino molti progettisti art nouveau che lavorano nella progettazione residenziale, tra cui Fenoglio e Vandone, sono chiamati a progettare edifici per l'industria. Tra questi spicca il caso di Mattè Trucco, progettista dello stabilimento Fiat del Lingotto, che diventerà simbolo ed esempio della razionalità costruttiva del nuovo millennio. Momo insieme a Vandone, presso il cui studio sta svolgendo il tirocinio, partecipa alla progettazione dello stabilimento Peugeot-Croizat a Torino. L'ampliamento dello stabilimento industriale è costituito da una palazzina uffici e da una portineria che esprimono una ricerca di decoro urbano¹ nell'affaccio su strada con decorazioni floreali in stucco sugli architravi delle aperture, nelle fasce dello zoccolo

¹ G. MONTANARI, *Ibidem*.

che però si inserisce in un prospetto geometricamente organizzato. I capannoni sono strutturalmente costituiti da colonne in metallo su cui poggia una copertura a shed di capriate in legno e ferro. Nonostante l'utilizzo di una tecnologia tradizionale, la disposizione modulare dei capannoni denuncia un approccio moderno lasciando la possibilità di possibili ampliamenti.

Nel suo Curriculum Vitae² del 1927 Momo indica come "opere importanti eseguite come ingegnere architetto" una serie di edifici per l'industria. Questa indicazione ci permette di capire che non erano da lui considerati lavori di minore importanza ma anzi di primaria importanza anche rispetto alle ville o palazzine che sono classificate da lui personalmente come "opere eseguite gratuitamente", atti di cortesia verso i committenti della stessa edilizia industriale. In particolare lavora per la famiglia Ansaldo e come già accennato in precedenza, per la famiglia Piaggio.



Fig. 12 gli stabilimenti Pomilio Ansaldo di Torino (Fonte: <http://www.aeroclubtorino.it/la-storia/1916-1925.html>)

² G. MONTANARI, *Ibidem*, pp. 70-72.

Per i fabbricati destinati a tipi di lavorazioni industriali particolari e di grandi dimensioni Momo utilizza una progettazione aggiornata per le strutture in cemento armato secondo il sistema Hennebique. Solo sul finire del secolo vediamo le prime realizzazioni eseguite della ditta Porcheddu in Italia su brevetto Hennebique che realizzerà tra gli altri gli stabilimenti anche quello per la Fiat al Lingotto. Nel 1907 viene pubblicato in Italia il manuale "Prescrizioni per l'esecuzione delle opere in cemento armato". Momo utilizzerà questo innovativo materiale per la costruzione del sistema strutturale per gli stabilimenti Piaggio e per la fabbrica di aerei Pomilio Ansaldo¹ di Torino nel 1918. Nel 1916 infatti fu fondata la "Soc. Anonima costruzioni aeronautiche ing. O. Pomilio & C" per la produzione di velivoli "SP" (Savoia - Pomilio su progetto appunto dell'ing. Savoia) che nel 1917 superò il numero di 1.000 dipendenti, con una produzione di oltre 150 velivoli al mese. Fu necessario quindi un ampliamento e Momo decide di utilizzare la tecnologia del cemento armato secondo il brevetto Hennebique in collaborazione con la ditta Porcheddu.

Fondamentale sarà anche la collaborazione tra Momo e alcune imprese di rilievo nazionale che trattano il cemento armato come la Borini di Torino e la Impresa Castelli di Milano, con cui collaborerà per le numerose opere realizzate per la committenza di Pio XI a Roma e per le Officine Piaggio a Marina di Pisa. Momo nel ruolo di progettista in collaborazione con la Castelli è affiancato nel migliore dei modi da questa ditta di conduzione familiare ma dotata di grande capacità di aggiornamento tecnologico.

¹ M. DI DIO (ex funzionario soprintendente provincia di Savona), "Hangar Sperimentale della Piaggio di Finale Ligure (SV): contro la demolizione", articolo del 25/09/2007, dal sito www.patrimonio SOS.it.

IL CALCESTRUZZO ARMATO STORICO E IL SISTEMA HENNEBIQUE

La comparsa del calcestruzzo in Italia è contemporanea allo sviluppo industriale. Negli ultimi anni dell'Ottocento il mercato inizia a richiedere nuovi stabilimenti di dimensioni maggiore per la produzione. Inizialmente il calcestruzzo armato viene utilizzato per la costruzione di manufatti di servizio per l'edilizia industriale come ponti, serbatoi, silos e filature, e solo in un secondo momento per l'edilizia residenziale. Caratteristiche proprie del materiale² come la monoliticità, la sicurezza statica e la resistenza all'umidità delle fondazioni, l'igenicità lo rendono perfetto per la costruzione di strutture industriali ma non solo. Inoltre come recita il motto della società Hennebique "Plus d'incendies désastreux" il materiale ha un buon comportamento in presenza del fuoco caratteristica molto importante per gli edifici destinati ad industria e terziario soggetti più di altri ad incendi.

In Italia lo sviluppo industriale è più lento rispetto agli altri paesi europei, e inizialmente gli stabilimenti industriali sono ancora legati ad un'organizzazione di tipo artigianale. Nella seconda metà del 1800 le tipologie di stabilimenti industriali si possono dividere in due grandi categorie. La prima è quella degli edifici pluripiano, di cui ci sono esempi anche tra i casi liguri sopra citati³, con strutture orizzontali a volta o con travi metalliche e voltini che poggiano su colonnine in ghisa o su pilastri in mattoni. La seconda categoria comprende tutti gli edifici che sviluppano orizzontalmente su un solo piano e che derivano dagli edifici come stalle e depositi. Sono generalmente costituiti da due muri paralleli e finestrati e coperti da una copertura in capriate lignee e, successivamente in metallo. Spesso si tratta di stabilimenti di notevoli

² R. NELVA e B. SIGNORELLI, "Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia: il sistema Hennebique", AITEC, Milano, 1990, pp. 4-5.

³ Vedi cap 1.3.

dimensioni con una navata centrale più ampia e due laterali più strette e basse, come la conformazione di una cattedrale. L'illuminazione è garantita attraverso lucernai aperti nella copertura e finestre ampie anche sulla facciata. In altri casi invece la soluzione utilizzata per la copertura è quella degli shed, copertura a falda inclinata e finestrata.

Francois Hennebique⁴(1842-1921) è uno dei primi realizzatori che a cavallo tra Ottocento e Novecento presenta il primo tipo di trave moderna in c.c.a. il brevetto⁵ del 1892 prevede un sistema costruttivo costituito da pilastri con armature metalliche longitudinali in barre a sezione circolare e da travi con armature a barre tonde. Il nuovo sistema permetteva la costruzione completa di un'ossatura portante monolitica con plinti di fondazione (a travi rovesce o a platea), pilastri, travi principali e secondarie e solette. Le travi erano collegate alle solette formando delle strutture resistenti con sezione a T, sviluppate nei due sensi ortogonali del solaio. Tutti i ferri quindi terminavano con ganci per ancorarsi al solaio. Inoltre erano presenti le staffe, elementi a braccia verticali in piattina di ferro (sezione 20X20 mm, 30X2 mm) utili a contrastare gli sforzi di taglio presenti nell'elemento sottoposto a flessione. Quindi il ferro era sottoposto a sforzi di trazione e il conglomerato a compressione come, secondo le caratteristiche proprie dei materiali.

⁴R. NELVA e B. SIGNORELLI, *Ibidem*, pag.12. Utilizza il conglomerato cementizio armato per la prima volta nel 1879 per una villa a Lombardzeide in Belgio. Mentre costruiva questa casa, un edificio vicino fu distrutto da un incendio e Hennebique pensò di realizzare solai incombustibili costruendo travi in conglomerato cementizio gettate a piè d'opera, contenenti barre di ferro a sezione circolare. Nel 1892 si fece rilasciare i brevetti per sfruttare le sue invenzioni in Belgio e Francia e creò un'organizzazione per la realizzazione di strutture ed edifici in "beton armé Système Hennebique".

⁵ S. DE MAESTRI e R. TOLAINI, "Storie e itinerari dell'industria ligure", edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 172.

L'Organizzazione Hennebique si basa sul principio di utilizzare sempre manodopera qualificata ed era formata da una catena di agenti promotori e concessionari. Il sistema di calcolo utilizzato prevedeva formule semplici e derivate da prove empiriche effettuate in laboratorio o in sito. I risultati dei test effettuati venivano pubblicati sulla rivista fondata da Hennebique "Le Beton Armé".

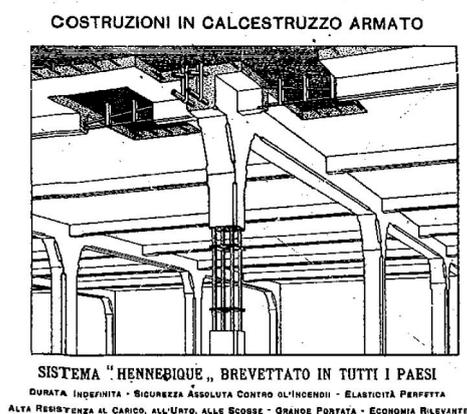


Fig. 13 Il sistema Hennebique (Fonte: R. NELVA, *Ibidem*)

Il sistema Hennebique si diffonde in Italia a partire dal 1894 con la concessione del brevetto allo "Studio Tecnico degli ingg. Ferrero e Porcheddu" di Torino, che tramite l'ingegner Giovanni Antonio Porcheddu opera tramite dipendenze a Genova, Milano, Roma e Napoli. Nel 1900 la società dispone di una propria ferriera a Genova per la produzione delle barre di ferro e ha l'autonomia di calcolo dei progetti per la maggioranza dei lavori tra cui citiamo quelli per i Silos Granari del porto di Genova e le Ferriere di Oneglia.

Nel corso dell'Ottocento l'edilizia industriale vede il passaggio da edifici a più navate con murature perimetrali in mattoni e strutture in ferro, ad edifici che adottano il conglomerato cementizio armato per le strutture orizzontali ma con le facciate ancora in muratura. In qua-

vale in accordo con il gusto eclettico ottocentesco che intendeva dare un'immagine simbolica di "potenza industriale" a queste costruzioni". Dopo il 1905-1906 si passa alla costruzione di edifici che si possono definire prorazionalisti per l'utilizzo di strutture a vista completamente in c.c.a., lasciando però sui fronti via edifici di gusti Art Nouveau come palazzine di servizio o uffici.

Gli interventi effettuati con sistema HENNEBIQUE IN LIGURIA¹, e in particolare a Genova, sono numerosi soprattutto ad opera della ditta Porcheddu che disponeva di una propria filiale a Genova. La diffusione degli interventi segue fenomeni particolari e diversi rispetto ad altre località. La numerosità ed il tipo di opere, specie nella città di Genova, presentano aspetti legati prevalentemente alle forze del mondo economico-finanziario ed imprenditoriale locale del periodo, caratterizzato dalla presenza di importanti imprese impegnate in opere di notevole entità, anche a livello di rimodellazione a scala urbana. Come ac-

cennato in precedenza, Genova e l'area dei comuni limitrofi è stata caratterizzata proprio negli anni fra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento da fenomeni di trasformazione urbana, edilizia e di infrastrutture molto particolari ed i lavori Hennebique evidenziano abbastanza bene questi fatti. In particolare si hanno interventi nell'area del porto e zone adiacenti (fra la fine Ottocento e il 1915) in concomitanza con le diverse opere di ampliamento e miglioramento dello stesso (i silos granari del porto, i docks vinicoli del porto, un bacino di carenaggio, i magazzini in darsena, ecc.). In collaborazione con la grande impresa edilizia Carbone e F.lli Repetto, Porcheddu realizza fra il 1896 e il 1904 le strutture Hennebique di sei grossi edifici residenziali di impostazione signorile in via XX Settembre, e edificate diversi edifici del terziario, il Palazzo della nuova Borsa, il Palazzo delle Poste e Telegrafi e il Palazzo della Banca d'Italia oltre ad altri edifici residenziali sparsi nella città. ci sono anche esempi di edilizia di servizio assistenziale, ospedali e manicomio, ed edilizia alberghiera (Hotel Miramare, Hotel Popolare, Albergo Colombia, ecc.) così come edifici di Istituti Univer-

¹ R. NELVA e B. SIGNORELLI, *Ibidem*, pp. 107-109.

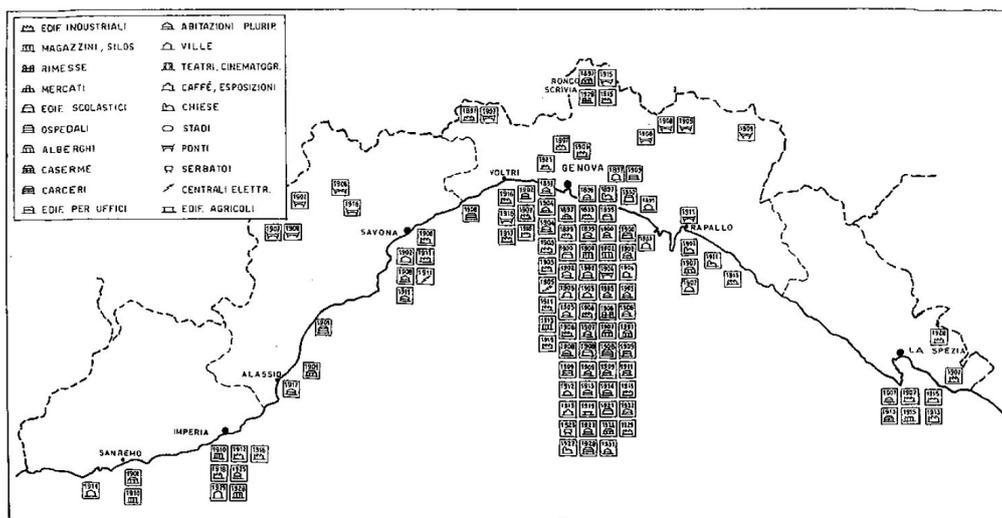


Fig. 14 L'utilizzo del sistema Hennebique negli edifici in Liguria (Fonte: R. NELVA e B. SIGNORELLI, *Ibidem*)

sitari (Medicina, Chimica, Fisica, ecc.). Nella zona industriale a Ponente, Sampierdarena e Cornigliano fra il 1900 e il 1912 gli interventi citati prima di edilizia industriale, siderurgica, meccanica, chimica, di Piaggio e Ansaldo sono ad opera della ditta Porcheddu.

Per quanto riguarda gli altri comuni liguri gli interventi della Soc. Porcheddu evidenziano altri aspetti interessanti. Interventi di edilizia residenziale legata al turismo ed edilizia alberghiera, prevalentemente negli anni fra il 1900

e il 1912 sono presenti nei poli di Ventimiglia, Bordighera, Sanremo, Alassio, Rapallo, S. Margherita, Chiavari, tutte città a vocazione turistica rivierasca. La localizzazione dell'edilizia industriale denuncia i poli di sviluppo in tali anni, si hanno interventi ad Imperia, a Savona, a La Spezia nelle strutture portuali e militari.

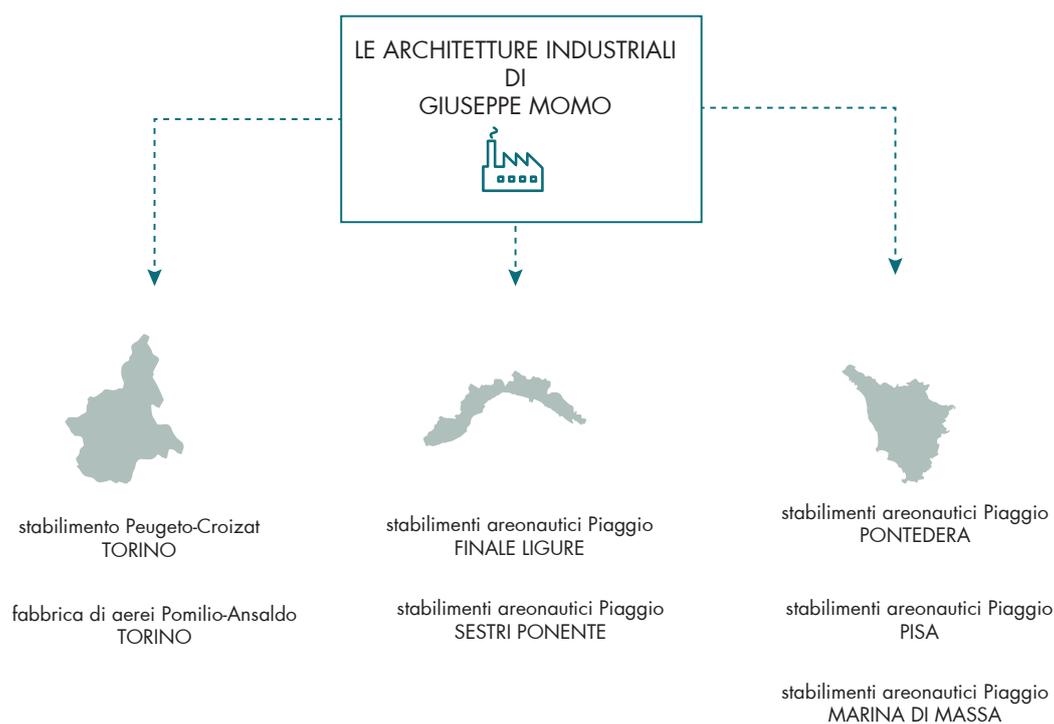


Fig. 15 Individuazione e mappatura degli stabilimenti industriali progettati da Giuseppe Momo (Elaborazione grafica personale sulla base delle fonti storiche consultate)

5.3 LE ARCHITETTURE

La spinta verso l'innovazione tecnologica propria dei primi decenni del Novecento si trova in perfetta sintonia con il tema del volo. La combinazione tra l'industria e la volontà di creare uno spazio apposito per la nuova disciplina aeronautica porterà alla nascita delle architetture che costituiscono l'impianto industriale di Finalmarina, e in particolare dell'Hangar sperimentale per l'assemblaggio dei velivoli, per tanti aspetti unico nel suo genere.

SUPERFICIE TOTALE: 52.400 mq

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: 33.750 mq



Fig. 1 L'area del caso studio, scala (elaborazione grafica personale su Carta Tecnica Comunale)

- I CAPANNONI DI RICCARDO HAUPT
_ 1907

Si tratta di capannoni monopiano affiancati di 12 m di larghezza e di lunghezza variabile, per adattarsi alla conformazione del lotto, dai 45 ai 90 m. Hanno una struttura portante costituita da pilastri e travi in cemento armato e tamponamenti in pietrame e laterizio. L'altezza dei capannoni è di 6 m sotto la linea di gronda e la copertura è a doppia falda e manto di copertura in tegole marsigliesi. Il fronte affacciato verso la ferrovia non rivela la struttura dei capannoni ma appare come un fronte aulico, scandito dalla successione di elementi intonacati di giallo e rosso e bassorilievi tra gli architravi con il simbolo dell'insegna Piaggio.

USO ORIGINALE: aggiustaggio motori, officina meccanica velivoli, reparto forni, officina formatura lamiera. Con gli anni sono stati aggiunti capannoni per i reparti di montaggio motori e galvanica motori.

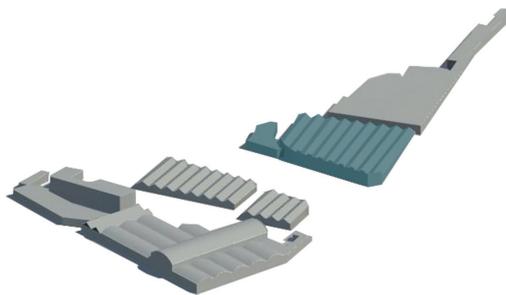


Fig. 2 Elaborazione grafica tridimensionale del complesso.



Fig. 3 Immagine d'epoca del capannoni ferroviari, 1910 circa (Fonte: www.assoclesia.it/gallery)

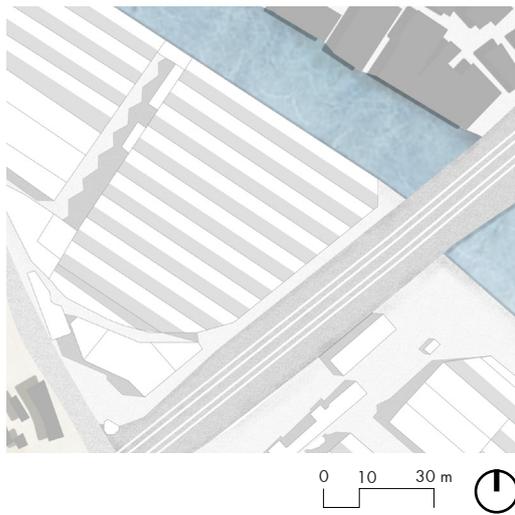


Fig. 4 Pianta delle coperture dei capannoni ferroviari (elaborazione grafica personale).

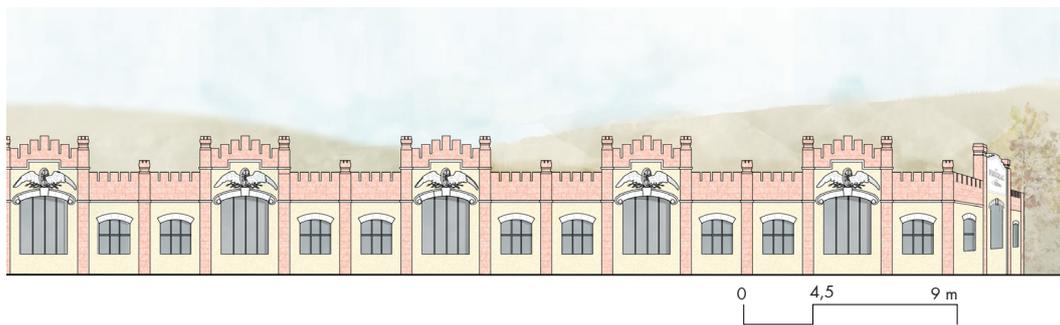


Fig. 5 Prospetto nord -est dei capannoni ferroviari, scala 1:500 (elaborazione grafica personale).

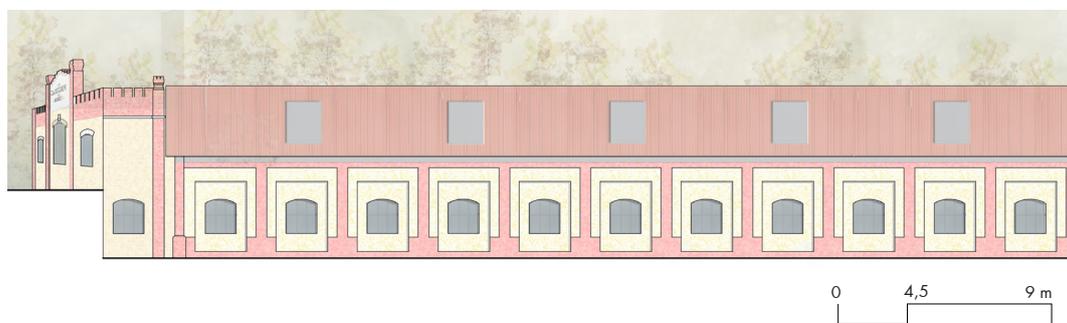


Fig. 6 Prospetto sud dei capannoni ferroviari, scala 1:100 (elaborazione grafica personale)

- L'HANGAR SPERIMENTALE _ 1917-1920

Il più vicino predecessore dell'hangar di Finalmarina può considerarsi essere quello costruito ad Orly ¹dall'ingegnere francese E. Freyssinet tra il 1916 e il 1924 per ospitare e proteggere i dirigibili dell'aeroporto di Parigi-Orly. Si tratta in realtà di due hangar gemelli² costituiti da una navata a volta con arco parabolico in cemento armato di 300 metri di lunghezza, 86 metri di larghezza e 60 di altezza. È stato realizzato con un sistema di archi parabolici di sezione sottile che connessi tra loro creano una superficie ondulata utilizzati come cassaforma per il getto di calcestruzzo.

Giuseppe Momo tra il 1917 e il 1920 lavora per la realizzazione di un grande hangar sperimentale, che sarà adibito alla costruzione di idrovolanti, produzione che la Piaggio aveva appena intrapreso, risultando essere uno dei primi costruiti in Italia e l'unico esistente in Liguria³.

L'hangar Piaggio, viene realizzato in collaborazione con la ditta "Mantelli Corbella & C." di Genova che in quegli anni perfezionava le nuove tecniche costruttive del cemento armato e precorreva quelle della prefabbricazione. L'elenco dei fornitori del comune di Genova, alla voce "costruttori, appaltatori ed imprese edilizie" riporta la descrizione dell'azienda con i relativi campi d'impiego e brevetti sviluppati. L'impresa inoltre ha partecipato all'Esposizione Internazionale d'Igiene, Marina e Colonie di

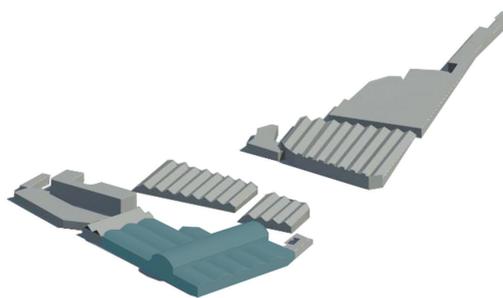


Fig. 7 Elaborazione grafica tridimensionale del complesso.

Genova del 1914, ricevendo due riconoscimenti, il Diploma d'onore e il Gran Premio.

L'impianto dell'hangar è inusuale per un edificio industriale poiché è costituito non da una successione di capannoni ma un unico capannone centrale: una grande "navata" centrale a volta ribassata, con un'altezza di 22 metri, una luce di 26 m e una lunghezza di 100 m, a cui sono affiancate lateralmente 5 capannoni con volte a botte per le prove statiche, alti 11 m e con luce di 16, 5 m, più bassi rispetto alla volta centrale e ortogonali ad essa. La differenza di quota viene sfruttata lungo tutta la navata dell'Hangar grande per inserire una finestra a nastro: questa insieme al lucernario che taglia il centro della volta longitudinalmente e alle aperture sui due fronti principali, garantisce un'illuminazione perfetta all'interno dell'ambiente anticipando soluzioni razionaliste⁴. Ognuno di questi capannoni laterali presenta due lucernari, perpendicolari alla lunghezza della volta di 2,45 metri di larghezza e 10.12 m di lunghezza ciascuno e un'ulteriore superficie finestrata è inserita in

¹ "Hangar Sperimentale della Piaggio di Finale Ligure (SV): contro la demolizione", articolo del 25/09/2007, arch. Maria Di Dio, www.patrimonio SOS.it

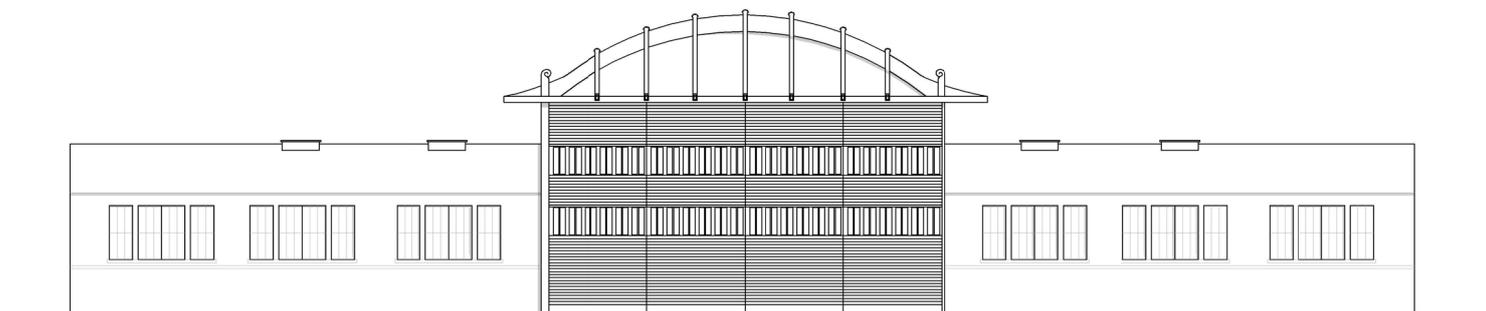
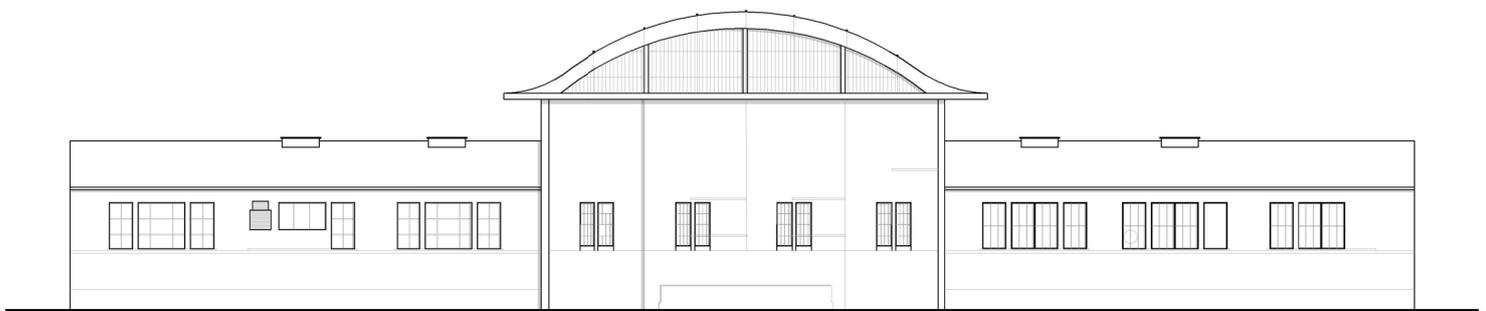
² Arch. Fausto Giovannardi "Con Eugéné Freyssinet oltre i limiti del cemento armato", pubblicazione dello studio Giovannardi e Rontini, 2008,

³ "Hangar Sperimentale della Piaggio di Finale Ligure (SV): contro la demolizione", articolo del 25/09/2007, arch. Maria Di Dio, www.patrimonio SOS.it

⁴ "Storie e itinerari dell'industria ligure", Sara De Maestri, Roberto Tolaini, edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 48.



Fig. 8 Planimetri: hangar sperimentale (elaborazione grafica personale).



0 5 10 20 50 m **scala 1:500**

Fig. 9 Prospetti hangar, fronte mare a confronto: il prospetto attuale e il prospetto disegnato da Giuseppe Momo (elaborazione grafica personale su disegni d'archivio di Giuseppe Momo).

facciata per ogni capannone, a ripresa di quello centrale. L'altezza di 11 metri di questi vani laterali è divisa tra gli 8 metri dei pilastri d'appoggio e i 3 metri dal colmo delle volte a botte.

Questa struttura originale e dall'impianto di impostazione basilicale, permette di ottenere grandi luci libere grazie al sistema di volte nervate, e grandi vetrate e lucernai nello spessore della volta. La struttura a grandi volte nervate è originale, tecnologicamente innovativa e di grande eleganza formale¹. L'esigenza di coprire luci di tale ampiezza viene risolta con l'utilizzo di sezioni strutturali minime, (12 cm di spessore della soletta di copertura) e un linguaggio architettonico essenziale. L'esterno riprende le cromie dei capannoni preesistenti dello stabilimento.

La distribuzione interna degli spazi sfrutta l'ampiezza della superficie e presenta solo alcune parti delle campate laterali chiuse da tramezzi. Tutto il corpo centrale era utilizzato come officina carpenteria dei velivoli e per le prove statiche mentre nelle ali laterali erano situati il magazzino materiali grezzi, reparto verniciatura, magazzino parti finite velivoli, reparto galvanica velivoli e reparto prove statiche. In quest'ultimo spazio è custodita la galleria del vento e una serie di modelli dei velivoli utilizzati per le prove sperimentali.

L'hangar è collegato con il resto dello stabilimento da un percorso che passa sotto l'Aurelia e l'accesso a questo avviene tramite una delle campate laterali.

All'interno di questo grande spazio sono inoltre presenti strumenti costruiti appositamente per lo studio aerodinamico e di grande interesse tecnologico. La GALLERIA DEL VENTO, sopra citata, è della

¹ Dalla Relazione storico-artistica della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria, in "Storie e itinerari dell'industria ligure", SARA DE MAESTRI, ROBERTO TOLAINI, edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 48.

tipologia a circuito aperto con vena chiusa ed è sistemata all'interno della grande aviorimessa in modo da non risentire dell'influenza delle perturbazioni atmosferiche. La galleria² è composta da tre tronchi: il tronco di presa convergente lungo 4,7 metri, il tronco cilindrico dove venivano effettuati gli esperimenti lungo 4 metri e di 2 metri di diametro e il tronco divergente lungo 14, 2 metri con angolo di 7 e 30'. I primi due tronchi furono costruiti in legno mentre il terzo in lamiera d'acciaio chiodata. Successivamente all'elica sono sistemate le palette per deviare la corrente di 90 all'interno dell'hangar, ancora presenti nell'edificio. L'elica ventilatrice a 16 pale di legno, costruita a mano, è azionata da un motore elettrico asincrono di 100 cavalli e 220 volt. Uno dei risultati più importanti della ricerca aerodinamica condotta qui è l'ideazione dell'Ipersostentatore a Doppia Fessura, frutto delle prove sperimentali dell'ingegner Pegna. Dispositivo in utilizzo dal 1934 e tutt'ora presente nei moderni aeroplani.

Venne realizzata inoltre una VASCA IDRODINAMICA, lunga 43 metri e larga 1.5, che oggi non esiste più. Serviva a misurare la resistenza all'avanzamento di scafi ed analizzare, mediante registrazione fotografica, il comportamento degli scafi durante il distacco e l'ammarraggio. Era costituita da un carrello che portava il modello correndo su due rotaie poste ai bordi della vasca piena d'acqua.

Durante la Seconda Guerra Mondiale l'edificio non viene intaccato nonostante a Finale, a partire dal 25 aprile 1945, si hanno 51 attacchi, tre dal mare con sommergibili che cannoneggiano la costa e gli altri bombardamenti aerei che però distruggono alcuni capannoni. L'Hangar resta intatto a testimonianza delle grandi

² F. VECCHIONE, "Progetto di conservazione, valorizzazione e riuso dell'hangar Piaggio di Finale Ligure: dalla costruzioni di idrovolanti a centro culturale", rel Sara de Maestri, Università degli Studi di Genova, 2012, pag. 46 e seguenti.

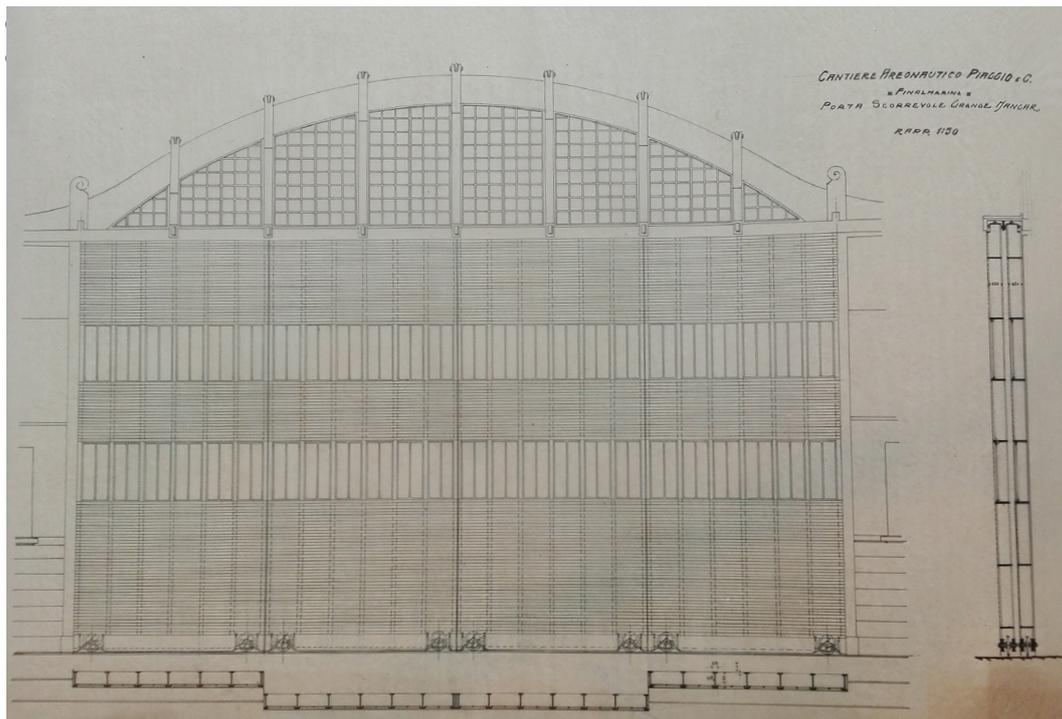


Fig. 10 Disegni di progetto di Giuseppe Momo (Fonte: Archivio di Stato di Torino, fondo Momo)

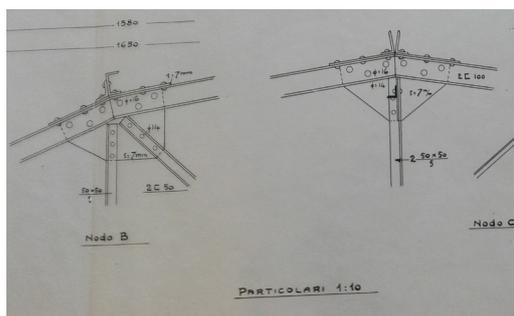


Fig. 11 Dettaglio dei nodi della struttura dell'hangar (Fonte: Archivio di Stato di Torino, fondo Momo)



Fig. 12 immagine d'epoca dell'interno dell'hangar (Fonte: S.REBORA, "Artisti al servizio di una dinastia", Ibidem)

struttive rispetto ai disegni del progetto originale e la chiusura dell'apertura fronte mare. Sono inoltre state prolungate le campate laterali e altri blocchi sede della sala radio e autorimessa.

USO ORIGINALE: officina, reparto attrezzeria, falegnameria.

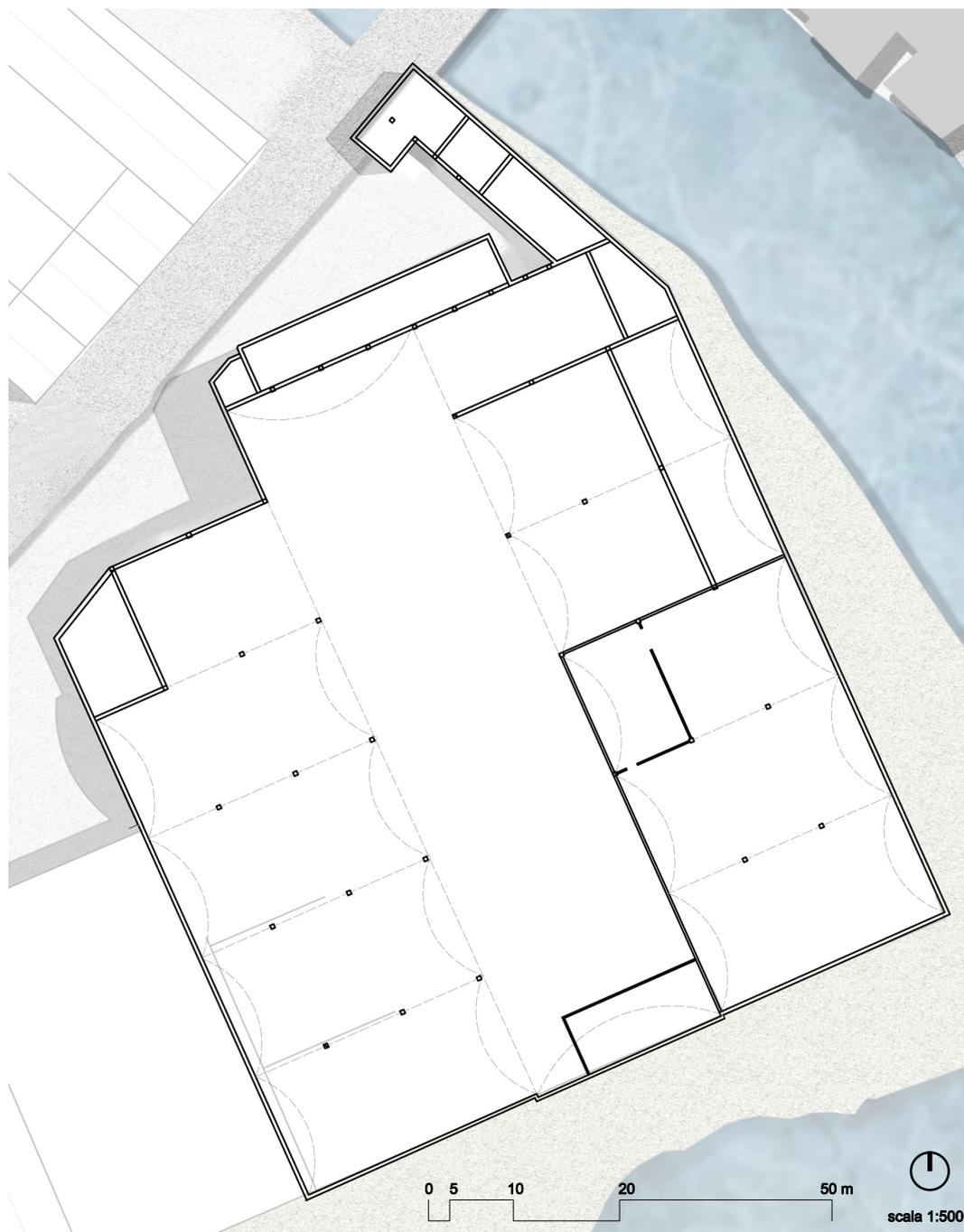


Fig. 12 Pianta dell'hangar sperimentale, scala 1:500 (elaborazione grafica personale su rilievi)

- OFFICINE MOTORI_ 1917-1918

Questi capannoni¹ sono stati costruiti tra il tracciato ferroviari e viale Rinaldo Piaggio su cui si affacciano con il fronte principale. Sono otto capannoni affiancati e monopiano in ripresa dei capannoni originari: 12 metri di larghezza, 6 metri di altezza all'imposta della copertura e una lunghezza variabile dai 45 ai 55 metri. Hanno una struttura portante in cemento armato costituita da travi e pilastri, con tetto a doppia falda sempre in cemento armato. I prospetti sono finiti con intonaco e tinteggiatura color ocra e suddivisi orizzontalmente da una fascia marcapiano aggettante che delimita il frontone. Nella parte inferiore le grandi finestre in facciata sono riquadrate da una successione di lesene che nella parte superiore diventano sottili montanti culminanti in motivi geometrici. Questo tipo di decorazione molto diversa da quella utilizzata per l'intervento a Sestri Ponente, contribuisce a scandire il ritmo dei serramenti e a decorare il fronte urbano. Il secondo nucleo di capannoni, originariamente identici a quelli a fianco, sono stati danneggiati durante la Seconda Guerra Mondiale e ricostruiti con copertura voltata.

USO ORIGINALE: officina meccanica motori, ufficio collaudo, laboratorio chimico, magazzino calibri, archivio e uffici.

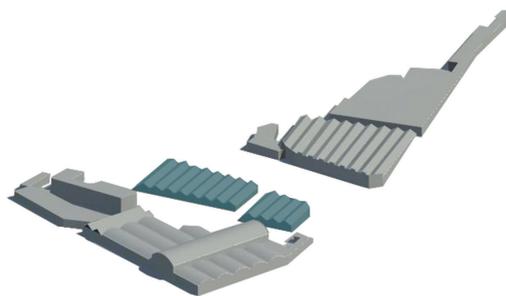


Fig. 13 Elaborazione grafica tridimensionale del complesso.

¹ "Storie e itinerari dell'industria ligure", SARA DE MAESTRI, ROBERTO TOLAINI, edizioni De Ferrari, Genova, 2011, pag. 49

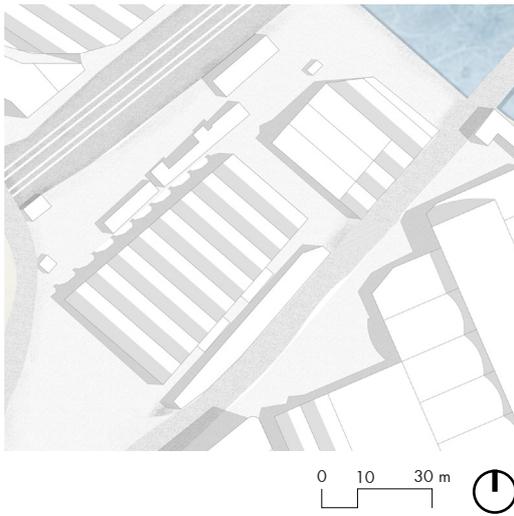


Fig. 8 Planimetria: capannoni 1921 (elaborazione grafica personale).

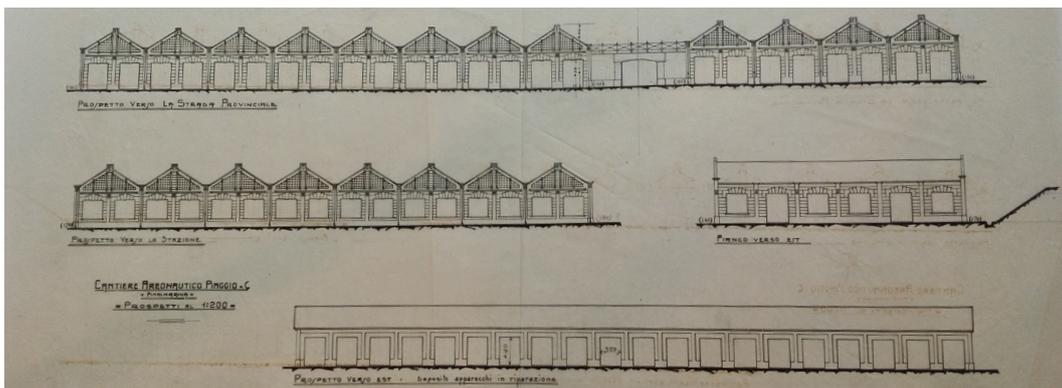


Fig. 14 Disegni di progetto di Giuseppe Momo: i capannoni del 1921 (Fonte: Archivio di Stato di Torino, fondo Momo)

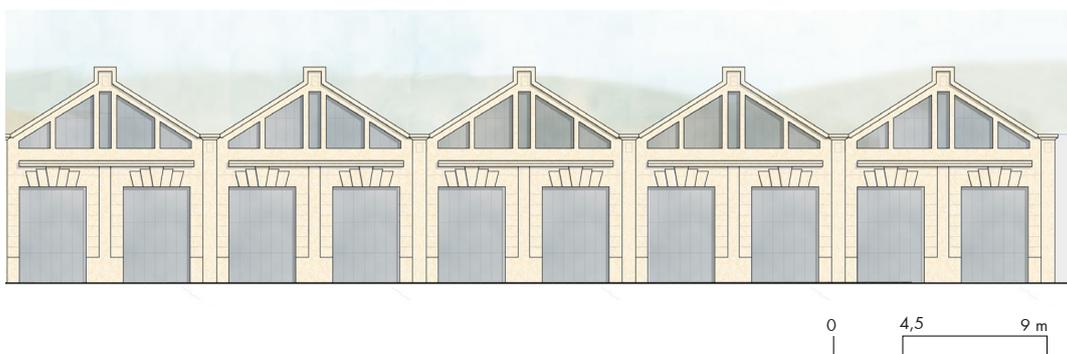


Fig.15 Elaborazione grafica personale del prospetto sud dei capannoni del 1921.

- LA PALAZZINA UFFICI _ 1937

La Palazzina uffici è caratterizzata viene costruita accanto all'hangar, parallela alla via Aurelia su cui si affaccia. È un edificio di quattro piani che racchiude in sé non solo gli uffici dei dipendenti ma anche spazi appositi per la progettazione e dedicate ai disegnatori, spogliatoi, una mensa, e due sale contrassegnate con l'indicazione "maternità" e "bimbi".

Per questo tipo di edilizia industriale, nel caso in cui si tratti di edifici a destinazione uffici o affacci sulle vie principali, Momo adotta soluzioni formali che spaziano dall'art Nouveau, all'elettismo fino ad arrivare a riferimenti al razionalismo, come nella Palazzina uffici che presenta coperture piane, volumi stereometrici¹ e aperture a nastro.

Momo può essere considerato un architetto attento al progetto, poco incline alle teorizzazioni e sempre teso tra due poli opposti²: architettura industriale e innovazione tecnologica come è ben dimostrato da questo esempio, e storicismo e architettura tradizionalista, come risulta dalle sue opere per Roma e il Vaticano. Nella sua opera più famosa, la doppia rampa d'accesso ai Musei Vaticani (1929-1932), si incontra la sintesi tra modernità strutturale e monumentalità tradizionalista.

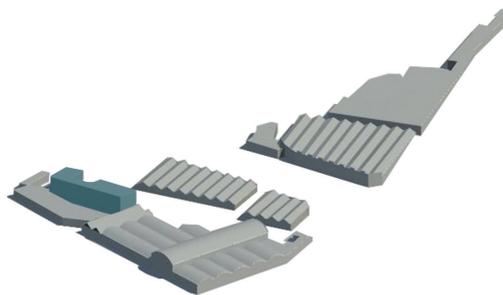


Fig. 16 Elaborazione grafica tridimensionale del complesso.

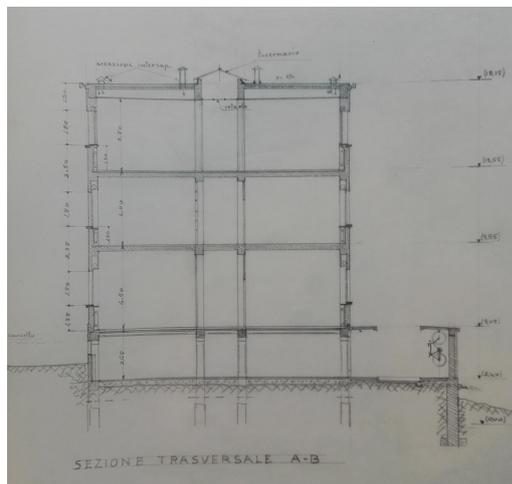


Fig. 17 Disegno di progetto di Giuseppe Momo: sezione trasversale della Palazzina Uffici (Fonte: Archivio di Stato di Torino, Fondo Momo)

¹G. MONTANARI "Giuseppe Momo ingegnere architetto. La ricerca di una nuova tradizione tra Torino e Roma", Celid, Torino, 2000. pp.

² M. TRISCIUOGGIO, G. PIGAFETTA, I. ABBANDONOLO, "Architettura tradizionalista: architettura, opere, teoria", Jaca Book, 2002.



Fig. 8 Planimetri: hangar sperimentale (elaborazione grafica personale).

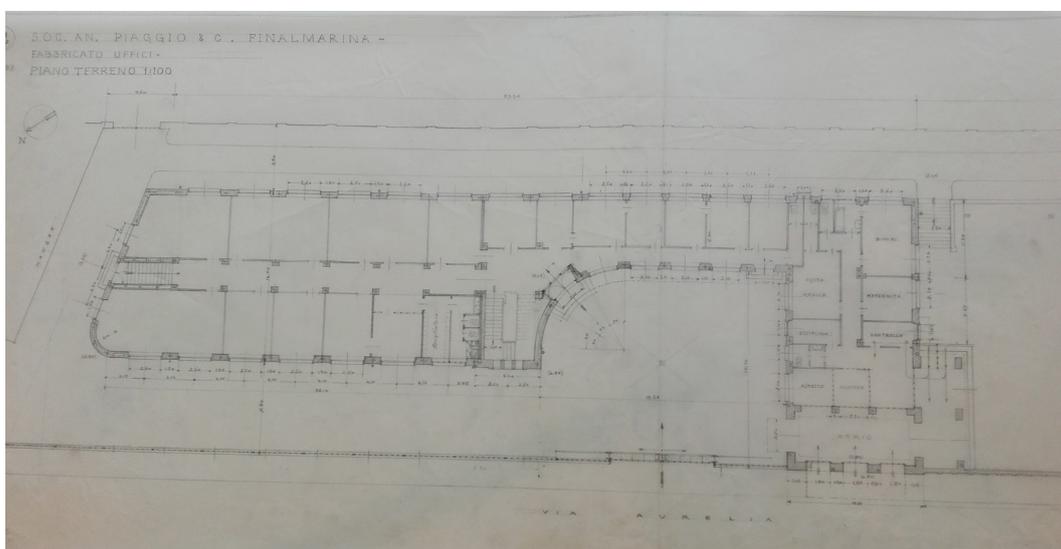
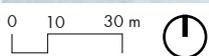


Fig. 18 Pianta piano terra della Palazzina Uffici (Fonte: Archivio di Stato di Torino, Fondo Momo)

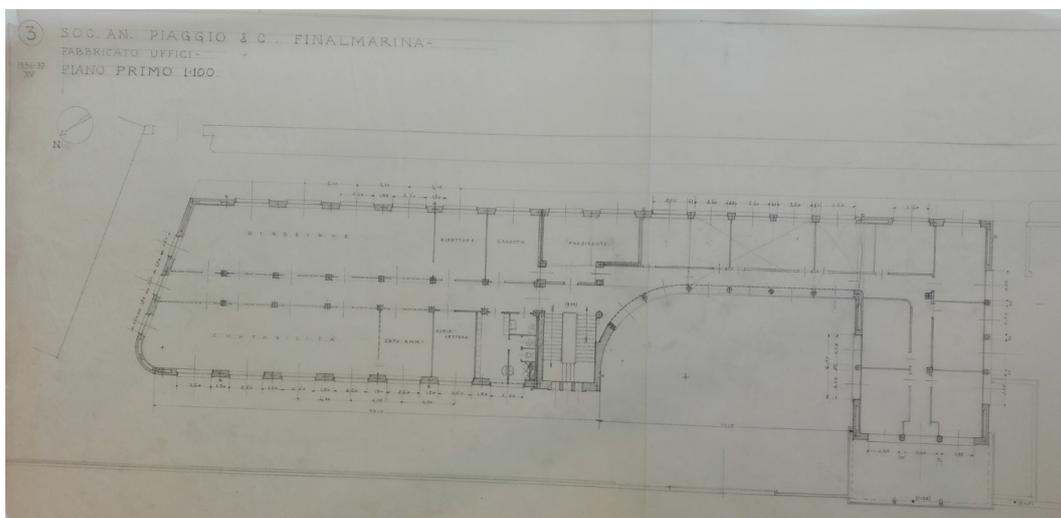


Fig. 19 Pianta piano primo della Palazzina Uffici (Fonte: Archivio di Stato di Torino, Fondo Momo)

- LE ALTRE ARCHITETTURE_ DOPO 1937

Tra il 1917 ed il 1945 vengono costruiti nella stessa porzione di terreno ex demaniale anche le Officine denominate Mel Motori (1920), il Capannone Castiglioni (1941) e la Palazzina Spaccio (1945).

5.4 LE PROBLEMATICHE

5.4.1 LA NATURA GIURIDICA DEL BENE

Attualmente il complesso industriale delle ex Officine Piaggio è un bene di natura privata a tutti gli effetti. Ma l'intervento del pubblico, espressosi attraverso la dichiarazione di interesse culturale da parte della Soprintendenza, e le manifestazioni di cittadinanza attiva, lo rende assimilabile alla definizione di bene di merito¹. I beni di merito sono tutti quei beni che, indipendentemente dalla loro natura economica (privata o pubblica) creano un flusso di benefici goduti dalla popolazione inferiore al loro reale valore. Questa definizione deriva dall'incapacità del comune cittadino di apprezzare il loro vero valore. I benefici derivanti dalla loro conservazione sono superiori a quelli percepiti dalla popolazione che non può considerarne l'importanza per le generazioni future e per la collettività. L'imposizione di norme volte alla conservazione dei beni storico-culturali da parte dello Stato trova una giustificazione economica nella loro natura di beni di merito. Vale per questi beni, come per tutti i beni culturali e paesaggistici il principio di non-escludibilità².

Se poi si prova a considerare il complesso delle ex Officine come facente parte di quei beni la cui natura giuridica presenta una mescolanza di interessi

pubblici e privati, l'ipotesi di una natura giuridica mista mette in atto considerazioni sulle esternalità positive³. Queste rappresentano tutte le conseguenze positive non monetarie verificabili a seguito della riqualificazione e rifunzionalizzazione del bene. Le esternalità prodotte dal bene in questione potrebbero realizzarsi in termini ad esempio di qualità del paesaggio, di aggregazione sociale e dell'inserimento di nuove funzioni e servizi per il pubblico.

¹ M. MAZZANTI, *Metodi e strumenti di analisi per la valutazione economica del patrimonio culturale*, Franco Angeli, Milano, 2006, pag.32.

² L'impossibilità di escludere la collettività dai benefici del bene in questione, in G. STELLIN e P. ROSATO, "La valutazione economica dei beni ambientali. Metodologia e casi di studio", Citta-Studi Edizioni, 1998, Torino, pag.3.

³ Esternalità positive che possono derivare ad esempio dal pagamento di un prezzo, un biglietto d'ingresso o di visita per fruire del bene. G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*, pag.3.

5.4.2 I PROPRIETARI E I VINCOLI

I PROPRIETARI

A partire dal 2013, anno in cui si decide per lo spostamento dell'impianto produttivo a Villanova d'Albenga, la Piaggio decide di vendere la proprietà delle Officine alla Finalmare S.p.a. società, che fa parte del gruppo GEFIM. La GEFIM si è occupata anche del progetto della costruzione del nuovo stabilimento Piaggio a Villanova d'Albenga.

La GEFIM S.p.a.¹ è una società che opera nel settore edilizio ed immobiliare sul mercato piemontese, a Torino in particolare, ma anche in Lombardia e Liguria. L'azienda si occupa principalmente delle aree di trasformazione e riqualificazione urbana delle ex aree industriali ed è appoggiata da "enti e investitori istituzionali". La società si occupa di tutto il processo delle operazioni immobiliari: gli studi di fattibilità economico-finanziaria, gli studi sulla fattibilità urbanistica, l'acquisto dell'area, il progetto urbanistico, il progetto architettonico, la gestione dell'appalto per i lavori di costruzione e la vendita degli immobili. Per la gestione di operazioni immobiliari più complesse e di maggiore estensione sul territorio la GEFIM opera insieme a società partner quali:

- Adriano 81 S.p.a. : gestisce un progetto, Parco Adriano², che prevede la costruzione di un'area di 306.000 mq ad uso residenziale, secondo il Programma Integrato di Intervento dell'area Ambito Marelli-Cascina San Giuseppe.
- Bonafus S.p.a.

- Express Torino S.r.l.
- Finalmare S.p.A., che si occupa del progetto delle ex Officine per cui prevede: "63.000 mq di residenza, 8.000 mq per attività turistico-alberghiere, 10.800 mq di commercio e 4.800 mq di funzioni terziarie e artigianali"³
- Pentagramma Piemonte S.p.A.: che si occupa del Palazzo dei Lavori di Pier Luigi Nervi a Torino.
- Profimm 2009 S.p.A.
- Torino Zerocinque Trading S.p.A.
- Serfim S.p.A.
- SIL S.p.A.



Fig. 1 Fotomontaggio per la proposta progettuale, al sito: <http://www.lastampa.it/2017/03/02/edizioni/savona/finalmare-sulla-piaggio-inutile-investire-milioni-se-la-politica-cos-lenta-hAX8b0Nil8wCuEXNfqeVYI/pagina.html>

¹ Dal sito http://www.gefim.it/admin/sub_page_1.asp?menu=0&id=2&parent=2

² Dal sito <http://www.parcoadriano.it/gare-appalto.htm>

³ Dal sito http://www.gefim.it/admin/sub_page_1.asp?menu=0&id=56&parent=66

VINCOLI E PRESCRIZIONI

Nel prendere visione di tutti i progetti proposti dal 2007 ad oggi risulta chiaro che il destino degli edifici che costituiscono le ex Officine sembra essere quello della demolizione. Nessun Piano a livello regionale, provinciale e comunale considera l'area industriale dismessa come area da sottoporre a tutela e conservazione ma come ambito oggetto di trasformazione.

Nel 2004⁴ un edificio di simile datazione e tipologia, ma forse meno originale, come la Ansaldo CMI a Genova Voltri, viene ritenuto meritevole di essere restaurato con fondi statali nel quadro degli interventi prioritari per le celebrazioni di Genova Capitale della Cultura 2004.

Nel 2007 l'allora ministro per i beni e le Attività culturali Francesco Rutelli, aveva proposto di sottoporre a vincolo⁵ una parte dello stabilimento Piaggio Aero Industries di Finale per destinarlo alla creazione di un sito di archeologia industriale. In tale proposta si riconosce il valore dell'immobile e l'interesse architettonico ma si ritiene opportuno salvarne dalla demolizione solo una piccola parte, ovvero 200 mq dell'Hangar sperimentale, e nello stesso tempo è approvata la proposta progettuale contenuta nel Piano urbanistico Operativo (P.U.O.). Questo per consentire il potenziamento e la delocalizzazione sempre in ambito regionale della Piaggio che, ottenendo l'acquisto dell'area demaniale e la riconversione ad area edificabile ad uso residenziale di tutto il suo insediamento finalese, ha garantito la sua ricollocazione su aree demaniali a margine dell'aeroporto di Villanova d'Albenga in base all'Accordo di Programma.

⁴ M. DI DIO, ex-Soprintendente provincia di Savona, "Hangar Sperimentale della Piaggio di Finale Ligure (SV): contro la demolizione", articolo del 25/09/2007, dal sito www.patrimonioSOS.it.

⁵ Articolo del 13 giugno 2007, dal quotidiano "Il Giornale", in www.patrimonioSOS.it

La carta dei Vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici della Regione Liguria⁶ e gli aspetti vincolisti illustrati dal PUC mostrano chiaramente come il cuneo dell'area industriale dismessa non sia tutt'ora sottoposto a nessun tipo di vincolo. I vincoli presenti nell'area sono quelli della Caprazoppa, in quanto Bellezza d'insieme, il sito delle ex Cave Ghigliazza accanto e al di sotto delle quali si trova il sito archeologico delle Arene Candide e vincoli architettonici puntuali definiti tali secondo l'art. 12 o decreto e facenti parte del centro storico di Finalmarina. L'area delle ex Officine Piaggio risulta solo marginalmente toccata da questi vincoli.

Nel luglio del 2016⁷ però la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, Savona e La Spezia dato parere negativo alla richiesta di demolizione dei capannoni dismessi, avanzata dalla Finalmare S.p.a., nonostante la domanda fosse stata accolta dalla Commissione locale del Paesaggio. Di conseguenza, il comune di Finale Ligure ha l'obbligo di negare l'autorizzazione alle demolizioni che avrebbero interessato un'area di circa 50.000 mq, in linea con il parere vincolante della Soprintendenza.

Nella relazione prodotta dalla Soprintendenza si legge: *"Con la demolizione verrebbe immediatamente persa la relazione inscindibile tra il paesaggio naturale e l'edificato della città di Finale"* e viene inoltre sottolineato che *"Le previste demolizioni potrebbero irrimediabilmente compromettere l'esito finale del progetto di riqualificazione"*. La Soprintendenza, infatti, aveva avanzato la richiesta di conservare la memoria storica dell'inse-

⁶ Dal sito <http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/vincoli/mappa.html>

⁷ Articolo del 9/07/2016, dal quotidiano "Il Secolo XIX", Genova

diamento industriale e per questo motivo la proposta di demolizione risulta non motivata, dal momento che è in corso l'aggiornamento dell'Accordo di Programma del 2008.

Tuttavia le sorti del complesso sembrano essere quella della demolizione certa della Palazzina Uffici ad opera dell'architetto Giuseppe Momo e dei capannoni, datati 1907, al di là della ferrovia, che fanno parte del nucleo più antico della fabbrica. Mentre per quanto riguarda l'hangar si discute sulla demolizione di una porzione e delle campate laterali ma le richieste della cittadinanza¹ sono quelle di mantenerne intatta tutta la struttura.

Legenda

- Vincoli Archeologici Puntuali** ●
- Bellezze Singole Puntuali** ●
- Vincoli Architettonici Puntuali**
 - art. 12
 - con decreto
- Vincoli Archeologici**
- Bellezze Singole**
- Bellezze di Insieme**

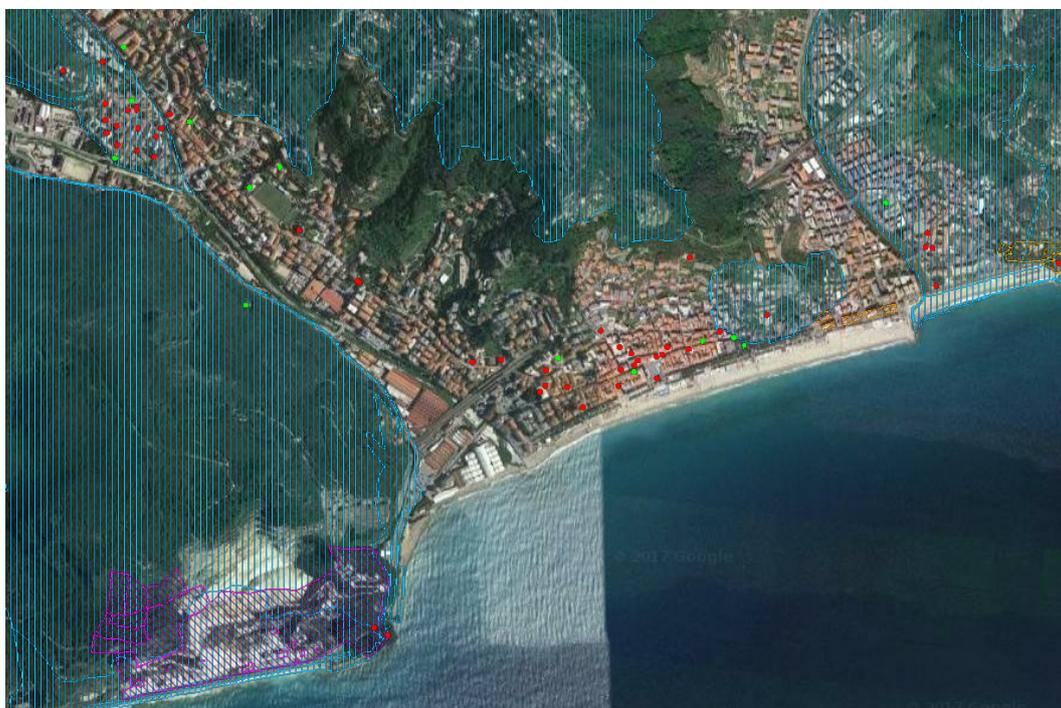


Fig. 2 Cartografia esportata dal Geoportale della regione Liguria: <http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/vincoli/mappa>

¹ In particolare la proposta effettuata dall'associazione "Salvaguardia del Finalese".

5.4.3 LE PRESCRIZIONI DEI PIANI URBANISTICI PER L'AREA

All'interno del quadro normativo regionale e alle politiche perseguite in materia di valorizzazione si situa l'area e il complesso industriale ex Officine Piaggio, che costituisce un ambito territoriale. Per la sua estensione territoriale, per la sua posizione privilegiata dall'affaccio sul mare e la portata degli interventi che comporterebbe la sua riqualificazione è oggetto di interesse a livello regionale.

PIANI REGIONALI PER L'AREA EX PIAGGIO

Nel PIANO TERRITORIALE REGIONALE (P.T.R.) il finalese si trova nell'Ambito 3 "Riviera di ponente – savonese". Per questo ambito gli indirizzi normativi mirano alla valorizzazione paesistica dell'ambiente carsico, alla riqualificazione del litorale e all'integrazione delle nuove costruzioni edilizie con quelle preesistenti. Si pone inoltre l'obiettivo di rafforzare il "Parco sportivo del Finale".

L'area ex Piaggio si trova a sua volta all'interno dell'Ambito 3 "Riviera di ponente – savonese", ed è inserita nei "Temi aperti – le aree della complessità" che comprendono aree di interesse regionale (Ex TRZ selezionati, nuove Aree, Porti commerciali, Porti turistici, Aree di Intervento dei PTC selezionate), normate dall'art. 14 delle NTA (Norme Tecniche di Attuazione). Il PTR per queste aree prescrive una concertazione con la Regione.

L'area di intervento rientra nell'Ambito di Progetto A14 per la quale il Piano della Costa P.T.C. definisce che *"per quel che riguarda l'area della IAM Rinaldo Piaggio, che occupa l'intero sbocco vallivo a ponente del torrente Aquila nelle due*

porzioni, sopra e sotto la strada, si confermano le previsioni di riqualificazione dell'intero ambito in riferimento all'A.d.P.² che contempla il trasferimento dello stabilimento Piaggio a Villanova d'Albenga".

Per il PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO (P.T.C.P.)³ lo stabilimento ricade nell'ambito territoriale 41 sui 100 individuati dal piano. La scheda d'ambito è suddivisa in sezioni:

- Sezione A: caratteri generali del paesaggio: morfologia, vegetazione e colture e insediamenti.
- Sezione B: indirizzi sulla pianificazione: assetto insediativo, assetto geomorfologico, assetto vegetazionale, azioni proposte.

L'area del Finale, per quanto riguarda l'aspetto insediativo e le aree urbane, ricade quasi completamente in regime di TU (tutela), secondo l'art. 38 delle norme di Piano *"sono classificate come tessuti urbani tutte le parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico."* Secondo l'art. 61 sono invece in regime di TRZ (trasformazione) quelle aree dove:

- Si registrano situazioni di grave compromissione sotto il profilo paesaggistico e ambientale.
- L'obiettivo è quello di avere entro tempi definiti un rapporto equilibra

² Accordo di Programma firmato tra Piaggio Aero Industries e il Comune di Finale Ligure in data 8 agosto 2009 a Genova. Vedi approfondimento al paragrafo successivo.

³ Relazione e cartografia consultabile al sito: <http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/piani-territoriali/piano-territoriale-di-coordinamento-paesistico.html>

- to tra l'area interessata e il contesto.
- A tal fine devo essere predisposti progetti specifici per queste aree corredate di programmi d'intervento, che devono essere approvati dagli strumenti urbanistici attuativi.
- Le aree in questione costituiscono ambito d'interesse regionale, come il caso ex Officine Piaggio.
- Il progetto corredato dal programma di intervento, unitamente alla variante dello strumento urbanistico generale che gli stessi eventualmente comportino, devono essere formati nel termine di cinque anni.
- Sono consentiti esclusivamente gli interventi necessari per assicurare il normale svolgimento delle attività insediate ed il loro adeguamento igienico – ambientale e tecnologico.

(TRZ). Segue poi art. 17 delle norme – indirizzo generale di Modificabilità (MO) e all'arti. 67 è indicato il regime normativo di Modificabilità di tipo B (MO-B).

Il PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO (P.T.C.) della Provincia di Savona prevede¹ nell'area ex Piaggio:

- sistemazione idraulica del Torrente Pora su entrambe le sponde, in modo tale da mettere in sicurezza anche il tessuto urbano esistente sulla sponda sinistra, attualmente classificato come zona a forte rischio di esondazione nel Piano di Bacino;
- bonifica delle aree industriali dismesse con riduzione delle volumetrie esistenti;
- integrazione della viabilità e del tessuto edilizio del nuovo intervento con la città esistente;

Si deduce quindi che l'area in questione risulta sotto "regime di trasformazione"

¹ Relazione e cartografia consultabile al sito: <http://www.regione.liguria.it>

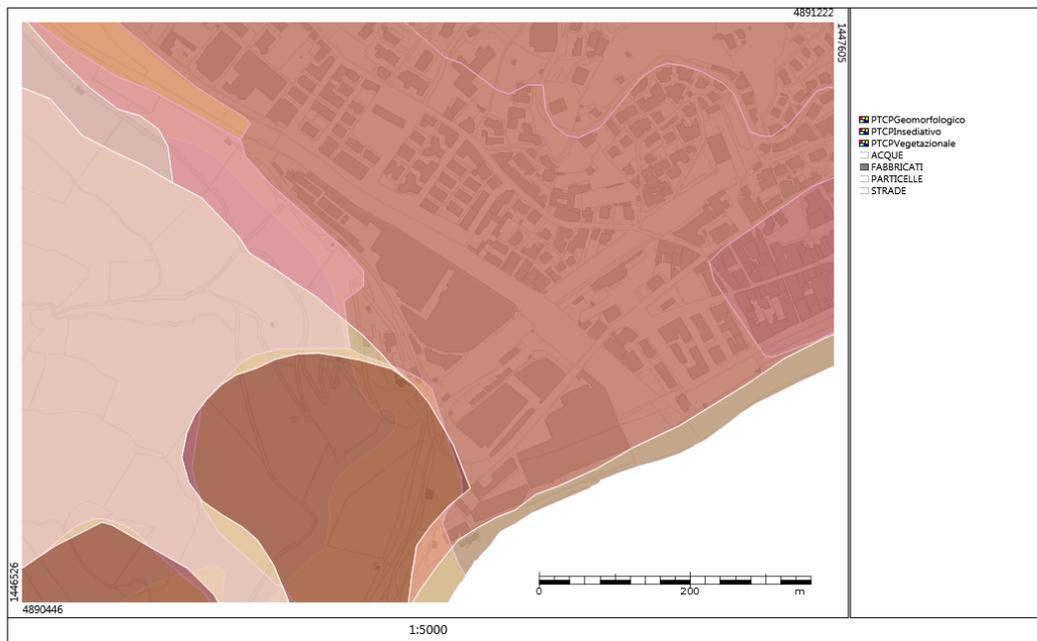


Fig. 3 Cartografia estratta dal Geoportale della regione Liguria: <http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/vincoli/mappa>

- recupero del litorale per nuove spiagge e attrezzature balneari;
- consolidamento del versante della Caprazoppa a ridosso della Via Aurelia;
- realizzazione di una consistente dotazione di parcheggi pubblici;
- prolungamento della passeggiata a mare e creazione di nuovi spazi di verde pubblico attrezzato del waterfront.

E' previsto il "Riutilizzo delle aree Piaggio con funzioni turistico ricettive, residenziali e servizi di interesse sovracomunale e funzionale alla rilocalizzazione dell'azienda nelle aree no aviation dell'aeroporto di Villanova d'Albenga", (tav. 3.a della "Struttura del Piano" Progetto integrato PI3 - "Progetto Integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e integrazione con l'entroterra. Città turistica del Finalese")². L'intervento è classificato

² Vedi cap. 4.2: PTC della provincia di Savona

con la sigla R4.

Il Piano di Coordinamento della Costa P.T.C. DELLA COSTA adottato nel 1999 per quanto riguarda la Provincia di Savona ha uno schema direttore di riferimento del quale verificare, assumere e sviluppare le indicazioni, le scelte e gli indirizzi. Le indicazioni identificano 4 aree che presentano specificità in ordine alle problematiche ed ai temi che la pianificazione deve affrontare: la costa corrispondente alla piana di Albenga, la conurbazione costiera che si estende da Borghetto S.S. fino a Borgio Verezzi, la zona compresa fra Vado e le Albisole, la zona compresa fra Albisola Capo e Varazze. In particolare, all'interno del settore costiero Savonese, sono riconosciuti 9 Ambiti di Progetto (AP) e 4 Ambiti per la Tutela Attiva (ATA). Nel Fascicolo 2.1 del piano vengono fornite le indicazioni generali per la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio.

L'area Piaggio ricade nell'Ambito di Progetto numero 14. Il PTC della Costa non

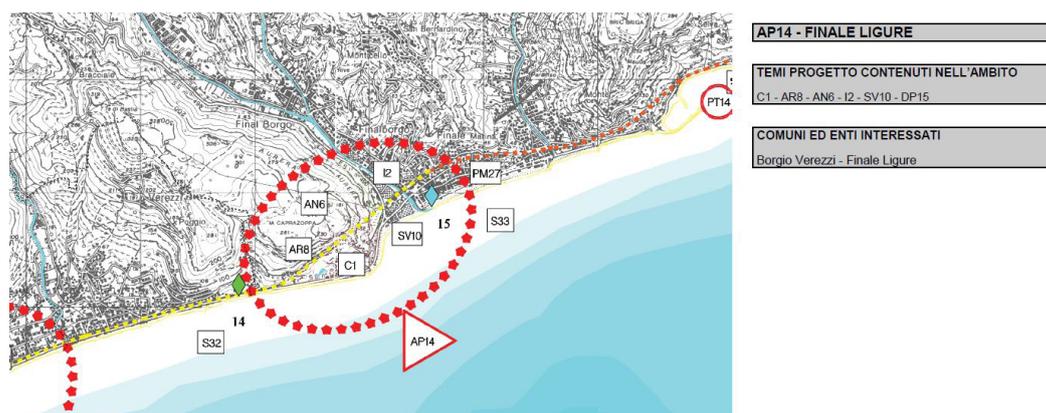


Fig. 4 Stralcio del piano territoriale della Costa: ambito di progetto Borgio Verezzi - Finale Ligure. (Fonte: PTC. da www.regioneliguria.it)

Il PIANO DI BACINO individua l'area per il rischio idrogeologico del torrente Pora. Il bacino idrografico del torrente Pora appartiene all'ambito regionale n 9 individuato dall'autorità di Bacino di rilievo Regionale, ed è situato nel territorio amministrativo dei comuni di finale Ligure, Orco Feglino, rialto e Calice Ligure. Gran parte dell'area del bacino è costituita da zone boscate che presentano caratteristiche ormai distanti dall'assetto naturale e sono spesso carenti di una adeguata manutenzione. Dal punto di vista idraulico la zona intorno all'alveo del torrente Pora risulta esondabile, con cadenza pari a circa duecento anni. Attualmente la sponda destra è protetta da muri collegati agli edifici industriali, ma nel momento in cui si provvederà alla trasformazione di tali aree si dovrà mettere in sicurezza entrambe le sponde del torrente.



6.

LO STATO DI CONSERVAZIONE

6.1 ANALISI DEL DEGRADO DELL'AREA

Lo stato di conservazione del complesso è compromesso a causa della dismissione e dello stato d'abbandono in cui versa l'area. La mancanza di uso e le azioni naturali hanno causato il rapido degrado delle architetture del complesso dismesso solo 4 anni fa.

Inoltre il disuso di questa grande area separata dal centro cittadino dal torrente Pora ha favorito il proliferarsi di atti vandalici e di uso improprio di questi spazi, che si ripercuote sugli edifici in questione.

Si tratta a tutti gli effetti di un'area periferica separata dal centro storico cittadino e per questo motivo maggiormente soggetta all'abbandono. Si tratta inoltre

di un'area delle dimensioni imponenti e perciò ancor più difficile da monitorare e da conservare in stato di sicurezza.

In pochissimo tempo infatti le condizioni di sicurezza delle strutture si sono aggravate rendendo impraticabile la maggioranza della superficie del complesso.



Fig. 1 Fotografia scattata durante il sopralluogo del 27/01/2017, fronte est, hangar sperimentale del complesso ex Officine Piaggio.



Fig. 2 Mappatura dei degradi dell'area (Fonte: elaborazione personale).

Si sono quindi identificati e suddivisi in due categorie le tipologie di degrado che interessano l'intera area del complesso:

- **DEGRADI DOVUTI A CAUSE NATURALI CHIMICO-FISICHE:** acqua piovana, acqua di mare, vento, sbalzi termici. L'estrema vicinanza con il mare ha causato
- **DEGRADI DOVUTI A CAUSE ANTROPICHE:** atti vandalici con conseguente rottura dei vetri e grande presenza di graffiti sulle superfici.
- **DEGRADI DOVUTI A CAUSE MECCANICHE:** i capannoni presentano lacune al manto di copertura causate dagli agenti atmosferici che hanno causato infiltrazioni, conseguenti degradi e conseguenti cedimenti strutturali.
- **VEGETAZIONE INFESTANTE:** l'abbandono e la carenza di manutenzione ha portato alla crescita di vegetazione infestante in particolare lungo gli argini del torrente Pora.

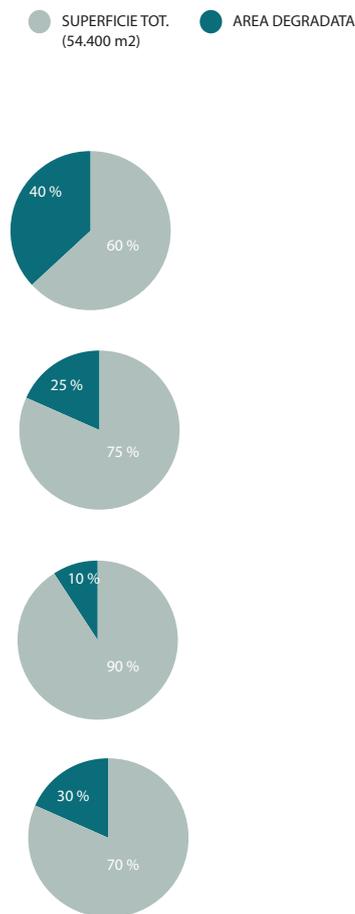


Fig. 3 Le percentuali di degrado dell'area, (Fonte: elaborazione personale).



Fig. 4 Immagine aerea dell'area, aggiornata al 21/04/2017 (Fonte: Google Earth Pro).

6.2 ANALISI DEL DEGRADO MATERICO

L'analisi del degrado materico è stata effettuata sul prospetto dell'Hangar fronte mare e sul prospetto fronte ferrovia dei capannoni 1907. I degradi sono stati suddivisi in base ai materiali che costituiscono l'edificio e secondo la norma UNI¹. In questo caso si tratta di un edificio con struttura portante in cemento armato e tamponamenti in laterizio e pietrame. La superficie è rivestita da uno strato di intonaco di finitura di colore giallo. Di seguito elenchiamo de

gradati , possibili cause e ipotesi di intervento per la rimozione dei degradi superficiali.

Per la struttura in calcestruzzo armato e tamponamenti si riconoscono queste problematiche e se ne ipotizzano le possibili cause suddividendoli secondo le due categorie già individuate per l'intera area di interesse: degradi dovuti a cause chimico - fisiche e degradi dovuti a cause meccaniche. A parte viene analizzato il degrado presente per gli elementi metallici.

¹ Per le cause e gli interventi ipotizzati si rimanda a

DEGRADI DOVUTI A CAUSE CHIMICO-FISICHE:

DISTACCO DI INTONACO: soluzione di discontinuità tra strati superficiali del materiale.

cause ipotizzate:

- compresenza degli agenti aggressivi chimici come acqua marina, acqua piovana e fisici, il vento.
- cicli di gelo e disgelo
- formazioni saline ed efflorescenze
- dilatazioni differenziali tra materiali

intervento suggerito:

- eliminazione dell'intonaco eccessivamente decoeso mediante spazzole morbide ed attrezzi meccanici.
- risarcitura delle lacune tramite messa in opera di nuovo intonaco



RISARCITURA DI INTONACO: presenza di intonaci o malte che una volta induri-



te possono risultare incompatibili con lo strato superficiale preesistente.

cause ipotizzate:

- errata scelta del materiale per l'intervento

intervento suggerito:

- eliminazione del materiale incompatibile
- pulitura con pennelli

MACCHIE: variazione cromatica localizzata della superficie, correlata sia alla presenza di componenti naturali del materiale sia alla presenza di materiali estranei (es. acqua, elementi ossidati)



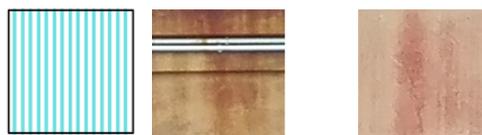
cause ipotizzate:

- umidità e biodeteriogeni
- ossidazione di elementi metallici

intervento suggerito:

- pulitura localizzata tramite l'applicazione di soluzioni specifiche .
- lavaggio accurato della sezione del manufatto trattato con agenti chimici.

COLATURE: traccia ad andamento verticale, frequentemente ad andamento parallelo.



cause ipotizzate:

- ossidazione degli elementi metallici presenti (es. elementi di gronda).
- presenza di acqua
- supporti lisci e poco assorbenti (es. calcstruzzo)

intervento suggerito:

- pulitura delle superficie con spazzole e acqua nebulizzata a bassa pressione.
- trattamento protettivo tramite l'applicazione di un idoneo idrorepellente

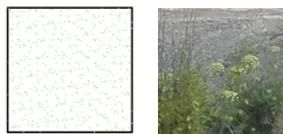
PRESENZA DI VEGETAZIONE: individui erbacei, arbusti ed arborei.

cause ipotizzate:

- accumoli di umidità
- attacco di microrganismi autotrofi (es. alghe, funghi)

intervento suggerito:

- rimozione della vegetazione tramite l'utilizzo di spazzole
- pulitura generale utilizzando, spazzole di saggina e un adatto biocida come l'ipoclorito di litio in soluzione.
- lavaggio accurato delle sezioni su cui si è intervenuto con agenti chimici
- trattamento protettivo effettuato tramite l'applicazione di adatti idrorepellenti.



DEPOSITO SUPERFICIALE: accumulo di materiali estranei di varia natura, quali, polvere, sali etc. Ha spessore variabile e generalmente scarsa coerenza e aderenza al materiale sottostante:

cause:

- inquinanti atmosferici
- esposizione, scabrosità e deformazione della superficie.

intervento suggerito:

- pulitura generalizzata tramite l'utilizzo di spray d'acqua a bassa pressione e stracci
- lavaggio tramite spugne umide e detersivi
- trattamento finale di protezione tramite l'utilizzo di idrorepellente organossilano



DEGRADI DOVUTI A CAUSE MECCANICHE:

MANCANZA: caduta o perdita di parti.

cause:

- atti vandalici
- fenomeni di umidità ascendente
- formazioni saline
- soluzioni di continuità conseguenti a sbalzi termici.

interventi suggeriti:

- rimozione tramite piccole spatole delle porzioni fortemente decoese
- sostituzione degli elementi mancanti



GRAFFITI: macchie dovute a cause antropiche di origine vandalica.

cause ipotizzate:

- atti vandalici.

interventi suggeriti:

- pulitura delle superficie tramite appositivi chimici.



Per quanto riguarda gli elementi metallici, la lamiera grecata che ricopre parte del fronte della navata centrale, i serramenti e gli elementi di gronda, si riconosce:

OSSIDAZIONE: degli elementi tubolari e delle giunture che legano gli elementi di lamiera grecata che ricoprono il fronte.

cause:

- umidità
- mancata manutenzione

intervento:

- pulitura tramite spazzolatura, scartavetratura, micro-sabbiatura a bassa pressione.
- trattamento protettivo tramite l'applicazione di antiruggine a base di resine alchidiche





7.

IL DIBATTITO ATTUALE

7.1 LA FABBRICA E LA MEMORIA STORICA

La popolazione locale ha rivolto particolare attenzione al tema della dismissione e del futuro dell'area ex Piaggio, area che, come sottolineato in precedenza, ha un'estensione quasi pari alla superficie dell'intero paese. Per questo motivo forse si può anche motivare quanto la vita della fabbrica abbia influito sulla vita cittadina.

L'estensione della fabbrica e la portata degli interventi lì avvenuti nel corso degli anni ha fatto sì che aumentasse la risonanza sul territorio. Infatti nonostante la fabbrica si trovasse in un comune di modeste dimensioni, data l'importanza del marchio Piaggio e l'estensione dello stabilimento i dipendenti dell'azienda arrivavano anche dagli altri comuni limitrofi o da più lontano.

Sin dalla costruzione dei primi capannoni si nota, grazie alle fonti d'archivio¹, come la costruzione di questa fabbrica sia interpretata quasi come un evento simbolico mirato a risollevarne le sorti del paese e a coinvolgere il più possibile la popolazione residente. Per la posa della prima pietra si ritenne infatti opportuno coinvolgere la cittadinanza per celebrare l'evento. A questo proposito è interessante citare il carteggio² avvenuto nel 1906 tra il Sindaco Nicolò Saccone e Rinaldo Piaggio che documenta il dibattito sul celebrare o meno la posa della prima pietra dello stabilimento. Il 13 agosto 1906 il Sindaco scrive al signor Piaggio chiedendo di fissare una data per celebrare con festeggiamenti, a spese del

Comune, la posa della prima pietra. Il signor Piaggio risponde dicendo che non era nelle consuetudini di un impianto industriale festeggiare questo evento ma piuttosto l'inaugurazione dello stesso e che intendeva spostare le celebrazioni in quella data. Il Sindaco si oppone sostenendo che non intendeva rimandare i festeggiamenti che altrimenti avrebbero perso il carattere popolare a cui, per i motivi citati prima, lui teneva particolarmente. L'ultima replica del Presidente Piaggio sottolineava che ancora non era stato a loro attribuita la concessione del binario, elemento su cui si basava la localizzazione precisa dello stabilimento, ed era quindi necessario aspettare per la posa della prima pietra.

Si può affermare che dal 1906 in poi il ritmo della vita cittadina sia stato scandito dai tempi lavorativi di questo stabilimento e che in un certo senso la storia della città nel corso del XX secolo sia concisa in gran parte con quella dello stabilimento. La sirena della Piaggio ha scandito le ore di lavoro e di riposo di una grande fetta della popolazione finalese e anche durante la Seconda Guerra Mondiale suonava per dare il segnale di attacco aereo. Questo legame diretto tra fabbrica e paese è ben documentato dal film-documentario di Teo de Luigi "Un secolo al Volo"³ in cui vengono accostate scene della vita cittadina, del folklore locale e della storia del territorio alla vita in fabbrica con interviste ad operai e progettisti che vi hanno lavorato.

Questa premessa viene fatta al fine di comprendere anche la relazione esi

¹ Documenti presso l'Archivio di Finalborgo, riportati in A. TORTAROLO, "La Piaggio 1906-1917", Finale Ligure.

² Documenti presso l'Archivio di Finalborgo, riportati in A. TORTAROLO, "La Piaggio 1906-1917", Finale Ligure.

³ Il film documentario è stato proiettato in occasione delle giornate FAI di primavera di marzo 2017 presso il complesso dei Chiostrì di Santa Caterina a Finalborgo (DVD depositato presso la Biblioteca di Finalborgo).

stente oggi tra la fabbrica e il paese e le iniziative nate per la difesa dalla demolizione di questa industria dismessa. Quando nel 2007 si iniziano a presentare al Comune le proposte progettuali, analizzate in precedenza, l'opinione pubblica si mobilita in difesa di questo sito di archeologia industriale che si teme venga cancellato¹. Il Comune di Finale ha raccolto le osservazioni² presentate in merito a questo progetto che sono state raccolte e rese pubbliche dall'Urban Center.

¹ "Il Giornale" (Genova) 13/06/2007, da articolo sul sito web Patrimonio SOS.it

² Dal sito del Comune di Finale Ligure sezione Urbanistica <http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica/urban-center/osservazioni>

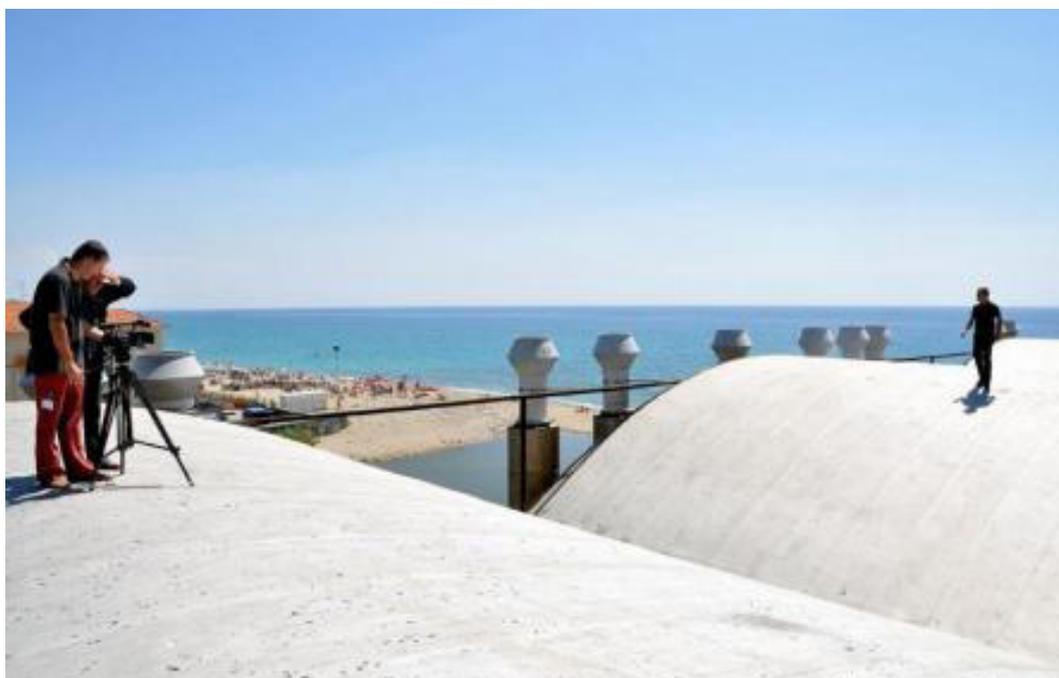


Fig. 1 Fotografia scattata durante le riprese del documentario "Un secolo al volo", regia di Teo de Luigi, 2014.

7.2 DEMOLIZIONE O RIFUNZIONALIZZAZIONE?

Il complesso di edifici che costituisce l'area ex Officine Piaggio inizia il suo processo di dismissione tra il 2000 e il 2010 quando la produzione inizia a diminuire sempre di più, sino ad arrivare al 2013³, quando la fabbrica viene ufficialmente chiusa e la maggior parte dei lavoratori viene spostata a Villanova d'Albenga dove la Piaggio Aero Industries ha nel frattempo fatto costruire un nuovo stabilimento più all'avanguardia.

Tuttavia sin dal luglio 2007 iniziano a susseguirsi progetti di riqualificazione dell'area depositati al Comune di Finale Ligure. I progetti sono tutti consultabili nella sezione Urbanistica/ Urban center del sito web del comune di finale. L'Urban Center è il servizio che l'Assessorato all'Urbanistica del Comune Finale Ligure ha organizzato per favorire la conoscenza e la partecipazione degli abitanti alle importanti proposte di trasformazione del territorio finalese quali la delocalizzazione dell'industria Piaggio e il futuro dell'ex stabilimento, il riutilizzo delle cave Ghigliazza, al di là del promontorio Caprazoppa, e altri interventi di riqualificazione territoriale o edilizia pubblica in genere. Come dichiarato dalla presentazione di questo organo comunale, l'Urban center ha il compito di "incoraggiare la discussione fra i cittadini sulle trasformazioni possibili e sostenibili della loro Città"⁴ nonché il compito di raccogliere le informazioni tecniche.

Tutti i progetti presentati dal 2007 ad oggi hanno come comune denominatore *l'edificazione di nuovi importanti volumi a destinazione abitativa, turistica, com-*

*merciale e artigianale"*⁵.

Il 12 luglio 2006 viene approvato il PIANO URBANISTICO COMUNALE - PUC⁶, poi modificato con delibera di C.C. n. 80 del 28/11/2006 e con deliberazione di C.C. n. 41 del 15/05/2007. Nel PUC sono contenuti elaborati grafici e relazioni riguardanti le caratteristiche geomorfologiche, idrogeologiche e dati sulle energie rinnovabili, le infrastrutture e i Distretti di Trasformazione e DT2. Il Distretto di Trasformazione è un ambito urbano per il quale si prevede un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale di una parte di città. Nello specifico tale ambito riguarda due aree industriali dimesse che richiedono, per la portata della loro riconversione, lo studio di una strategia di sviluppo e trasformazione coordinata, indirizzata alla riqualificazione urbana ed ambientale di tutto il territorio. Il "Distretto di trasformazione 1: Marina zona di Ponente", è caratterizzato dalla presenza della cava delle Arene Candide, ex Ghigliazza & figli S.p.a., e dello stabilimento aeronautico Piaggio Aereo Industries S.p.a. L'area Piaggio è inoltre compresa nell'Ambito 2 del PUC suddiviso in due sottoambiti:

1. Ambito a mare, 2a: comprendente le aree a mare tra il torrente Pora, il promontorio Caprazoppa e il nuovo tracciato della via Aurelia. Superficie Territoriale (ST)= 36.615 mq.
2. Ambito a monte, 2b: comprendente la parte di stabilimento a nord tra

³ Articolo tratto dalla rivista "Il Quadrifoglio", rivista semestrale, numero speciale Piaggio - 2013, Associazione Emanuele Celesia, Finale Ligure.

⁴ Dal sito <http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica/urban-center>

⁵ Dal sito: <http://www.comunefinaleligure.it/urban-center/atti-progetti/piaggio>

⁶ Cartografia reperibile dal geoportale del Comune di Finale Ligure al sito: <http://52.17.130.70/geoportale.finaleligure/>

il torrente, la strada statale del Melogno e la linea ferroviaria. Superficie Territoriale (ST) = 28.065 mq.

Le norme stabilite dal PUC devono essere concordi a quelle stabilite dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona – PTC¹, che ha il compito di coordinare tra loro i vari piani Urbanistici dei Comuni costituenti la provincia di Savona. Le indicazioni del PTC della Provincia di Savona si riferiscono al territorio di Finale Ligure in modo particolare e specifico con il Progetto Integrato PI3 "per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e integrazione con l'entroterra. Città turistica del Finalese. Le infrastrutture per la mobilità ed i trasporti" nonché con il PI5 "Progetti Integrati per l'innovazione rurale, il patrimonio culturale, l'accoglienza e la fruizione, la nuova imprenditorialità. I sistemi ambientali e le nuove

aree protette provinciali". Le previsioni di PTC relativa alle aree Piaggio contenuta nella Tav. 3 dello stesso sono le seguenti: "Rafforzamento del ruolo produttivo e della prospettiva industriale della Piaggio Aeronautica. Progetto di rilocalizzazione e sviluppo nelle aree dell'aeroporto di Villanova d'Albenga. Riutilizzo aree con funzioni turistico-ricettive, servizi di interesse sovracomunale e residenziali in quanto finalizzato all'attuazione del progetto di rilocalizzazione nelle aree indicate. L'indicazione di piano assumerà l'efficacia di direttiva [b] per i PUC di Finale Ligure e Villanova d'Albenga a seguito della stipula di apposito Accordo di Programma tra l'Azienda e gli Enti Pubblici interessati che definisca le condizioni per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso."

Il PUC individua nei criteri generali di congruenza che "Per i Distretti di Trasformazione si intendono specifici ambiti urbani, individuati con apposito simbolo grafico nelle tavole del PUC, per i quali

¹ Cartografia reperibile al sito: http://old.provincia.savona.it/temi/ptc_savona/pag.asp?lD=Cartografia

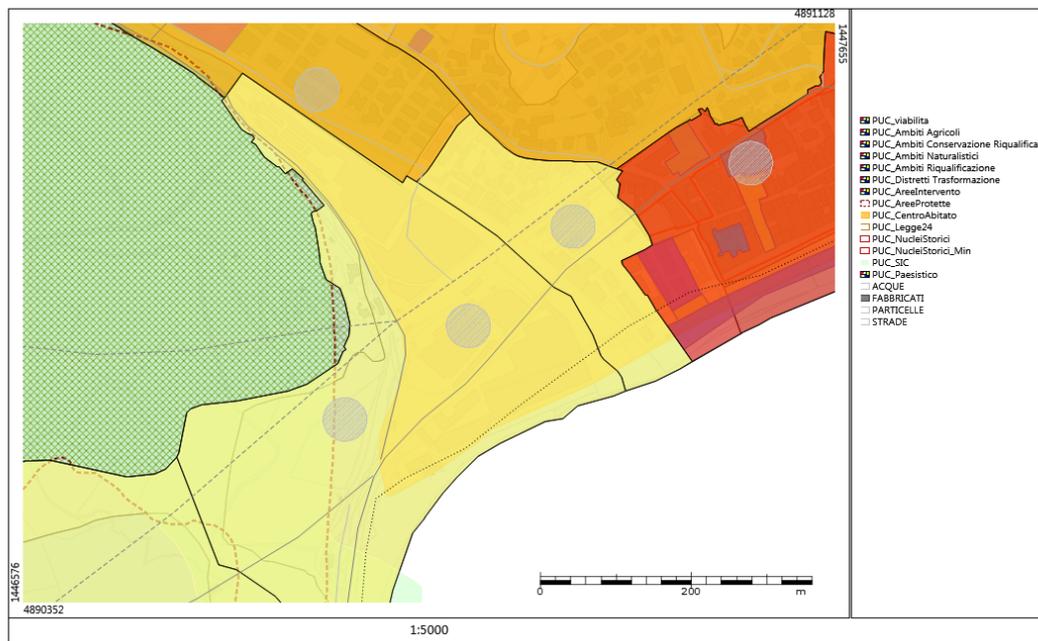


Fig. 2 Stralcio dell'area ex Piaggio dal Piano Urbanistico Comunale (Fonte: www.comunefinaleligure.it)

si prevede un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo stanziabile l'aspetto fisico e funzionale di parti di città. [...] nel caso specifico si tratta del comparto industriale situato a Ponente di Final Marina le cui attività industriali sono in fase di possibile dismissione o già dismesse, all'interno di questo distretto è prevista una completa trasformazione urbanistica relativa a nuovi insediamenti e a nuovi servizi di interesse territoriale". Il Piano prosegue poi indicando le strategie di progetto per l'area, compresa la porzione delle ex cave Ghigliazza al di là del promontorio Capra Zoppa, e sulla dotazione infrastrutturale.

L'ACCORDO DI PROGRAMMA² è stato stipulato tra il Comune di Finale Ligure, la Regione Liguria (promotore), la Provincia di Savona e la Piaggio Aereo Industries S.p.a. e la Piaggio Aereo Service S.p.a. In questo documento sono indicate dettagliatamente tutte le motivazioni che spingono l'azienda a spostare l'impianto produttivo a Villanova d'Albenga: *"necessario al raggiungimento degli obiettivi aziendali di sviluppo per i prossimi anni, per consentire all'impresa di competere con la concorrenza internazionale, dato che l'attuale sede di finale Ligure non consente il significativo ampliamento della capacità di progettazione, di sviluppo tecnologico e di produzione necessari per conseguire il raggiungimento degli obiettivi aziendali funzionali alla crescita della domanda"*. Si ritiene opportuno lasciare l'ex stabilimento, non più in grado di sostenere lo sviluppo e l'ampliamento tecnologico e costretto tra la ferrovia, l'Aurelia e il mare. E' inoltre citata la volontà di riconversione dell'area da tutte le parti firmatarie dell'accordo: in particolare l'amministrazione di finale Ligure, al punto 15, esprimeva l'esigenza di cogliere l'occasione della delocalizzazione dello stabilimento, che sottolinea avrà grandi ripercussioni sul piano socio-economico,

²Dal documento "Accordo di Programma" stipulato tra la ditta Piaggio Aereo Industries e terzi in data 08/08/2000.

per risolvere le problematiche urbanistico territoriali dell'area. In particolare ritiene essere necessari: la messa in sicurezza del torrente Pora, la riorganizzazione della viabilità, la riqualificazione delle aree RFI (Rete Ferroviaria Italiana) all'interno dell'abitato comunale, la realizzazione di parcheggi, la destinazione artigianale di parte delle aree dismesse, con uno sviluppo massimo di 275.000 mc a fronte dei 350.000 occupati dagli stabilimenti.

Secondo l'Accordo di Programma tutti gli impianti sono spostati a Villanova d'Albenga, che già nel 1929 ospitava la Piaggio per il collaudo degli aerei presso l'aeroporto. Dal 1948 la Piaggio vi riprende i lavori sino ad oggi con un ampliamento e la costruzione di nuovi capannoni per un totale di 49.300 mq. Il trasferimento coinvolge 545 operai Piaggio su 750, la restante parte lavora oggi con LAER che si trova nelle aree ex Fruttital Service S.r.l. di Albenga.

A seguito di questo Accordo di Programma viene presentato un progetto del 2008 in cui vengono prodotti studi sulla messa in sicurezza del torrente Pora e studi sulla fattibilità idraulica sulla sistemazione costiera. Nello stesso anno il progetto viene approvato dal PIANO URBANISTICO OPERATIVO (PUO), uno strumento urbanistico che prevede: l'edificazione di 240.000 mc di edificato di cui 183.479,70 mc residenziale, 21.699,99 mc commerciale, 18.329,99 mc turistico-alberghiero, 3.489,98 mc residence turistico-alberghiero, 13.000,00 mc artigianale/direzionale. Nel dettaglio il Piano prevede la realizzazione di n. 623 unità immobiliari a destinazione residenziale oltre ad altre unità con destinazione turistico ricettiva, industriale, commerciale, spazi di sosta pertinentziali e pubblici. L'art. 50 della Legge Regionale 36/97 stabilisce la documentazione minima necessaria

alla stesura dei PUO ma come attestato da un'analisi¹ puntuale redatta dall'Ufficio Tecnico del Comune di Finale il progetto presentato non rispetta e non presenta tutte le documentazioni da fornire e pertanto non può essere ritenuto idoneo. Le critiche mosse al PUO sono le seguenti:

- Il progetto non calcola l'indice reale di edificazione nei lotti di intervento e neppure dimostra che la densità in progetto rientra nel 70% della densità edilizia attuale ed è incongruente alle linee guida della scheda di PUC.
- E' completamente assente un rilievo dello stato di fatto degli edifici dello stabilimento, necessario quantomeno per stabilire un confronto tra il volume attuale e quello in progetto.
- Appare necessario che il PUO contenga un'analisi dello stato attuale in ordine al fabbisogno degli standard e delle infrastrutture esteso a tutti gli

ambiti confinanti.

- Il progetto è sprovvisto dei protocolli d'intesa con gli enti erogatori.
- Il PUO proposto non rispetta per i parametri volumetrici e di destinazione d'uso i parametri di altezza massima degli edifici, il numero di piani e gli allineamenti. Ed è carente in merito alle regole ambientali ed ecologiche previste nella scheda del PUC.
- Manca la Valutazione di Impatto Ambientale.
- Per il calcolo della dotazione degli standard, tra cui i parcheggi, vengono calcolati 2566 abitanti contro un numero effettivo di almeno 3790 fruitori.
- Le metrature degli appartamenti favoriscono una residenza saltuaria e stagionale.

¹ Analisi PUO effettuata dall'Ufficio Tecnico del Comune di Finale ligure in data 31/10/2007, documentazione depositata presso Urban Center del Comune di Finale Ligure.

A fronte di tutte queste considerazioni l'Ufficio Urbanistico ritiene necessario che l'intervento venga riprogettato in



Fig. 3 Fotomontaggio del progetto proposto nel P.U.O. del 2008 (Fonte: www.comunefinaleligure/urbancenter)

quanto il PUO presentato “appare gravoso per il contesto socio economico della città di Finale Ligure”.

Nel 2012 viene effettuata una nuova proposta progettuale che prevede una variante al PUO precedentemente presentato. Il Masterplan propone di suddividere l’area in 3 macro zone:

- i. Area SUD (fonte mare): intervento privato strettamente legato al litorale ed al retrostante ambiente naturale; recupero di due campate dell’hangar con destinazione di interesse comune al piano terreno ed alberghiera ai piani superiori; mantenimento del sedime storico della Via Aurelia e spostamento della S.s. Aurelia verso monte.
- ii. Area CENTRALE: funzioni di esclusivo interesse pubblico; nuovo plesso scolastico; nuova viabilità; piazze ed aree verdi.
- iii. Area NORD: intervento privato

che dialoga con il torrente Pora ed il tessuto urbano antistante; realizzazione di una pista ciclabile lungo il torrente.

Viene quindi presentato un nuovo PUO il 25/07/2013 durante la Conferenza. Questo PUO comprende elaborati riguardanti la sistemazione idraulica del Pora, e una relazione dettagliata sulla rispondenza del PUO suddetto con i Piani a livello sovracomunale sopra citati. Viene sottolineato come il progetto sia conforme al PTC della Costa poichè costituisce la riqualificazione paesistica ed urbanistica del sito, valorizza e tutela il territorio, il paesaggio costiero, la difesa della costa, il ripascimento delle spiagge e rende fruibile come spiaggia un tratto di costa oggi non accessibile. Il progetto è stato presentato dalla Finalmare S.p.a., facente parte del gruppo GEFIM, attuali proprietari subentrati alla Piaggio Aereo Service.

Il 31 dicembre 2014 è stata ufficialmente chiusa la fabbrica.



Nel gennaio 2016 l'amministrazione comunale ha inoltrato alla Regione la richiesta di riattivazione della procedura per l'aggiornamento dell'Accordo di Programma. L'assessore all'urbanistica Marinella Orso richiede "di valutare le possibili modifiche all'assetto urbanistico, assumendo come obiettivo prioritario il tema del paesaggio"¹.



Fig. 4 Il progetto approvato inserito nel contesto (Fonte: www.comunefinaleigure.it/urbancenter)



Fig. 5 Modello tridimensionale del progetto proposto inserito nel contesto (Fonte: www.comunefinaleigure.it/urbancenter).

¹ Articolo del 10/01/2016, "La Stampa", Genova.

7.3 INIZIATIVE DI CITTADINANZA ATTIVA

SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO E PARTECIPAZIONE

Sono tanti i casi di associazioni nate per la salvaguardia di beni che versano in stato di grado, sono in pericolo di demolizione e rappresentano una memoria storica per il luogo.

Il FAI oltre all'organizzazione e all'apertura straordinaria dei beni promuove annualmente (dal 2007) il censimento I Luoghi del Cuore. Si tratta di dare la possibilità alla popolazione italiana di votare un luogo, un bene a cui si sentono particolarmente legati per contribuire concretamente a difenderli e proteggerli, così che anche le generazioni future possano goderne. Ad oggi sono 68 i luoghi "salvati" tra chiese, monumenti, giardini, spiagge, mulini e cascine, tramite l'intervento del FAI che permette di portare all'attenzione i luoghi indicati e di innescare circuiti virtuosi con le istituzioni locali.

Questa iniziativa permette di recensire tutti i luoghi che sono stati votati da qualcuno e quindi venire a conoscenza di beni altrimenti dimenticati.

Tra tutti i beni segnalati negli anni in alcuni casi si tratta di casi di archeologia industriale, assimilabili al caso oggetto di questa tesi. Tra questi citiamo:

1. Ex edifici Quotal, Vanzago (MI)
2. Industria tessile di Rasiglia, Foligno (PG)
3. Docks Dora, Torino (TO)
4. Tessitura Schiatti, Lentate sul Seveso (MB)

5. Fonderia Borbonica Ferdinanda, Stilo (RC)

Tutti i luoghi segnalati il FAI e Intesa San Paolo intervengono in favore dei primi tre classificati ma esiste comunque la possibilità di favorire degli interventi² per tutti quei beni che hanno ricevuto almeno 1500 voti e presentano richiesta.

Sia che si tratti di luoghi celebri sia di meno noti, i luoghi segnalati sono legati alla vita dei cittadini e luoghi specchio di una comunità. Il voto è espresso da chiunque lo desideri secondo criteri non solo di bellezza o qualità architettonica ma soprattutto per quello che quei luoghi rappresentano.

Anche SESTO SAN GIOVANNI (MI) rappresenta un caso di realtà industriale³ le cui architetture e il cui *genius loci* è stato conservato. Il territorio di interesse è suddiviso in cinque aree:

- Breda
- Falck Vittoria
- Falck Unione e Concordia
- Campari
- Marelli

In particolare la riqualificazione dell'area ha portato all'utilizzo di alcune architetture, come il Carroponte nell'area ex Breda, ad uso della collettività. Il Comune ha affidato all'associazione Arci Milano la gestione di questi spazi.

² Dal sito: <http://iluoghidelcuore.it/linee-guida>

³ Dal sito: <http://www.sestosg.net/sportelli/sestounesco/dossier/scheda/,1651>

Nel 2010 si è preparato il dossier alla candidatura UNESCO come paesaggio evolutivo: "La scelta dell'Amministrazione è quella di governare la nuova trasformazione cercando nel contempo di tutelare, far rivivere e trasmettere la memoria dell'operosa città fordista del secolo scorso. Questa scelta si concretizza sia realizzando un museo diffuso o eco-museo sul territorio, attraverso la tutela, il restauro e la valorizzazione di quegli elementi di carattere culturale, sociale, naturalistico e storicoartistico di particolare rilievo presenti in città, ma anche attraverso la candidatura all'Unesco al fine di far includere la città nella Lista del Patrimonio dell'Unesco, nella categoria del "paesaggio culturale evolutivo".¹"

L'amministrazione comunale dal 2006 si è occupata di mantenere intatta la memoria storica e il carattere culturale di quest'area industriale di grandi dimensioni.



Fig. 5 Modello tridimensionale del progetto proposto inserito nel contesto (Fonte: www.comunefinalefigure.it/urbancenter/).

¹ Dal sito: <http://www.carroponte.org/il-carroponte/>

LE INIZIATIVE A FINALE LIGURE

Nel 2012 in concomitanza con la proposta di modifica del P.U.O. si sollevano da parte della popolazione richieste di modifica del Piano in particolare per quanto riguarda la decisione di demolizione dell'hangar e il progetto che prevede il mantenimento di soli 200 mq.

Già nel 2009 l'Università di Genova aveva organizzato un workshop sul tema della riqualificazione dell'area, sollevando in questo modo l'interesse pubblico sul tema. Ma nel 2012 le associazioni Legambiente, il circolo Arene Candide e il Comitato/Associazione "Salvaguardia del finalese" decidono di indire una raccolta firme on line per chiedere che, nell'ambito del progetto di trasformazione delle aree Piaggio, l'Hangar sia mantenuto nella sua interezza e destinato ad uso pubblico. L'associazione afferma che: "Cento anni fa veniva realizzata a Finale una fabbrica industriale per creare nuovi posti di lavoro; oggi, con il trasferimento della fabbrica a Villanova, si apre la possibilità di creare la 'fabbrica della cultura', occasione unica che Finale non può e non deve perdere per rendere più ricca e viva la vita sociale della città, ma anche per il risvolto occupazionale e di promozione turistica che questo intervento può rappresentare".

L'associazione si è costituita il 28 agosto 2012 con lo scopo di partecipare attivamente alle grandi trasformazioni urbanistiche in corso d'opera a Finale Ligure. Il 9 ottobre 2013 il gruppo presenta una proposta di riconversione dell'hangar, che consiste nel mantenimento della struttura esistente nella sua totalità e l'inserimento al suo interno di funzioni a scopo turistico e museale, con l'ipotesi di inserire un "Museo Piaggio" a memoria della fabbrica aeronautica che qui ha sviluppato i modelli per i suoi velivoli fa-

mosi in tutto il mondo. L'associazione ha poi organizzato una mostra multimediale dal titolo "L'Hangar degli idrovolanti: un patrimonio da salvare" e una tavola rotonda per la discussione del tema della riqualificazione dell'area. L'evento era stato sponsorizzato anche attraverso una campagna di promozione sui social e la creazione di un evento apposito sul social network Facebook².



Fig. 6 Immagine d'epoca,

Esiste poi un'altra associazione finalese che si è occupata di divulgare i progetti proposti per l'area, le iniziative in corso e le proposte alternativa a quelle del P.U.O. Si tratta dell'Associazione culturale Emanuele Celesia³ costituita il 4 giugno del 2011 e derivante dall'associazione Amici della Biblioteca di Finalborgo. Nel 2016 l'associazione acquisisce anche gli Amici del Museo Archeologico del Finale e prende il nome attuale. Viene fondata con lo scopo di sostenere e diffondere tramite convegni e manifestazioni culturali, la cultura locale, la storia del territorio e le sue trasformazioni. Insieme alla Biblioteca di Finalborgo si occupa della redazione e della pubblicazione di saggi costituenti la collana "I Quaderni della Biblioteca"

² Al link:

³ Informazioni reperibili al sito <http://www.assoclesia.it/>

su temi legati all'approfondimento storico di emergenze paesaggistiche o architettoniche presenti sul territorio. In particolare il primo dei quaderni pubblicati riguarda proprio la storia della fabbrica Piaggio a Finale, redatto a seguito di ricerche svolte presso l'Archivio Storico di Finale Ligure.

Inoltre l'associazione pubblica e promuove la diffusione di una rivista semestrale "Il Quadrifoglio"¹ costituita da articoli che riguardano i temi sopra descritti e approfonditi da esperti nel settore. Per tutti questi motivi risulta essere un contributo importante per la diffusione della conoscenza del territorio.

Le ultime attività che riguardano iniziative di salvaguardia per l'area ex Officine Piaggio risalgono alle giornate FAI di Primavera del 25 e 26 Marzo 2017. La Delegazione FAI di Savona insieme a quella di Albenga e Alassio ha organizzato in occasione delle giornate di primavera l'apertura straordinaria del complesso e la visita guidata all'Hangar sperimentale. Le visite sono state curate dagli Apprendisti Ciceroni degli istituti superiori: Liceo Scientifico statale "Arturo Issel" di Finale Ligure, Istituto Alberghiero per i servizi Alberghieri e della Ristorazione "A. Migliorini" di Finale Ligure e l'Istituto salesiano "Madonna degli Angeli" di Alassio. La descrizione riportata sul sito web² del FAI riguardo il bene architettonico in oggetto è: *"Il grande hangar, struttura originale con una grande navata centrale, 100 metri di lunghezza per 26 di larghezza e un'altezza di 20 metri è opera dell'ingegnere architetto Giuseppe Momo. L'edificio salvatosi dalle distruzioni della Seconda Guerra Mondiale è di*

¹ Nel 2013 è stato dedicato al caso ex Officine Piaggio un numero speciale che raccoglie il parere di esperti nel settore e ne approfondisce la ricerca storica e le possibili trasformazioni e implicazioni future.

² Dal sito: <http://www.giornatefai.it/luoghi/91048>

grande interesse per l'architettura industriale e le costruzioni in cemento armato ed è il simbolo di uno stabilimento industriale che ha rappresentato l'eccellenza nella storia dell'aeronautica italiana. Edificio singolare, unico nel suo genere in Liguria risulta essere tra i primi hangar costruiti in Italia."

La grande affluenza di pubblico non ha permesso a tutti i potenziali visitatori di effettuare la visita - che prevedeva inoltre la firma di una liberatoria e l'obbligo di indossare il casco protettivo-; per questo motivo le delegazioni FAI hanno deciso di ripetere in via eccezionale l'evento il 9 aprile 2017. In questa occasione si è avuta la possibilità di proporre un questionario³ ai visitatori riguardante il bene architettonico che stavano visitando.



Fig. 6 Immagine d'epoca,

³ Vedi approfondimento al capitolo 5.1.

LE EX OFFICINE DALLA DISMISSIONE A OGGI

12 LUGLIO 2006

Approvazione del P.U.C. che definisce la superficie occupata delle Officine Piaggio come Distretto di Trasformazione.

2012 VARIANTE P.U.O.

Viene proposta una variante al P.U.O. mantenendo invariate le funzioni previste nella prima proposta.

31 DICEMBRE 2014

La fabbrica viene chiusa e la sede viene trasferita in un nuovo stabilimento d'Albenga.

18 AGOSTO 2000 ACCORDO DI PROGRAMMA

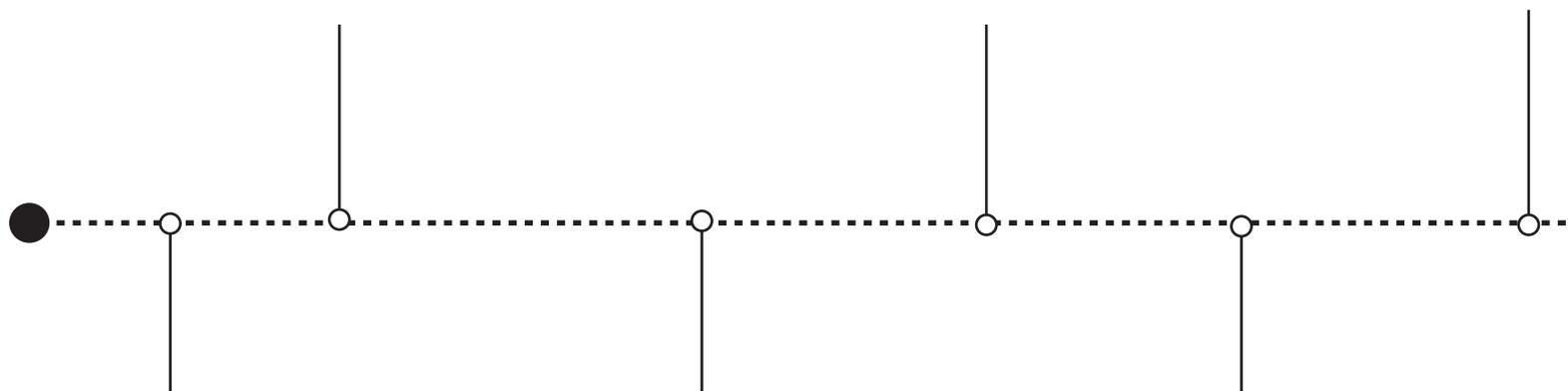
Viene stipulato un Accordo di Programma tra gli Enti pubblici coinvolti e la Piaggio S.p.a.

2008 APPROVAZIONE P.U.O.

Prevede la demolizione di tutte le strutture del complesso ad eccezione di una porzione dell'hangar e la conversione dell'area a scopo turistico e residenziale.

2012 VARIANTE P.U.O.

Viene proposta una variante al P.U.O. mantenendo invariate le funzioni previste nella prima proposta.





PREMESSA

Alla luce di quanto illustrato nei capitoli precedenti, sulla base delle informazioni ricavate dall'analisi del contesto di riferimento in tutti i suoi aspetti, sulla base di una conoscenza più approfondita delle architetture del complesso ex Officine Piaggio e del dibattito in corso, la tesi si propone di sviluppare una proposta di metaprogetto¹, costruito sulla base di strumenti disciplinari quali l'indagine esplorativa attraverso questionari.

Si propone quindi lo sviluppo di un'ipotesi progettuale come conclusione di un percorso analitico effettuato a seguito dell'utilizzo di strumenti di valutazione canonici quali le analisi SWOT, ai quali però si sono aggiunte delle componenti innovative, derivate dal percorso di conoscenza, per arrivare a proporre un'analisi comparativa dei risultati.

La determinazione di obiettivi e strategie derivanti da quest'ultimo quadro comparativo porta alla prefigurazione di un masterplan che si propone di porsi all'interno del dibattito come ipotesi alternativa di conservazione e valorizzazione degli edifici del complesso.

¹ O fase metaprogettuale, è l'attività progettuale teorica, che ha per obiettivo la valutazione strategica.

PARTE III





L'hangar sperimentale, fronte mare (fotografia personale)



**8. GLI ELEMENTI E I SOGGETTI COINVOLTI
NEL PROCESSO PROGETTUALE**

9.1 LE ESIGENZE RISCOSETRATE E GLI ELEMENTI DI VALORE

LE ESIGENZE

Si riassumono quelle che risultano essere le esigenze del territorio, della popolazione e del bene stesso risultanti dalle analisi del quadro competitivo effettuate nei capitoli precedenti:

- Attuazione del progetto Parco del Ponente ligure anche nella sua tratta più orientale (Andora-Finale Ligure), per la protezione, valorizzazione e fruizione del paesaggio e delle sue caratteristiche ambientali e culturali.
- Necessità di una pianificazione dell'area costiera meglio definita e dettagliata, onde evitare azioni antropiche che danneggino l'immagine e la fruizione della fascia costiera.
- Necessità di un Piano Paesaggistico regionale a sostituzione del Piano Paesistico.
- Evitare la creazione di nuovi quartieri costituiti interamente da "seconde case" e alberghi che restano disabitati per la maggior parte dell'anno.
- Ampliamento della proposta culturale e museale nell'area del savonese
- Valorizzazione del patrimonio archeologico dell'area finalese
- Ridefinizione degli intenti da attuare per il complesso ex Officine Piaggio e salvaguardia degli elementi architettonici di pregio tramite apposizione di vincolo o chiarificazione degli interventi effettuabili nel P.U.O.

GLI ELEMENTI VALORIALI

Si possono riscontrare allo stesso modo quali siano gli elementi di valore del territorio e del bene da mettere in luce in un'ottica di riqualificazione e valorizzazione:

- Caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche, dell'area di interesse, di pregio.
- Possibilità di riqualificare un'area di grande estensione che potrebbe diventare il motore per la rivitalizzazione del territorio del finalese.
- Valore di esistenza e di lascito: esiste ancora la possibilità di conservare le architetture del complesso e di tramandarne la conoscenza alle generazioni successive.

9.2 MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER

I metodi di analisi della domanda, al fine di determinare le preferenze dei fruitori, dipendono dalla raccolta di due gruppi di dati. Da un lato i dati di natura oggettiva, che descrivono lo stato di fatto del bene e del contesto in cui è inserito. Dall'altro lato i dati che dipendono da una valutazione di tipo soggettivo, per un'analisi delle preferenze che abbia in oggetto la valutazione di un luogo.

La percezione dei soggetti caratterizza la natura sociale di un bene culturale, architettonico o paesaggistico, ed è costituita da tre dimensioni¹:

- fisico-sensoriale, costituita dalle percezioni che l'individuo ha attraverso i cinque sensi, di quel bene in un dato paesaggio.
- psicologica, che dipende dai processi mentali attraverso cui il soggetto organizza e seleziona gli stimoli derivanti dalle percezioni
- Socio-culturale, ovvero come questi stimoli vengono rilette in base al bagaglio culturale.

Le discipline scientifiche e quelle sociologiche insieme contribuiscono ad analizzare le differenti dimensioni della percezione di un luogo e dei suoi differenti aspetti. Queste analisi possono rappresentare un contributo decisivo all'interno del percorso progettuale e nella definizione delle nuove proposte da insediarsi.

Una posizione di rilievo occupano quindi tutti i soggetti che sono coinvolti

1 L. DAVICO "Il contributo della sociologia " in "Il territorio: conoscenza e rappresentazione" in CASSATELLA C.; GAMBINO R., Celid, Torino.

in diversi modi e a diversi livelli nella valutazione del bene e del contesto. Questi soggetti sono definiti stakeholders², o portatori di interesse, influenti nei confronti di un'iniziativa economica o di un'iniziativa progettuale.

La mappatura degli stakeholder è una tecnica utilizzata in ambito aziendale/economico che risulta utile anche durante le fasi di analisi propedeutiche alla definizione di un progetto per individuare gli attori che intervengono nel processo, distinguerli e suddividerli in categorie. I vari gruppi di persone coinvolte hanno necessità differenti e in maniera differente si confrontano tra di loro e in relazione al bene oggetto di interesse.

La differenza nella percezione può variare negli individui a seconda dei loro percorsi formativi, si distinguono così i soggetti esperti dai non esperti. I primi percepiscono e codificano il luogo e il bene a seconda delle categorie concettuali proprie del loro percorso formativo. Ad esempio la categoria degli "architetti" può giudicare un edificio dismesso o un bene culturale in modo diverso a qualsiasi altra categoria di "non esperti" che potrebbero identificarlo come luogo "vecchio" o "abbandonato". Bisogna però sottolineare che questa dissonanza percettiva porta riflessioni sulla complessità di lettura del paesaggio e delle sue architetture.

2 "People or small groups with the power to respond to, negotiate with, and change the strategic future of the organization" in EDEN e ACKERMANN, "Making strategy: the journey of strategic management", 1998, pag 117. In <http://www.focus-lab.it/analisi-e-mappatura-degli-stakeholder/>

Si procede quindi sviluppando una mappa concettuale che tenga conto di tutti i soggetti interessati, utile sia in fase di ricerca sia in una fase successiva del processo progettuale per comprendere le dinamiche relazionali che intercorrono tra gli attori coinvolti nel processo. Mappare il tipo di relazioni che intercorre tra gli stakeholder chiarifica chi è in grado di fornire una specifica informazione, chi ha il potere decisionale e chi è necessario all'interno del processo progettuale. Questo strumento inoltre facilita la comunicazione tra gli stakeholder e le terze parti.

Si suddividono quindi gli stakeholder in due categorie a seconda delle loro caratteristiche:

- INTERNI (*Insiders*): gli amministratori del bene e quelli locali produttori di servizi pubblici, i produttori economici e i consumatori più diretti, come gli abitanti locali.

- ESTERNI (*Outsiders*): i consumatori occasionali, i turisti, suddivisibili in sottocategorie a seconda del tempo di permanenza più o meno lungo.

Con riferimento al caso specifico delle ex Officine Piaggio, questa prima suddivisione può essere approfondita da una ulteriore distinzione in tre livelli principali:

- 1 livello, ne fanno parte le categorie di attori che intrattengono rapporti economici diretti con l'organizzazione: la GEFIM S.p.a, il Comune di Finale Ligure, la Soprintendenza.
- 2 livello, sono gli stakeholders che possono influenzare o essere influenzati dal progetto in maniera diretta: i residenti e i turisti.
- 3 livello, è composto dai soggetti che interagiscono con l'organizzazione in modo indiretto, come i media, la comunità locale e altre organizzazioni del territorio: le associazioni

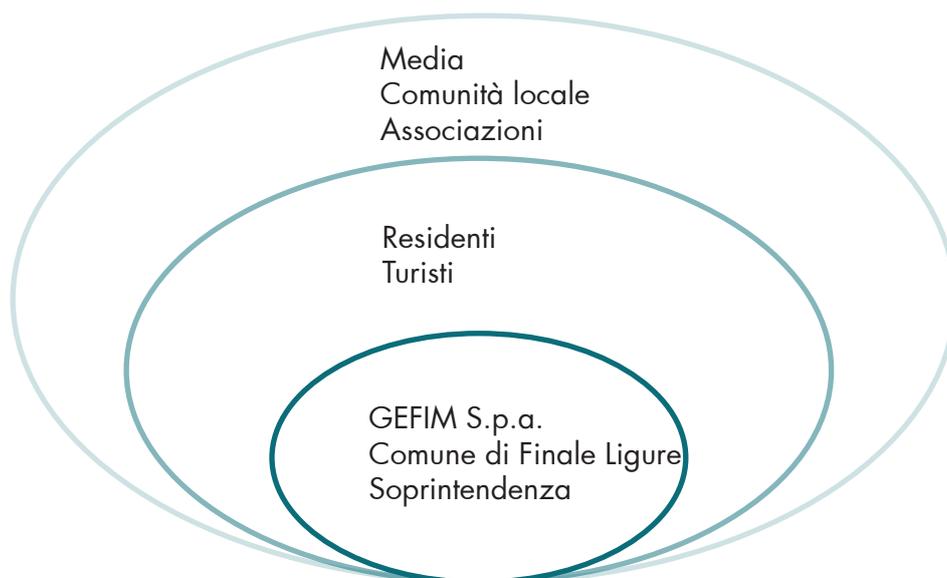


Fig. 1 I tre livelli dei rapporti che intercorrono tra gli stakeholder (Elaborazione grafica personale).

I gruppi identificati nei livelli sono:

- I turisti: suddivisi in due gruppi, quello dei "turisti occasionali" e quello dei "turisti abituali". I turisti abituali spesso sono identificabili con le persone aventi una seconda casa o con chi soggiorna abitualmente nel finalese. Spesso di tratta anziani o famiglie con bambini. I turisti definiti occasionali sono identificabili con i visitatori che trascorrono a Finale Ligure un periodo ristretto di tempo (es. un weekend, una settimana,..).
- I turisti stranieri: sono in particolare attratti dalle iniziative del turismo outdoor proposte nell'area del finalese.
- I residenti: sono i primi interessati direttamente dalle ricadute progettuali di un progetto di riqualificazione.
- Le Associazioni: quelle che si sono direttamente interessate del caso delle ex Officine, come "Salvaguardia del finalese" e quelle che si occupano di altre tematiche ma potrebbero ottenere nuovi spazi a seguito di un progetto

di riqualificazione.

- Il Comune di Finale Ligure: attraverso l'Urban Center si occupa di visionare e fornire le autorizzazioni necessarie all'attuazione dei progetti urbanistici e architettonici sul territorio.
- I proprietari, GEFIM S.p.a.: proprietari dell'area ex Officine Piaggio.
- La Soprintendenza: che attraverso la dichiarazione di interesse culturale si inserisce tra gli stakeholder.

In ultimo si distinguono gli stakeholder individuati e sopra elencati in due macrogruppi:

- Attivi "operatori": la Soprintendenza, il Comune di F.L., le associazioni e la GEFIM S.p.a.
- Passivi "fruitori": i turisti, i residenti e la popolazione in genere

STAKEHOLDER	
ATTIVI - operatori	PASSIVI - fruitori
la GEFIM S.p.a. il Comune di Finale Ligure la Soprintendenza le Associazioni	i turisti "occasionali" i turisti "abituali" i residenti la cittadinanza

Fig. 2 Suddivisione degli stakeholder in attivi e passivi (Elaborazione grafica personale)

Gli stakeholder attivi sono i possibili finanziatori, coloro che possono intervenire direttamente o indirettamente nelle scelte decisionali sull'area a livello economico. A questo proposito occorre sottolineare il ruolo delle associazioni, che non sono soggetti finanziatori ma possono concorrere allo stesso modo alla definizione delle strategie progettuali da intraprendere. Allo stesso modo possono essere definiti soggetti attivi gli enti pubblici quali la Soprintendenza e il Comune che ha livelli decisionali diversi concorrono allo stesso modo alle scelte che determinano il futuro dell'area.

Dall'altro lato ci sono i cosiddetti stakeholders passivi, i soggetti che potrebbero ipoteticamente fruire del bene e dell'area ma che non sono situati all'interno delle dinamiche decisionali. Questi soggetti, nelle vesti di turisti o residenti, sono esclusi dai processi di scelta.

Questa ricerca si propone di "dare voce" a questi soggetti, considerati al momento passivi, interpretare le loro percezioni e suggestioni per l'area ex Officine Piaggio ponendoli in qualche modo all'interno del processo di decision making, inserendo il loro apporto all'interno delle dinamiche progettuali.



9.

L'INDAGINE ESPLORATIVA

INTRODUZIONE

Il tentativo di utilizzare l'indagine esplorativa come strumento di coinvolgimento dei fruitori all'interno del processo progettuale ha l'obiettivo di portare all'attenzione il loro punto di vista. Dare voce a coloro che sono gli effettivi fruitori dell'area oggetto di studio ma che all'interno delle dinamiche di *policy design*¹, non hanno sempre la possibilità di esprimere un giudizio e si trovano in una posizione di disparità. La collettività può invece dare un contributo molto utile e guidare le scelte progettuali, in quanto portatrice di informazioni e proposte, che possono costituire spunti di riflessione.

Tramite l'osservazione² e l'analisi delle

1 Come sperimentato per il caso di Kuala Lumpur in, MEYSAM DEGHATI NAJD, NOR ATIAH ISMAIL, SUHARDI MAULAN, MOHD YAZID MOHD YUNOS, MAHSA DABBAGH NIYA, "Visual preference dimensions of historic urban areas: the determinants for urban heritage conservation", in *Habitat International*, n. 49, 2015, pagg. 115-125.

2 L'osservazione e l'interrogazione sono le due azioni alla base della conoscenza di un determinato fenomeno sociale. P. CORBETTA, "La ricerca sociale; metodologia e tecniche", vol. II Le tecniche quantitative, il Mulino, Bologna, 2003, pag. 124.

informazioni disponibili sul tema si è rilevato inoltre, che la popolazione finalese, o almeno una parte di essa, aveva preso parte, negli anni passati, ad attività che si possono definire di cittadinanza attiva, come l'organizzazione di seminari, conferenze e mostre illustrative sul tema della riqualificazione delle ex Officine Piaggio. Solo però attraverso l'atto dell'interrogazione diretta è possibile ottenere risposte a conferma o negazione delle percezioni. Si è quindi pensato alla possibilità di indagare in maniera più approfondita quale fossero le posizioni più rilevanti dei cittadini in merito a questo tema. Per farlo si è deciso di utilizzare il metodo del questionario, pensato e sviluppato tramite l'utilizzo di tecniche derivate dall'incrocio di sociologia e economia. Questo strumento di conoscenza risulta di fondamentale importanza all'interno del processo di valorizzazione.

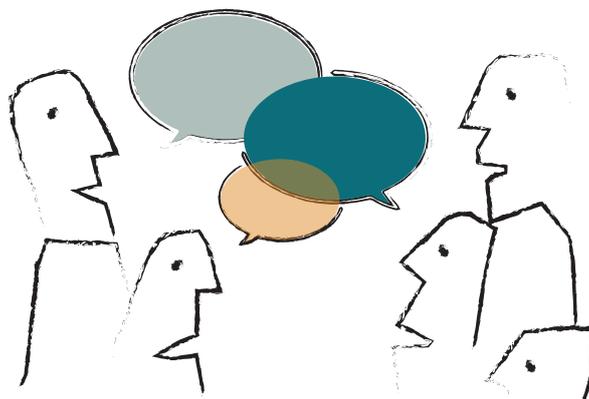


Fig.1 Gli stakeholder all'interno del processo (rielaborazione grafica personale).

9.3 LA DISPONIBILITÀ A PAGARE

I metodi di valutazione dei beni culturali seguono due filoni principali: monetari e non monetari¹. Per quanto riguarda i metodi monetari, oltre ai metodi afferenti alla valutazione economica classica e alla stima dei prezzi di mercato, esistono i metodi che individuano nella definizione di surplus del consumatore la possibilità di valutare il VET di un bene. Il surplus è definibile come *"la differenza tra la massima quantità di denaro che i consumatori sono disposti a pagare per un bene (valore lordo) e la quantità di denaro che effettivamente spendono per il bene stesso (valore finanziario)"*². Questi metodi propongono una stima della curva di domanda del bene oggetto di valutazione, il surplus, e si distinguono in diretti e indiretti³.

A questo punto risulta però necessario porsi alcune domande:

- Perché si considera il complesso ex Officine Piaggio un bene da conservare?
- Qual è il suo Valore e quali sono gli strumenti per valutarlo?

LA DISPONIBILITÀ A PAGARE (DAP)

Quando il bene, come in questo caso, non è fruibile, è necessario ricorrere al metodo diretto della Valutazione Contingente o Contingent Valuation Method (CVM). Si tratta di un metodo che sviluppa questionari ripartiti in tre sezioni, ed è impiegato in ambito economico per dedurre le preferenze dichiarate da un campione rappresentativo di soggetti interessati. Impiega gli strumenti dell'indagine diretta o inchiesta campionaria, come i questionari, su un campione rappresentativo dell'universo da studiare. A questo campione viene proposto uno scenario di mercato ipotetico, all'interno del quale gli individui devono dichiarare la disponibilità a pagare (DAP), (o willingness to pay, WTP), per garantire l'ipotetica fornitura di un bene o, nel caso della possibilità ad accettare una compensazione, willingness to accept (WTA), il prezzo per il quale sono disposti a rinunciare ad un bene o ad accertare l'abolizione di una misura o di un servizio.

Si definisce la disponibilità a pagare come *"la massima espressione sintetica e monetaria delle preferenze del consumatore"*⁴ che è in grado di esprimere il Valore Economico Totale. Sebbene uno scenario ipotetico di mercato può condizionare la stima dei rispondenti e l'attendibilità delle risposte, la valutazione contingente si ritiene essere uno strumento valido per le stime monetarie dei beni culturali ed è ampiamente applicato. Inoltre è l'unico metodo che riesce a quantificare il VET in tutte le sue accezioni (comprendenti anche i valori di non-uso).

¹ Seguono parametri tecnici e fanno parte di questa categoria ad esempio le valutazioni di impatto ambientale. G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*.

² G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*.

³ I metodi indiretti si suddividono in metodo del costo di viaggio (TCM) e metodo edonimetrico (HP).

⁴ G. SIGNORELLO, "La valutazione economica dei beni ambientali", *Genio Rurale*, 9, 1986, pp. 21-35, in G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*.

I MOMENTI DELLA VALUTAZIONE CONTINGENTE

Dal momento che si tratta di una valutazione basata sull'inchiesta diretta è molto importante presentare agli intervistati una situazione il più possibile realistica, in modo che le scelte ipotetiche effettuate non risultino troppo divergenti da quelle di un mercato reale.

Risulta quindi utile:

1. Identificare e descrivere il bene in maniera accurata o eventualmente verificare se l'intervistato lo conosce.
2. Definire il mercato ipotetico e le condizioni di un ipotetico utilizzo del bene.
3. Quantificare il pagamento
4. Predisporre il questionario

Il punto numero 4 racchiude tutti quelli precedenti e contiene tutte le informazioni. Per quanto riguarda il punto 3, all'interno del questionario, la richiesta della disponibilità a pagare può avvenire in diversi modi⁵, ma per questa ricerca si è scelto di utilizzare il metodo della risposta chiusa, che propone di scegliere tra una serie crescente di intervalli monetari.

⁵ Metodo della risposta aperta, metodo della risposta chiusa, metodo del gioco iterativo, metodo della scheda di pagamento, in G. STELLIN e P. ROSATO, *Ibidem*.

LE MOTIVAZIONI ALLE BASE DELLE DONAZIONI INDIVIDUALI

Se attraverso l'indagine sulla disponibilità a pagare (DPA) l'intento è quello di rilevare determinate le preferenze degli intervistati nei confronti di un bene, la donazione rappresenta l'atto pratico del donare, atto che può essere condizionato da diversi fattori.

Dal momento che le donazioni alla cultura e al patrimonio risultano essere una delle ultime priorità dei donatori⁶, ma rappresentano un'importante risorsa economica, è utile indagare i fattori e le condizioni che influenzano i donatori. Le donazioni sono sicuramente legate a variabili socio-economiche quali il reddito, la ricchezza e l'istruzione ma dal punto di vista economico è utile comprendere quali sono i fattori che spingono un soggetto a compiere una donazione. In generale si possono considerare tre principali gruppi⁷ di motivazioni:

- Motivazioni intrinseche: nascono all'interno dei soggetti quando la persona che compie una donazione non riceve apparentemente una forma di ricompensa materiale. Nascono dalle preferenze degli individui per un bene. Gli individui che donano acquisiscono una soddisfazione morale, definita con il termine *warm glow*, e si sentono in obbligo di donare se

⁶ Come evidenziato nel rapporto presentato nel volume: E. BERTACCHINI, *Le motivazioni alle donazioni individuali. Una sintesi della letteratura economica; L'amore per la cultura. Donazioni e comportamento pro-sociale*, in: AA.VV., (2009). *Donare si può? Gli Italiani e il mecenatismo culturale diffuso*. Centro Studi Civita "Gianfranco Imperatori", Ufficio Studi del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

⁷ E. BERTACCHINI, *Ibidem*.

- sanno che anche gli altri membri del gruppo lo faranno (principio di reciprocità).
- Motivazioni estrinseche: nascono da incentivi economici e ricompense (es. detrazioni fiscali, fringe benefits). In questo modo la volontà di donare delle persone viene "comprata" promettendo un compenso monetario. In molti casi si è comunque rilevato che l'essere ricompensati per una donazione risulta fastidioso per il donatore e non incentiva la disponibilità a donare. Per questo motivo, nel questionario proposto in questa ricerca si è ritenuto non necessario inserire la possibilità di una ricompensa in cambio di una donazione.
- Motivazioni reputazionali: dipendono dalla visibilità dell'atto di donare, che è comunemente considerato un atto positivo e migliora l'immagine pubblica del donatore.

A fronte di queste considerazioni si può strutturare una valutazione contingente che tiene conto di questi aspetti e leggere le risposte riguardanti gli importi donati alla luce delle motivazioni sopra elencate. Approfondire e comprendere queste dinamiche favorisce le donazioni individuali significa favorire l'intervento di singoli privati come finanziatori a progetti in favore dei beni culturali.

RIFLESSIONI SUL METODO

Il metodo della valutazione contingente ai fini di questa ricerca è stato utilizzato per verificare se i valori della Disponibilità a Pagare espressa dai soggetti intercettasse i valori individuati dal VET, riscontrabili attraverso le analisi storiche e morfologiche effettuate sul complesso delle ex Officine e sul suo intorno. L'obiettivo è quello di valutare, attraverso una batteria di domande inserita nel questionario e relativa alla DAP, se e quanto il cittadino sia davvero interessato alla conservazione del complesso architettonico e quali siano le sue preferenze rispetto alle proposte progettuali formulate nel PUO.

L'utilizzo della valutazione contingente può essere utilizzato anche come strumento di indagine alla base di campagne contribuzione e raccolta fondi come il Crowdfunding¹ e il fundraising. In questi casi i dati ricavati dallo scenario, che può a questo punto non essere solo ipotetico ma reale, vengono utilizzati come fondi disponibili per il finanziamento del progetto.

Tra i diversi casi analizzati si è ritenuta significativa una ricerca sviluppata per valutare la DAP (Willingness to pay, WTP) per la conservazione dei siti storici scozzesi². Dal momento che

i fondi pubblici scozzesi da dedicare alle opere di conservazione, restauro e riqualificazione sono ridotti, situazione comune in ambito europeo, si è ritenuto efficace proporre un questionario alla popolazione scozzese, nel quale si richiedeva di indicare tra una serie di 6 beni e siti della regione quanto si fosse disposti a contribuire per la conservazione di ogni bene. I dati ricavati hanno portato a stilare una lista di interventi prioritari a seconda delle risposte raccolte ma soprattutto ha messo in evidenza la tendenza della popolazione a volere contribuire anche per i siti di cui non erano a conoscenza ma che erano riconosciuti come patrimonio culturale.

L'uso della Valutazione Contingente è quindi ritenuto un metodo efficace ed è ampiamente utilizzato non solo in ambito teorico per determinare la stima del Valore Economico Totale ma anche in ambito pratico per determinare la distribuzione delle risorse tra una serie di beni e per ipotizzare l'utilizzo di singoli contributi privati come le fonti di finanziamento.

¹ Vedi il caso: P. MARINO', "Crowdfunding for the co-financing of projects to enhance complexes of great historical and architectural value: the case of "Torino Esposizioni" ", articolo reperibile al sito: <http://www.agenziaentrate.gov.it>, e tesi di laurea: P. MARINO', "In un momento di crisi, possono tanti piccoli contributi salvare una grande opera?: la potenzialità del crowdfunding per il finanziamento del progetto di riqualificazione di "Torino esposizioni".", tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Rel. Rocco Curto, Patrizia Semeraro, Politecnico di Torino, 2015.

² I siti in questione sono: Calanais stone circle, Kilchurn Castle, St Andrew Cathedral e i meno noti Aberlemno ston cross, Maclellan's castle and Mousa Broch. In KUHFUSS, L., HANLEY, N.,

E WHYTE, R. (2016). Should historic sites protection be targeted at the most famous? Evidence from a contingent valuation in Scotland. *Journal of Cultural Heritage*, 20, 682-685.

9.1 IPOTESI, OBIETTIVI E STRUTTURA DEI QUESTIONARI

Le **IPOTESI** che sono alla base dello sviluppo dell'inchiesta sono:

- Il complesso di beni ex Officine Piaggio è conosciuto anche oltre i confini comunali.
- Non è riconosciuta la sua valenza architettonica.
- Rappresenta una grande risorsa per lo sviluppo dell'area.
- Le proposte in atto di approvazione non sono conosciute dalla maggioranza della popolazione.
- Le iniziative di cittadinanza attiva non sono estese alla maggioranza della popolazione.

Gli **OBIETTIVI** alla base dello sviluppo del questionario sono:

- Acquisire maggiori informazioni riguardanti la conoscenza del bene e delle vicende ad esso legate da parte della popolazione.
- Registrare la tendenza della popolazione intervistata rispetto al fenomeno oggetto dell'indagine.
- Verificare le ipotesi esplicitate a monte dell'indagine.
- Approfondire il rapporto che esiste tra volontà di conservazione del patrimonio e cittadinanza.

IL METODO E LA STRUTTURA DEL QUESTIONARIO

Tra i metodi¹ disponibili per interrogare i soggetti riguardo alle tematiche oggetto di ricerca si è deciso di utilizzare quello del questionario, o inchiesta esplorativa². Nonostante il campione preso in considerazione in questa ricerca non possa essere considerato numericamente rappresentativo della popolazione intervistata, poiché sono stati raccolti complessivamente 124 questionari, è risultato utile per la verifica delle tendenze del fenomeno.

Questo strumento di rilevazione è quindi costituito da quattro elementi:

1. Formulazione di domande in forma orale o scritta: faccia a faccia, telefoniche, schede.
2. A differenza della ricerca tramite intervista che si rivolge agli "osservatori privilegiati" l'inchiesta tramite questionario si rivolge direttamente

¹ Altri possibili metodi di indagine sono l'inchiesta giornalistica, la ricerca di mercato, il sondaggio statistico. P. CORBETTA, *Ibidem*.

² Non si può in questo caso parlare di inchiesta campionaria poiché definita come: "un modo di rilevare informazioni: a) interrogando, b) gli stessi individui oggetto della ricerca, c) appartenenti ad un campione rappresentativo, d) mediante una procedura standardizzata di interrogazione, e) allo scopo di studiare le relazioni esistenti tra le variabili." Ed in questo caso non è stato possibile raccogliere un campione rappresentativo di risposte. P. CORBETTA, *Ibidem*, pag. 124.

agli individui oggetto della ricerca.

3. L'utilizzo di una procedura standardizzata³ nella somministrazione delle domande, che garantisce la comparabilità delle risposte e la possibilità di analizzarle con strumenti statistici.
4. Lo scopo è quello di studiare le relazioni tra le variabili, cioè confrontare le risposte ottenute dalla somministrazione della stessa domanda. A differenza del sondaggio⁴ il questionario si pone all'interno del processo conoscitivo di un dato fenomeno e delle sue relazioni con altri fenomeni.

Combinando tra loro le caratteristiche di standardizzazione/libertà delle do

³ In realtà per poter analizzare i dati con tecniche statistiche è necessario che ci sia una certa standardizzazione anche nelle risposte, cioè che queste siano organizzate sulla base di uno schema di classificazione comune per tutti i soggetti. Per questo motivo si arriva a produrre una matrice -dati che rappresenta la base di tutte le successive elaborazioni statistiche, matrice "casi per variabili". In P. CORBETTA, "La ricerca sociale; metodologia e tecniche", vol. II Le tecniche quantitative, il Mulino, Bologna, 2003, pag. 126.

⁴ L'inchiesta si differenzia in maniera sostanziale dal sondaggio per le analisi che vengono condotte a valle sui dati rilevati che includono una ricerca di correlazione tra le variabili e lo sviluppo di tecniche di analisi multivariata. In P. CORBETTA, *Ibidem*.

METODO DEL QUESTIONARIO			
DOMANDE orali o scritte	CAMPIONE casuale o non casuale	COMPARAZIONE standardizzazione o libertà	RELAZIONE TRA VARIABILI

Fig. 2 Schema illustrativo del metodo del questionario (elaborazione grafica personale)

mande e delle risposte si ottengono diversi strumenti¹ di rilevazione, tra cui appunto il questionario che presenta, in linea generale, domande e risposte standardizzate. Nel caso del questionario utilizzato per questa ricerca si tenta di combinare le caratteristiche di standardizzazione e quelle di libertà nella risposta, variante che si è ritenuta utile per il tipo di indagine da svolgere.

STANDARDIZZAZIONE O INVARIANZA DELLO STIMOLO

Le modalità di approccio² all'intervistato possono essere di diverso tipo e sono state classificate dalla disciplina sociologica nel corso degli anni. In generale si è arrivati a riconoscere che il ricercatore non può essere totalmente asettico perché parte dello stesso mondo dell'intervistato. Questo innesca inevitabilmente un'interazione tra i due soggetti.

Anche il problema della standardizzazione dello strumento di rilevazione presenta degli aspetti contrastanti. Bisogna osservare che il questionario vincola l'intervistatore, con la standardizzazione delle domande, e l'intervistato, quando prevede risposte chiuse, che è costretto a scegliere tra categorie predefinite. A questa eccessiva standardizzazione si può ovviare con l'inserimento di domande a risposta aperta, che solo a posteriori sono classificate dal ricercatore.

Il tema dell'invarianza dello stimolo di-

¹ Gli altri strumenti di rilevazione sono: l'intervista strutturata, caratterizzata da domanda standardizzata e risposta libera, e l'intervista libera, con domanda e risposta entrambe libere. In P. CORBETTA, *Ibidem*.

² Si classificano in: approccio oggettivista, rilevazione distaccata del fenomeno sociale; approccio costruttivista o interpretativo, per cui il dato sociale è il prodotto dell'interazione fra il ricercatore e il soggetto studiato; approccio uniformista, esistono delle uniformità nei comportamenti sociali che li rendono classificabili e standardizzabili; approccio individualista, sottolinea l'ineliminabile differenza di ogni individuo e la diversificazione tra essi. P. CORBETTA, *Ibidem*.

pende non solo dalla modalità di somministrazione del questionario, ma anche dal significato che una stessa domanda o parola ha per diversi individui. La domanda posta dall'intervistatore viene posta a soggetti diversificati per esperienze, cultura e biografia sempre diverse che influenzano la risposta alla stessa domanda, poiché ogni individuo ha un suo sistema di riferimento e di risposta allo stimolo.

Alla luce di queste considerazioni il ricercatore si trova a scegliere tra una ricerca che massimizza la standardizzazione (il questionario, a risposta chiusa nel caso di standardizzazione massimo) o una ricerca che massimizza l'individualità del soggetto (l'intervista non strutturata).

La scelta di utilizzare il questionario piuttosto che l'intervista a testimoni privilegiati, seppur con l'introduzione di domande standardizzate ma a risposta aperta, ha l'obiettivo di andare a ricercare ciò che accomuna gli individui piuttosto di ciò che li distingue. Si tratta quindi di cercare il minimo comune denominatore, utile a comprendere la tendenza di comportamento.

In questo quadro di riferimento introduttivo al tema dell'indagine tramite questionari c'è inoltre da affrontare il tema dell'affidabilità delle risposte date da parte del soggetto intervistato. Il problema dell'attendibilità delle risposte può dipendere fondamentalmente da tre fattori:

- La desiderabilità sociale, ovvero la valutazione, socialmente condivisa, che in una certa cultura viene data ad un certo atteggiamento o comportamento individuale. Se un atteggiamento è fortemente connotato in senso positivo o negativo la risposta a una domanda su questo tema può essere distorta al fine di mostrare la miglior immagine di sé

(ad esempio frequentare una biblioteca).

- La mancanza di opinioni, ovvero l'incapacità di rispondere a tematiche, spesso complesse, durante la somministrazione del questionario. È probabile che un certo numero di intervistati non sia in grado di rispondere poiché non ha mai riflettuto in maniera approfondita sulla questione posta alla sua attenzione dalla domanda. Per questo motivo spesso la pressione a rispondere, tipica del questionario a risposta chiusa, spinge a scegliere in maniera casuale una risposta.
- L'intensità, che è una quantità difficilmente ricavabile dalla formulazione di una domanda standardizzata. Ad esempio una domanda che chiede se si è d'accordo o meno su un determinato fatto o fenomeno non può indagare anche "quanto" si è d'accordo o non lo si è, se non attraverso un'altra specifica domanda.

ATTENDIBILITA' DELLE RISPOSTE dipende da

- 1 desiderabilità sociale
- 2 mancanza di opinioni
- 3 intensità

Fig. 2 Suddivisione degli stakeholder in attivi e passivi (Elaborazione grafica personale)

LE DOMANDE: TIPI, FORMULAZIONE E RILEVAZIONE

La formulazione di un questionario è un'operazione che unisce la formalizzazione di regole più o meno precise a caratteristiche soggettive come, l'esperienza del ricercatore o la consultazione di questionari³ su temi analoghi, la conoscenza della popolazione alla quale il questionario viene somministrato (conoscenza che può essere effettuata sulla base dei dati statistici da elaborato dalle fonti istituzionali quali l'ISTAT) e la chiarezza delle ipotesi di ricerca.

I diversi tipi di domanda possono essere tripartiti in tre grandi categorie, a seconda degli elementi presi in considerazione:

- Domande relative a proprietà sociografiche di base, richiedono al soggetto la descrizione delle sue caratteristiche sociali di base: professione, stato civile e anagrafica in genere, che si riconducono a formulazioni standard.
- Domande relative ad atteggiamenti, che fanno parte dell'area che riguarda opinioni, valori e sentimenti e per questo risulta più difficile da esplorare. La risposta a queste domande può essere facilmente influenzata dal modo in cui è espressa la domanda e anche dalla sua collocazione nel questionario.
- Domande relative a comportamenti, che rileva ciò che l'intervistato dice di pensare, fare o avere fatto. il ricercatore non può essere totalmen

³ Come ricordato da Sudman e Bradburn nel loro manuale sulla formulazione dei questionari del 1982, è raccomandabile copiare domande da altri questionari per poter effettuare confronti a posteriori utili alla ricerca. In P. CORBETTA, "La ricerca sociale; metodologia e tecniche", vol. II Le tecniche quantitative, il Mulino, Bologna, 2003, pag. 141.

- te asettico perché parte dello stesso mondo dell'intervistato. Questo innesca inevitabilmente un'interazione tra i due soggetti.

Tutte le domande che ricadono nelle categorie sopra elencate possono essere formulate secondo due modalità differenti, domanda chiusa o aperta.

- La domanda aperta. Si suppone che abbia il vantaggio di offrire ai partecipanti una maggiore libertà di espressione, anche se necessita, una volta trascritta la risposta dell'intervistato, di un'ulteriore fase di codifica. Si deve classificare la risposta in un numero limitato di categorie per permettere un confronto di tipo statistico in una fase successiva. Si tratta quindi di una codifica a posteriori che in qualche modo si può ricondurre alla codifica a priori effettuata per la domanda a risposta chiusa. Risulta quindi più complesso utilizzare domande a risposta aperta per grandi campioni di intervistati ma è applicabile a quelli di ridotte dimensioni come in questo

caso.

- La domanda chiusa. Ha il vantaggio di offrire a tutti lo stesso quadro di riferimento ma lo svantaggio di offrire un ventaglio di risposte che non comprendono tutte quelle possibili. Ha il vantaggio di stimolare l'analisi e la riflessione e ottenere una maggiore chiarezza ma lo svantaggio di dare risposte uguali ma che potrebbero non avere lo stesso significato per tutti. Inoltre ci sono casi in cui la domanda a risposta chiusa non è praticabile poiché il ricercatore non ha alternative di risposta chiare.

Un altro elemento che concorre alla corretta stesura di un questionario è la formulazione delle domande. Chiaramente a seconda di come una domanda è formulata la risposta può cambiare o in ogni caso esserne influenzata. In generale occorre prestare attenzione: alla semplicità di linguaggio, alla lunghezza della domanda, al numero di alternati-

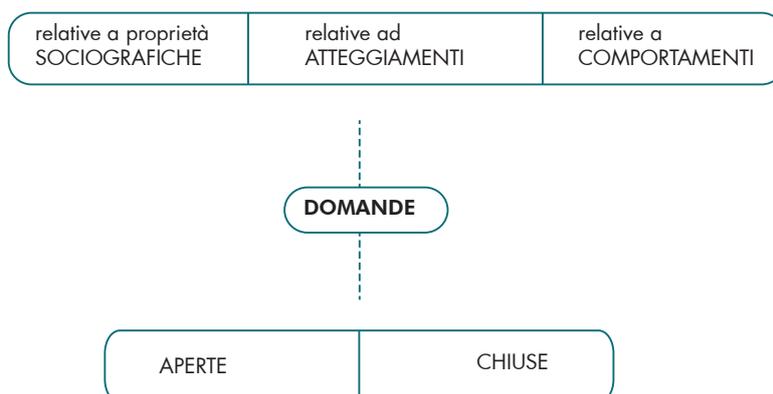


Fig. 2 Suddivisione degli stakeholder in attivi e passivi (Elaborazione grafica personale)

ve di risposta, alle definizioni ambigue, alla complessità sintattica, all'utilizzo di domande a risposta "pilotata".

Per quanto riguarda la disposizione delle domande, formulate secondo i criteri sopra indicati, è consigliabile seguire una certa sequenza logica evitando di cambiare spesso argomento. Inoltre occorre valutare l'interesse e la stanchezza dell'intervistato tentando di mantenere viva la sua attenzione e regolarsi sulla durata che non dovrebbe superare i 25 minuti.

Tra le varie modalità di rilevazione¹ per questa ricerca si è deciso di utilizzare il questionario autocompilato. Questa modalità presenta il vantaggio di risparmiare il tempo della rilevazione ma lo svantaggio di non riuscire a controllare che tutte le persone restituiranno il questionario e il rischio di ottenere in ogni caso una bassa percentuale di risposte. Inoltre, se privo di una spiegazione breve sulla modalità di compilazione e sul tema trattato, potrebbe essere di complessa compilazione. Per garantire una compilazione corretta deve avere una lunghezza minore rispetto all'intervista faccia a faccia.

¹ Le modalità di rilevazione sono: intervista faccia a faccia, la posizione dell'intervistatore che dovrà essere il più possibile neutrale nei confronti dell'intervistato anche dal punto di vista esteriore e tutti i suoi comportamenti influenzeranno molto il soggetto intervistato, anche nel momento in cui dovrà rispondere alle domande che probabilmente potrà porgli l'intervistato; intervista telefonica, permette una grande rapidità di rilevazione e costi minori, presenta minori resistenze da parte degli intervistati e una maggiore garanzia di anonimato ma risulta impossibile utilizzare materiale visivo come fotografie o disegni; intervista via web. P. CORBETTA, *Ibidem*.

9.2 LA CONFIGURAZIONE DEI QUESTIONARI

La tipologia di questionario che è stata scelta per indagare le percezioni, i comportamenti sociali, e le preferenze che la popolazione ha nei confronti dell'area delle ex Officine Piaggio tenta di tenere insieme le caratteristiche di standardizzazione e quelle di libertà nella risposta. All'interno del questionario sono presenti domande in cui si richiede di esprimere una preferenza o un giudizio tramite una risposta chiusa dicotomica, tramite risposta aperta o entrambe le modalità.

Una categoria di questionari, basati sull'indagine dell'opinione e delle preferenze, è quella che utilizza le tecniche della *conjoint analysis*¹: "deriva dalle tecniche di *conjoint measurement* ed è generalmente utilizzata per cogliere le preferenze dei consumatori in relazione agli attributi e alle modalità dei prodotti di consumo. [...]". Si tratta di una tecnica di matrice economica utilizzata nelle ricerche di Marketing per rilevare le preferenze dei soggetti intervistati, ma che può essere utilizzata nel campo dell'Estimo e dell'Economia edilizia, infatti: "si presta ad essere applicata anche nel settore immobiliare i cui prodotti possono essere rappresentati sotto forma di un vettore di attributi con relative modalità (livelli) rispetto alle quali i consumatori manifestano le proprie preferenze sotto

forma di funzioni di utilità."².

Viene utilizzato anche come metodo di valutazione del valore di un bene pubblico o di un servizio basata su un approccio decompositivo. Il consumatore, nelle vesti dell'intervistato, dichiara la preferenza verso un bene attraverso la dichiarazione dell'utilità associata a ciascuna delle caratteristiche che compongono il bene o il servizio valutato. Nella variante del *choice experiment* il consumatore esprime la propria scelta in modo dicotomico assegnando la propria preferenza tra una serie di beni ad una tipologia di bene o servizio associata a specifici attributi. Le tipologie di bene tra cui il consumatore è chiamato a scegliere sono definiti scenari e ai fini della valutazione devono risultare mutuamente esclusivi.

Per quanto riguarda questa ricerca non è risultato propriamente valido l'utilizzo della *conjoint analysis* per la rilevazione dei dati, dal momento che si è scelto di

² Prosegue: "[...] dalla combinazione degli attributi e dei livelli derivano tutti i possibili profili di progetto alternativi che, considerando il loro numero elevato, dato dal prodotto del numero dei livelli di ciascun attributo, vengono ridotti ricorrendo ad una procedura semi probabilistica. I profili di progetto così ottenuti, costituiti dalla combinazione di uno dei possibili livelli per ciascun attributo, sono sottoposti con metodi diversi alla valutazione dei potenziali consumatori rappresentativi del segmento di mercato di riferimento. Le preferenze espresse in termini di punteggi assegnati sono poste come variabili dipendenti per stimare con una procedura di regressione path-worths che definiscono l'utilità assegnata dai potenziali acquirenti a ciascun attributo e modalità. il progetto può così essere definito combinando gli attributi e le modalità che hanno riscontrato il maggiore interesse tra gli intervistati costituenti il campione statistico dei potenziali acquirenti o fruitori.". R. CURTO e E. FREGONARA in C. COSCIA e E. FREGONARA, *Ibidem*.

¹ R. CURTO e E. FREGONARA, "Un sistema informativo territoriale per l'osservazione del mercato immobiliare a supporto dei catasti urbani e della gestione del territorio" in R. Roscelli (a cura di) "mercato immobiliare, innovazione e gestione dei catasti urbani, Centro studi di Estimo e di economia territoriale, quaderno n.8, vol I, 2002, pagg. 52-53. In C. COSCIA e E. FREGONARA, "Strumenti economico-estimativi nella valorizzazione delle risorse architettoniche e culturali", *Celid*, 2004, pag. 34.

coinvolgere un campione eterogeneo per caratteristiche culturali e sociali. Si è ritenuto quindi più consono non proporre domande che richiedessero di valutare attributi specifici rispetto ai progetti proposti, poiché difficilmente valutabili dal campione dei "non-esperti" ma piuttosto è stato richiesto di esprimere una valutazione numerica e poi eventualmente specificare in una risposta aperta.

Segue questa configurazione un questionario sviluppato per il caso studio di Torino Esposizioni¹, che a fronte delle preferenze individuate dall'intervistato attraverso la dichiarazione della DAP, individua la quantità di fondi ricavabili dai contributi individuali per la riqualificazione dell'area.

Il caso di Torino Esposizioni propone una riflessione all'intervistato riguardo un progetto che prevede il mantenimento e il restauro dell'edificato esistente e l'inserimento di funzioni coerenti con le necessità della cittadinanza. Per quanto riguarda invece il caso delle ex officine Piaggio, l'indagine parte da un presupposto diverso, che nasce dalle problematiche relative alla demolizione dei fabbricati² e dalla percezione di sentimenti contrastanti da parte della popolazione rispetto ai progetti in atto per l'area. Ad oggi infatti, non esistono progetti di riqualificazione³ che prevedano la conservazione degli edifici storici esistenti, motivo per cui risulta interessante spostare l'indagine un passo indietro. È necessario innanzitutto indagare e verificare se la cittadinanza conosce il complesso delle ex Officine, e soprattutto se

¹ P. MARINO' "In un momento di crisi, possono tanti piccoli contributi salvare una grande opera?: la potenzialità del crowdfunding per il finanziamento del progetto di riqualificazione di "Torino Esposizioni".", tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Rel. Rocco Curto, Patrizia Semeraro, Politecnico di Torino, 2015.

² Vedi cap 4.2

³ Vedi cap. 4.2

è interessato alla sua conservazione e per quali motivi. In questo caso la batteria di domande relative alla disponibilità a pagare/donare sono complementari alle prime e tese a verificare un effettivo interesse alla conservazione del bene architettonico.

I questionari che sono stati somministrati per questa ricerca sono due ma entrambi sono stati sviluppati secondo uno schema comune che li rende in questo modo paragonabili e dà la possibilità di metterli in relazione a posteriori. Sono preceduti da un paragrafo introduttivo che comprende una breve presentazione del motivo della ricerca e le istruzioni per la compilazione del questionario. È stato necessario specificare brevemente quali fossero le richieste del questionario e indicarne la durata per renderlo più appetibile ai soggetti coinvolti nell'indagine. Si è inoltre voluto specificare la richiesta di formulare un giudizio obiettivo, elemento che risulta fondamentale ai fini dell'indagine.

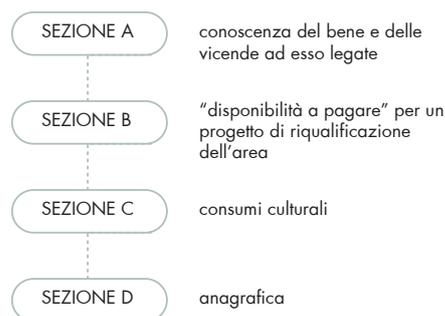


Fig. 1 Suddivisione del questionario in sezioni tematiche (Elaborazione grafica personale)

Le sezioni in cui è suddiviso sono quattro, tese ad indagare quattro campi di interesse diverso che saranno poi messi in relazione in una fase successiva:

- Sezione A, conoscenza del bene e delle vicende ad esso legate
- Sezione B, "disponibilità a pagare" per un progetto di riqualificazione dell'area
- Sezione C, consumi culturali
- Sezione D, anagrafica

Sezione A. Si è voluto verificare la conoscenza del bene da parte dell'intervistato proseguendo poi ad indagare quali fossero le sue conoscenze riguardo alle scelte prese dall'amministrazione e dalla Soprintendenza. In questa sezione si vuole indagare quale tipo di legame ci sia tra la memoria storica e la popolazione finalese. L'analisi a posteriori di questi dati riguarderà l'interesse architettonico e culturale dell'area, la sua percezione da parte della popolazione e sarà di fondamentale importanza per la ricerca di una soluzione progettuale consona.

Sezione B. In secondo luogo si vuole indagare se l'intervistato ha già partecipato ad una campagna di raccolta fondi in passato e quanto sarebbe disposto a versare per finanziare attività, di suo gradimento, nell'ottica di una riqualificazione del complesso.

Sezione C. In questa sezione si indagano quali sono i consumi culturali dell'intervistato che comprendono la lettura dei quotidiani, la frequentazione di eventi culturali, associazioni e anche la pratica di attività sportive.

Sezione D. In ultimo è stata inserita la sezione di domande relative alle informazioni anagrafiche utili a chiarificare la figura dell'intervistato come il suo titolo di studio e il suo comune di residenza e domicilio.

I questionari sviluppati e somministrati alla popolazione sono stati due nati dalla necessità di somministrarli in due occasioni differenti e attraverso due metodi di rilevazione diversi al fine di ottenere una più completa e approfondita raccolta di informazioni. Conseguentemente, a partire dalle considerazioni generali sopra elencate, relative alle sezioni dei questionari, le domande hanno subito una variazione per adattarsi alle esigenze e alla modalità di somministrazione.



Fig. 2 I due tipi di questionari elaborati (Elaborazione grafica personale)

LA SOMMINISTRAZIONE E IL CAMPIONE CASUALE

Il primo tipo di questionario è stato inizialmente redatto con l'intento di proporre ad un campione ben definito della popolazione, i residenti del comune di Finale Ligure. Questa scelta era stata pensata per tentare di comprendere se effettivamente i più diretti e vicini interessati fossero al corrente non solo della presenza dell'importanza di un bene architettonico come quello in questione ma dei programmi in atto riguardo al suo riutilizzo e per le ricadute future del progetto a livello comunale. Dopo un'analisi più attenta si sono riscontrate delle criticità nella scelta di un campione circoscritto ai soli residenti:

- gli effetti della riqualificazione di un'area dalle dimensioni così imponenti non avrebbe una risonanza ridotta ai confini comunali ma riscontrabile a livello territoriale;
- i progetti in corso di attuazione propongono soluzioni per i turisti, un campione da tenere in conto in una località costiera come questa;
- sarà più interessante a posteriori confrontare le risposte dei residenti rispetto a quelle dei turisti più o meno occasionali.

Si è quindi scelto di non ridurre il campione oggetto di inchiesta ma considerare un campione casuale che potesse tenere in considerazione tutte quelle persone che vivono o transitano in questi luoghi per diverse motivazioni. La scelta di non ridurre il campione dell'inchiesta a una fascia della popolazione meglio definita per età o professione, come gli studenti o i commercianti, risulta evidente per la volontà di ottenere uno spettro di risposte il più ampio possibile.

Si è invece deciso di considerare l'a-

rea oggetto dell'inchiesta entro i confini comunali, principalmente per motivi di facilità nella rilevazione sul campo. Non avendo a disposizione un team di intervistatori¹ tale da coprire nello stesso momento l'area di interesse si è operato secondo un altro metodo, ovvero stando in diversi punti del paese lungo un percorso che lo comprendesse tutto e intercettando in questi punti di sosta gli intervistati nelle diverse ore del giorno. I punti di sosta scelti come efficaci per l'intercettazione degli intervistati sono stati: Via del Municipio (Finalborgo), Via Brunenghi (Finalmarina), Via Pertica (Finalmarina). Le interviste sono state somministrate nei mesi di aprile e maggio 2017 con la somministrazione e consegna del questionario *in situ*.

Un altro fattore indicativo per la redazione del questionario è stata la modalità di intervista dal momento che in questo caso si è scelto di operare la somministrazione tramite faccia a faccia, ma sempre attraverso un questionario auto-compilato. La scelta è ricaduta su questa modalità poiché è il metodo che permette di ottenere un campione il più casuale possibile rispetto alla somministrazione via web che esclude una fetta importante della popolazione interessata poiché poteva avvenire tramite l'uso dei social network (tramite ad esempio la condivisione del questionario in "gruppi" su social Facebook) oppure il reperimento di un ingente numero di mail, tramite la pubblica amministrazione o altri enti pubblici o privati. La totale indipendenza di questa prima inchiesta rispetto ad

¹ Per un'inchiesta volta a valutare la Visual Aesthetic Quality (VAQ) di quattro aree protette nei dintorni di Praga (Repubblica Ceca) la somministrazione è stata condotta posizionando gli intervistatori in 12 punti all'interno dell'area oggetto di studio. O. KALIVODA, J. VOJAR, Z. SKRIVANOVÁ, D. ZÁHRADNÍK, "Consensus in landscape preference judgments: The effects of landscape visual aesthetic quality and respondents' characteristics", in *Journal of Environmental Management*, n 137, 2014, pagg. 36-44.

enti pubblici, quale il Comune o la Soprintendenza, e associazioni, locali o sovralocali, ha garantito una libertà di espressione maggiore all'intervistatore e all'intervistato nella formulazione di domande e risposte.

A questo proposito sono stati presi in considerazione altri tipi di questionario sviluppati su temi simili ma che sono stati somministrati tramite Internet. Nel primo caso si tratta di un questionario effettuato per valutare la *VISUAL PREFERENCE* (VP) di un campione di individui, gli escursionisti, rispetto alle caratteristiche del paesaggio della Ricote Valley² in Murcia (Spagna). In questo caso è stato riconosciuto che la somministrazione dei questionari di questo tipo sul web è soggetta a questi risvolti negativi: la visualizzazione a monitor può modificare il colore e la risoluzione delle immagini e variarne quindi la percezione; la percezione dell'intervistato rispetto ad un luogo può variare con il passare del tempo dal giorno della visita fisica e portare ad una sovrastima. Inoltre uno dei fattori discriminanti nella scelta della somministrazione faccia a faccia è stata la possibilità di una maggiore interazione ed eventuale chiarificazione delle opzioni di immagini tra cui scegliere che poteva risultare di più difficile comprensione.

Anche il questionario, già citato, riguardante il complesso di Torino Esposizioni era stato sottoposto mediante autocompilazione on line. Si era valutata que-

² Il questionario è stato somministrato per verificare la Visual Preference (VP) del patrimonio culturale dell'area Mediterranea della regione della Mursia (Spagna), prodotto dell'interazione tra ambiente, paesaggio non urbanizzato e intervento umano, che incide in maniera sempre maggiore sul paesaggio. I risultati delle preferenze visuali sono stati poi messi in relazione con le variabili socio demografiche degli intervistati. F. LÓPEZ-MARTÍNEZ, "Visual landscape preferences in Mediterranean areas and their socio-demographic influences" in *Ecological Engineering* n 104, pagg. 205-215, 2017.

sta opzione di somministrazione come la migliore per la riduzione dei tempi di inchiesta e per la sostenibilità anche materiale dell'operazione, che avrebbe evitato l'utilizzo di materiale cartaceo stampato. Ma al termine della ricerca, durante la fase di analisi dei dati, si era riscontrata una percentuale maggiore di intervistati facenti parti di categorie quali studenti universitari o architetti. Questo perché il questionario era stato inviato tramite mail all'ordine degli Architetti di Torino e pubblicato su social media (Facebook) visibile e compilabile principalmente da studenti di architettura.

Dall'analisi di questi precedenti casi studio è derivata la scelta del metodo di somministrazione "faccia a faccia". La somministrazione faccia a faccia aumenta i tempi di somministrazione e riduce la quantità del campione intervistato ma aumenta la qualità³ delle risposte ottenute e la casualità del campione.

Il secondo tipo di questionario invece è stato sviluppato in seguito alla possibilità, tramite le Delegazioni FAI di Alassio - Albenga e Savona, di somministrarlo durante l'apertura straordinaria alla visita del bene, a seguito del grande successo ottenuto durante le Giornate FAI di Primavera (25-26 marzo 2017), tenutasi il 9 aprile 2017.

Per questa occasione sono state eliminate le immagini poiché, trattandosi di questionari autocompilati con poca possibilità di supporto durante la compilazione, queste potevano rendere meno agevole la comprensione e sicuramente prolungare la durata della compilazione. Inoltre si è ritenuto opportuno evitare di sottoporre ai rispondenti la richiesta di giudizi riguardo a specifici progetti sostenuti dagli attuali proprietari dell'area che avevano permesso l'apertura del

³ P. CORBETTA, "La ricerca sociale; metodologia e tecniche", vol. II Le tecniche quantitative, il Mulino, Bologna, 2003.

bene alla visita pubblica.

Gli intervistati erano intercettati al termine della loro visita guidata con alcuni membri dei Gruppi FAI e alcuni ex progettisti, ingegneri aeronautici che avevano lavorato nella fabbrica, in gruppi di circa 10 persone.

La stessa tipologia di questionario è stata poi utilizzata per un'ulteriore inchiesta avvenuta in questo caso con tempistiche più prolungate. I questionari sono stati lasciati presso la Biblioteca e Mediateca di Finalborgo, posti nel modo il più possibile visibile, per essere autocompilati dagli utenti di passaggio. La scelta di questo luogo come luogo idoneo a questo scopo deriva dalla rilevazione di un bacino d'utenza piuttosto ampio. Si tratta di uno dei maggiori punti di aggregazione del paese dove si svolgono la maggioranza degli eventi culturali e sociali e in una "frazione", Finalborgo,

particolarmente frequentata da residenti e turisti (assidui e saltuari o occasionali) anche in bassa stagione, per la presenza di un gran numero di locali e la bellezza inalterata del borgo medievale.

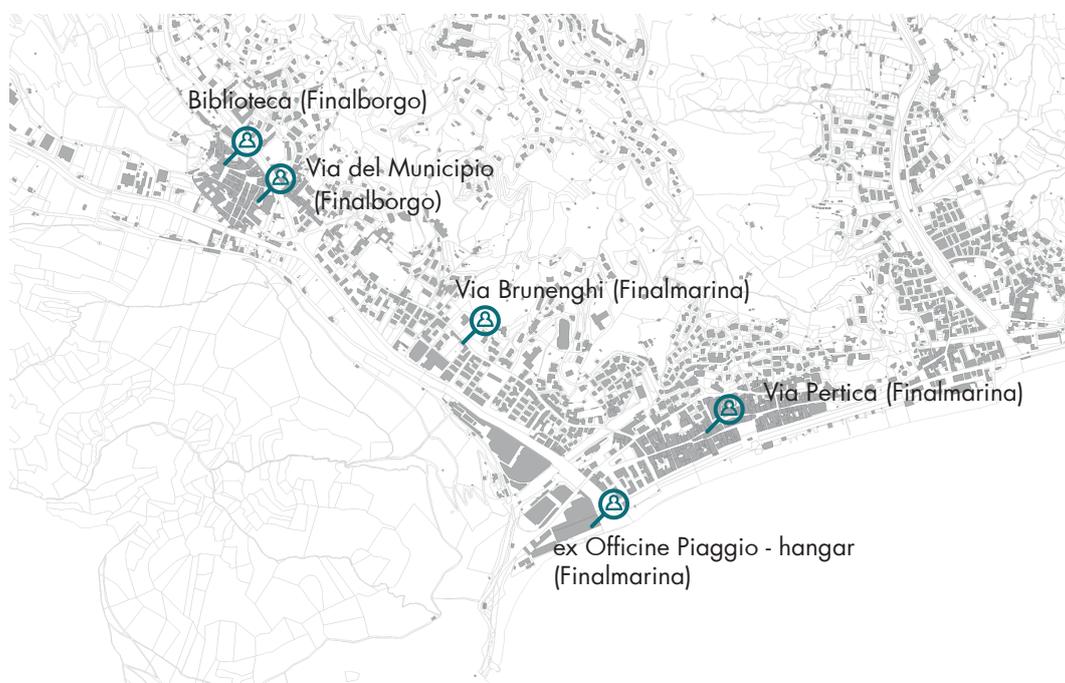


Fig. 3 Localizzazione dei luoghi di somministrazione dei questionari (Elaborazione grafica personale)

TIPO I

Si differenzia a partire dall'introduzione che comprende, oltre ad una breve presentazione, le istruzioni per la compilazione in cui si richiede espressamente di esprimere un giudizio sulle proposte esistenti e di formularne di nuove.

Buongiorno,

sono Giulia e per la mia tesi di laurea in Architettura al Politecnico di Torino mi sto occupando della riqualificazione e valorizzazione dell'area delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure. Mi interesserebbe sapere se questa fabbrica e la sua storia sono conosciute e quali idee e proposte ogni residente vorrebbe segnalare riguardo al suo utilizzo futuro.

Le chiedo, quindi, cortesemente di rispondere a poche domande per chiarire i miei interrogativi. Il questionario avrà una durata di circa dieci minuti. Come ogni questionario presenta una parte legata all'anagrafica e una mirata all'oggetto della mia tesi. Ci terrei al suo giudizio obiettivo.

Grazie per la collaborazione!

Fig. 1 stralcio introduzione, questionario tipo I.

Nella stessa pagina iniziale si richiede di girare la pagina solo dopo aver risposto alla domanda: "Conosce l'ex stabilimento Piaggio di Finale Ligure?". Questo per verificare se l'intervistato fosse in grado di riconoscere l'area solo per la sua denominazione.

SEZIONE A

Giri il foglio solo dopo aver risposto alla prima domanda

1. Conosce l'ex stabilimento Piaggio di Finale Ligure? (Se SI passi alla domanda numero 3, se NO giri la pagina).

SI NO

Fig. 2 stralcio domanda 1, questionario tipo I.

Se la risposta alla domanda dicotomica precedente è negativa allora l'intervistato dovrà passare alla domanda successiva: "Se NO, ora guardando le immagini sovrastanti lo riconosce?". Mostrando due immagini¹ del complesso da due differenti punti di vista si chiede all'in-

¹ Fotografie scattate il 10/12/2016

tervistato di riconoscerle. Se la risposta resta negativa, l'intervistato è invitato e passare alla Sezione C, evitando in questo modo di rispondere alle altre domande della sezione A e B relative al complesso.



2. Se NO, ora guardando le immagini sovrastanti lo riconosce? (Se ancora NO passi alla SEZIONE C)

SI NO

Fig. 3 stralcio domanda 2, questionario tipo I.

Se la risposta alla domanda 2 è affermativa si procede invece con la terza domanda della sezione A: "Se SI, cosa significa per lei?". In questo caso si chiede di esprimere un giudizio soggettivo di percezione di queste architetture. Le categorie di giudizio, identificate basandosi su ricerche storiche ma anche articoli di giornale e inchieste precedenti², hanno l'intento di racchiudere entro quattro definizioni la maggioranza dei giudizi percettivi secondo un modello a risposta multipla.

- Con la definizione "un insieme di edifici abbandonati" si intende sottolineare l'aspetto di degrado dell'area dovuto alla dismissione;
- Con "un insieme di edifici storici" si vuole sottolineare l'aspetto della memoria storica della fabbrica e verificare quante persone ne hanno conoscenza e la reputano un valore di importanza;
- la definizione "un insieme di edifici

² A questo proposito è stato consultato il numero speciale della rivista "Il Quadrifoglio" del 2013 e un film-documentario "Un secolo in volo", regia di Teo del Luigi, prodotto nel 2012.

- la definizione di "edifici "invadenti" vuole indicarne invece gli aspetti più negativi, la grande estensione costruita del complesso vicina al litorale e agli edificati del centro storico.
- In ultimo è stata inserita la possibilità di dare una propria definizione all'area dal momento che si tratta, come già sottolineato, di dare una definizione a caratteristiche di percezione soggettiva. In questo caso si individueranno eventualmente altre categorie di definizione a posteriori nel momento cui si otterranno un numero ingente di risposte uguali nella categoria "altro".

3. Se Sì, cosa significa per lei? (Metta una crocetta su una sola risposta)
- un insieme di edifici abbandonati
 - un insieme di edifici storici
 - un insieme di edifici simbolici
 - un insieme di edifici "invadenti"
 - altro.....

Fig. 4 stralcio domanda 3, questionario tipo I.

Seguono una serie di domande a risposta dicotomica tese a indagare in maniera più specifica la conoscenza che l'intervistato ha del bene. Per le domande numero quattro e cinque si è tentato di concentrare le informazioni da richiedere all'intervistato il più possibile. Per quanto riguarda la domanda numero cinque è risultato comunque necessario introdurre brevemente la figura dell'architetto Giuseppe Momo.

4. Ha seguito le vicende che hanno portato alla dismissione della fabbrica e i dibattiti sulla sua nuova funzione che si sono svolti negli anni passati?
- SÌ NO

5. L'architetto Giuseppe Momo è il progettista di parte del complesso tra cui l'hangar e la palazzina uffici. Agli inizi del '900 si è anche occupato della costruzione di altre fabbriche Piaggio in Liguria e Toscana e di numerosi progetti per il Vaticano. Ne era a conoscenza?
- SÌ NO

Fig. 5 stralcio domande 4 e 5, questionario tipo I.

La domanda numero sei: "Ha parenti, amici o familiari che vi hanno lavorato o vi lavorano tutt'ora nella nuova sede?" è stata inserita al fine di verificare a posteriori se un'eventuale propensione dell'intervistato alla salvaguardia del complesso architettonico sia dovuta ad un attaccamento affettivo al luogo piuttosto che ad un riconoscimento del valore architettonico del bene.

6. Ha parenti, amici o familiari che vi hanno lavorato o vi lavorano tutt'ora nella nuova sede?
- SÌ NO

Fig. 6 stralcio domanda 6, questionario tipo I.

Le due domande successive, entrambe riferite alle decisioni prese dalla Soprintendenza relativamente alla conservazione del complesso, sono nuovamente a risposta dicotomica: "Nel luglio 2016 la soprintendenza ha negato il consenso alla demolizione del bene, ne era a conoscenza?" e successivamente "Concorda con la decisione presa dalla Soprintendenza?". A questa ultima domanda è stata aggiunta una domanda aperta che intende chiedere all'intervistato un'opinione rispetto alla decisione di negare il consenso alla demolizione totale del fabbricato.

7. Nel luglio 2016 la Soprintendenza ha negato il consenso alla demolizione del bene, ne era a conoscenza?
- SÌ NO

8. Concorda con la decisione presa dalla Soprintendenza?
 SI NO
 Perché?

Fig. 7 stralcio domanda 7 e 8, questionario tipo I.

La domanda successiva: "Ha partecipato attivamente ad attività per la salvaguardia di questo bene?" a risposta dicotomica, richiede una specificazione in caso di risposta affermativa. Anche in questo caso dalle risposte collezionate si potrà tracciare a posteriori una raccolta di attività svolte dalla cittadinanza in favore della salvaguardia del bene, attività che possono non essere state registrate in altro modo.

9. Ha partecipato attivamente ad attività per la salvaguardia di questo bene? (Se SI specifichi quali attività)
 SI NO
 Se SI quali?

Fig. 8 stralcio domanda 9, questionario tipo I.

Le ultime due domande della Sezione A riguardano la volontà di indagine rispetto alla trasformazione dell'area. Sotto forma di risposta dicotomica si chiede in primis se si ritiene necessario un progetto di trasformazione dell'area. La scelta di utilizzare il termine "trasformazione" rispetto al più corretto "riqualificazione" ha due motivazioni: rendere comprensibile la domanda alla maggioranza della popolazione e dei non addetti al settore, e il tentativo di non far trasparire giudizi sulla tipologia e metodologia dei lavori il cui termine "riqualificazione" rimanda.

10. Ritiene che sia necessario un progetto di trasformazione dell'area?
 SI NO

11. È a conoscenza di nuove proposte per trasformare quest'area?
 SI NO

Fig. 9 stralcio domande 10 e 11, questionario tipo I.

Si apre a questo punto la SEZIONE B con una breve introduzione alle due domande successive:

SEZIONE B

Le immagini sottostanti rappresentano alcune proposte progettuali per l'area ex Piaggio. Il Piano Urbanistico Operativo (PUO) approvato nel 2008 prevede: la demolizione degli attuali stabilimenti ad esclusione di una porzione di 200 mq dell'hangar, la costruzione di palazzine residenziali, alberghi, attività commerciali, e parcheggi. Nel 2013 viene ripensata la tipologia degli edifici proponendo una variante al piano.

Fig. 10 stralcio introduzione, questionario tipo I.

Vengono citate le proposte progettuali e funzionali illustrate dal Piano Urbanistico Operativo¹ ed elencate le attività da insediare. Quindi vengono mostrate all'intervistato alcune immagini che rappresentano i progetti in programma secondo le direttive del PUO, prima due immagini del progetto del 2008 e dopo due immagini della variante al progetto del 2013. In entrambi i casi viene mostrata prima un'immagine aerea poi un zoom sull'area in cui emergono i volumi dell'edificato. Si tratta in tutti i casi di fotomontaggi e si sono scelte immagini, tra quelle messe a disposizione, che adottano un punto di vista/prospettiva il più possibile simile tra loro, in modo da rendere più immediata la comparazione visiva.

¹ Vedi capitolo 4.2

- PUO del 2008:



12. Da 1 a 5 quanto ritieni che sia valida questa proposta?
E perché?
 1 2 3 4 5

- Variante al PUO del 2013:



13. Da 1 a 5 quanto ritieni che sia valida questa proposta?
E perché?
 1 2 3 4 5

La struttura di queste domande, che si avvalgono dell'ausilio di immagini, rientra all'interno dei questionari pensati per valutare le *Visual Preferences Assessment*¹ di un paesaggio. Sono stati effettuati diversi studi che utilizzano questo metodo per valutare le preferenze che la popolazione ha rispetto ad un dato paesaggio. È un processo che richiede agli intervistati di esprimere una preferenza, attraverso l'indicazione di un punteggio, rispetto ad alcuni paesaggi, rappresentati in fotografie scattate in sito. Questa tipologia di inchiesta² rientra nel campo degli studi di Preferenza Ambientale, che si avvalgono di discipline come la Psicologia Ambientale per valutare la percezione di un dato paesaggio tramite la valutazione di una serie di immagini. Gli studi di Preferenza Ambientale valutano l'interazione tra l'uomo e l'ambiente, tra aree urbanizzate e aree non urbanizzate.

La valutazione di immagini secondo una scala di preferenza, che va da "non mi piace/non lo ritengo bello/appropriato" a "mi piace molto/è molto bello", è un processo intuitivo e immediato per l'uomo. Esplorare il punto di vista dell'osservatore, con gli strumenti degli studi di Preferenza Ambientale, può essere un utile contributo di partecipazione "passiva" che il pubblico dà alle politiche urbane.

¹ Valutazione espressa tramite una preferenza assegnata a seguito di un esame visivo.

² È stato effettuato un questionario dal dipartimento di Landscape Architecture dell'Università di Putra (Malaysia), per identificare le Visual Preferences dei turisti internazionali rispetto al centro storico di Kuala Lumpur. La ricerca è stata condotta tramite l'utilizzo di un questionario con immagini di diversi dettagli e caratteristiche del centro storico da valutare. La analisi a posteriori sono state effettuate utilizzando il Content Identified Method (CIM). M. D. NAJD, N. A. ISMAIL, S. MAULAN, M. Y. MOHD YUNOS, M. D. NIYA, "Visual preference dimensions of historic urban areas: the determinants for urban heritage conservation", in *Habitat International*, n 49, 2015, pagg. 115-125.

Fig. 11 stralcio domande 12 e 13, questionario tipo I.

Si richiede in questo caso di valutare immagini che non rappresentano un paesaggio reale esistente ma ipotetico, ipotesi progettuali che mostrano una nuova urbanizzazione dell'area delle ex Officine con la conseguente demolizione dei fabbricati esistenti. In questo caso è stata proposta una scala di valutazione che va da 1 a 5³. La domanda non chiede in questo caso di dare una valutazione di bellezza oggettiva ma chiede invece se la proposta si può ritenere valida. Nell'inchiesta condotta al fine di valutare la *Visual Preference Landscape* dei paesaggi della regione Murcia⁴ si chiedeva invece di dare una valutazione alla *scenic beauty*, definita come *"a particular response to the effect of the observed landscape scenes"*. Ecco perché, nel caso oggetto di questa ricerca, poiché si richiedeva di valutare unicamente le architetture, frutto dell'intervento antropico, si è preferito non parlare di "bellezza scenica" ma di validità o meno delle proposte, inserite in quel contesto-paesaggio specifico.

Di seguito alla richiesta di esprimere una valutazione in forma numerica si chiede all'intervistato di motivare la sua valutazione sotto forma di risposta aperta. Similmente è stato fatto nell'inchiesta riguardante la valutazione delle preferenze ambientali del centro storico di Kuala Lumpur⁵ che corredeva la domanda di richiesta della valutazione con una

³La stessa scala di valutazione è stata utilizzata nel questionario proposto per valutare le VP del centro storico di Kuala Lumpur, M. D. NAJD, N. A. ISMAIL, S. MAULAN, M. Y. MOHD YUNOS, M. D. NIYA, "Visual preference dimensions of historic urban areas: the determinants for urban heritage conservation", in *Habitat International*, n 49, 2015, pagg. 115-125.

⁴F. LÓPEZ-MARTÍNEZ, "Visual landscape preferences in Mediterranean areas and their socio-demographic influences" in *Ecological Engineering* n 104, pagg. 205-215, 2017.

⁵M. D. NAJD, N. A. ISMAIL, S. MAULAN, M. Y. MOHD YUNOS, M. D. NIYA, "Visual preference dimensions of historic urban areas: the determinants for urban heritage conservation", in *Habitat International*, n 49, 2015, pagg. 115-125.

domanda aperta intenta ad indagare i motivi specifici di tale valutazione. In seguito le motivazioni sono state codificate e analizzate attraverso il Content Identified Method⁶ (CIM).

La domanda "Ha mai partecipato ad una campagna di raccolta fondi a favore di un progetto culturale o sociale?" è la prima inserita sul tema Disponibilità a pagare/donare⁷. Questa domanda è stata inserita con l'obiettivo di valutare se i soggetti intervistati avessero partecipato in passato ad esperienze di finanziamento collettivo ed è stata formulata secondo il modello a risposta dicotomica.

14. Ha mai partecipato ad una campagna di raccolta fondi a favore di un progetto culturale o sociale?
 SI NO

Fig. 12 stralcio delle domande 14, questionario tipo I.

A seguito di una risposta affermativa la domanda successiva valuta l'importo erogato in una ipotetica precedente esperienza di contribuzione. La domanda "Se SI, a quanto ammonta il contributo versato?" è formulata secondo un modello a risposta multipla, associando

⁶Il Content Identified Method prevede l'identificazione a posteriori di una serie di categorie, sulla base dell'analisi dei contenuti delle risposte date dai partecipanti a domande con struttura aperta. Ciò permette di rendere le risposte maggiormente comparabili e di effettuare eventualmente delle elaborazioni statistiche sui dati ottenuti.

⁷Questa sequenza di domande riferite alla disponibilità a pagare è stata formulata sul modello di questionario già citato per il caso di Torino Esposizioni. In P. MARINO', "In un momento di crisi, possono tanti piccoli contributi salvare una grande opera?: la potenzialità del crowdfunding per il finanziamento del progetto di riqualificazione di "Torino esposizioni".", tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Rel. Rocco Curto, Patrizia Semeraro, Politecnico di Torino, 2015.

a ciascuna risposta un intervallo monetario all'interno del quale collocare l'importo impiegato. Si richiede di selezionare solo una delle voci per facilitare la raccolta dei dati.

15. Se SI, a quanto ammonta il contributo versato? (Selezioni la casella corrispondente all'intervallo monetario in cui si colloca la cifra, selezioni solo una delle voci).

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 - 100 €
- Oltre i 100 €

Fig. 13 stralcio delle domande 15, questionario tipo I.

A questo punto si richiede all'intervistato: "Lei sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per la proposta del PUO?". Si richiede quindi all'intervistato di esprimere una valutazione di tipo monetario rispetto alle proposte presentate nelle domande precedenti. Si intende in questo modo effettuare un'ulteriore verifica della valutazione delle proposte. Ponendo l'intervistato nella condizione di dover scegliere in prima persona se dare un contributo o meno si suppone di ottenere una risposta il più realistica possibile.

16. Lei sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per la proposta del PUO?

- SI NO

Fig. 14 stralcio delle domanda 16, questionario tipo I.

Non essendo al momento presente una contro-proposta che valuti la conservazione dei fabbricati esistenti, non è stato possibile richiedere una valutazione, attraverso ad esempio il metodo delle Visual Preferences, di un progetto alternativo. Il questionario è stato infatti proposto

in una fase a priori del progetto, prima cioè di effettuare delle proposte progettuali, con l'intento di utilizzare i risultati di questa inchiesta per calibrare le scelte in fase di progetto. Per questo motivo la domanda: "Se NO, sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per un progetto differente per l'area?" non può specificare la natura di un progetto futuro, ma vuole indagare solo le preferenze dell'intervistato.

17. Se NO, sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per un progetto differente per l'area?

- SI NO

Fig. 15 stralcio delle domanda 17, questionario tipo I.

Si indagano le preferenze in maniera più specifica nella domanda "Disponga in ordine di preferenza le attività che vorrebbe vedere nel nuovo progetto:". In questo modo l'intervistato entra effettivamente a far parte di un processo di partecipazione passiva e si sente coinvolto in prima persona nelle scelte progettuali per un'area che potenzialmente potrà vivere in prima persona. Si è deciso di suddividere le opzioni di scelta in macrocategorie funzionali: attività culturali, attività sportive, attività ricreative, attività produttive/commerciali. Ogni macrocategoria è quindi suddivisa in specifiche sottocategorie soggette alla valutazione di preferenza. La scelta è ricaduta su queste specifiche attività/funzioni come risultato delle analisi effettuate in precedenza sui servizi alla popolazione⁸ e le sue richieste (spazi per l'aggregazione, spazi per svolgere attività sportive, spazi museali).

⁸ Vedi capitolo 4.3

18. Disponga in ordine di preferenza le attività che vorrebbe vedere nel nuovo progetto:

- Attività culturali:
 - museo _____
 - biblioteca _____
 - archivio storico _____
 - sala conferenze _____
 - aule studio _____
- Attività sportive:
 - arrampicata _____
 - sport acquatici _____
 - campo sportivo all'aperto _____
- Attività ricreative:
 - spazi per associazioni _____
 - circoli ricreativi _____
 - spiaggia attrezzata _____
 - discoteca _____
- Attività produttive/commerciali:
 - piccole imprese e start up _____
 - artigianato locale _____
 - centro commerciale _____

Fig. 16 stralcio delle domande 18.

Viene quindi richiesto: "Rispetto alle attività a cui ha dato maggior preferenza al punto 18, con che cifra sarebbe disposto a contribuire?". La domanda a risposta multipla presenta le stesse scelte di intervallo monetario delle domande precedenti, per renderle confrontabili.

19. Rispetto alle attività a cui ha dato maggior preferenza al punto 18, con che cifra sarebbe disposto a contribuire?

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 – 100 €
- Oltre i 100 €

Fig. 17 stralcio delle domande 19.

La sezione C del questionario attraverso nove domande ha l'intento di indagare i **consumi culturali** utili a tracciare il profilo culturale dell'intervistato. Le prime due domande, a risposta dicotomica, riguardano il sistema bibliotecario Finalese: "Frequenta le biblioteche civiche del sistema bibliotecario Finalese?", sistema che comprende le biblioteche di Calice Ligure, Finalborgo e Varigotti, e "Trova accogliente la sede attuale della Biblioteca presso Finalborgo?". Si riduce l'ambito territoriale di inchiesta al Finalese, per quanto riguarda la frequentazione delle biblioteche, per individuare i visitatori occasionali da quelli che conoscono meglio il territorio e usufruiscono dei servizi offerti.

20. Frequenta le biblioteche civiche del sistema bibliotecario Finalese?

- SI NO

21. Trova accogliente la sede attuale della Biblioteca presso Finalborgo?

- SI NO

Fig. 18 stralcio delle domande 20 e 21.

Le domande: "Legge i quotidiani?" e "Con quale frequenza?" sono utili a comprendere e tracciare il profilo culturale dell'intervistato e indirettamente a comprendere se l'intervistato è a conoscenza dei fatti di attualità di cui ha fatto e fa parte tutt'ora anche il caso delle ex Officine Piaggio.

22. Legge quotidiani?

- SI NO

23. Con quale frequenza?

- tutti i giorni
- 1 volta a settimana
- 1 volta al mese
- mai

Fig. 19 stralcio delle domande 22 e 23.

La domanda "Conosce la rivista "Il Quadrifoglio"?" intende indagare una conoscenza specifica. La rivista⁹ si è occupata del caso ex Officine ed è stata portavoce di proposte progettuali promosse da associazioni e gruppi Finalesi per la riqualificazione dell'area.

24. Conosce la rivista "Il Quadrifoglio"?

SI NO

Fig. 19 stralcio della domanda 24.

Di seguito si trova una domanda che tocca il tema dell'associazionismo che, come già detto in precedenza, risulta essere particolarmente sentito nel contesto territoriale del Finalese. Quindi si desidera sapere se l'intervistato "E' iscritto o frequenta qualche associazione?" e in caso di risposta affermativa è richiesto di specificare quale. È importante sapere se si tratta di associazioni interessate ai progetti in atto sul territorio¹⁰ o associazioni di altro genere e non collegate in nessun modo ai temi delle trasformazioni urbanistiche. Indagare il tema dell'associazionismo è inoltre utile poiché permettere di capire quanto un soggetto sia socialmente attivo, quali siano i suoi interessi e la sua rete di rapporti sociali.

25. È iscritto e/o frequenta qualche associazione?

Se SI specifichi quale.

SI NO

.....

Fig. 20 stralcio della domanda 24.

Le ultime quattro domande di questa sezione riguardano i consumi culturali generici, utili ad inquadrare il profilo culturale dell'intervistato: "Quante volta ha

partecipato a un evento culturale nell'ultimo anno?", "Quante volte si è recato al cinema nell'ultimo anno?", "Quante volte si è recato a teatro nell'ultimo anno?" e anche "Pratica sport?". Sono tutte domande formulate secondo un modello a risposta multipla ad eccezione dell'ultima che è a risposta dicotomica corredata da una domanda aperta, utile al sondaggio.

26. Quante volte ha partecipato a un evento culturale (ad esempio festival

enogastronomici, conferenze, concerti, ecc.) nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

27. Quante volte si è recato al cinema nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

Che genere preferisce?.....

28. Quante volte si è recato a teatro nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

29. Pratica sport? Se SI specifichi quale.

SI NO

.....

Fig. 21 stralcio della domanda 24.

⁹ Vedi cap. 4.3

¹⁰ Vedi cap. 4.2

Il questionario si chiude con un'ultima sezione di anagrafica per apprendere quale sia il profilo socio-economico e anagrafico dell'intervistato. Conoscere la provenienza dei soggetti intervistati chiedendo il luogo di residenza e domicilio consente di individuare ad esempio se tra i soggetti intervistati non residenti a Finale qualcuno conosce o risulta essere interessato alle tematiche proposte nel questionario.

30. Sesso:
 F M
31. Età:
32. Comune di residenza:
33. Comune di domicilio:
34. Titolo di studio:
35. Professione:

Fig. 22 stralcio delle domande 30,31,32, 33, 34, 35.

36. È sposato/a?
 SI NO
37. Ha figli?
 SI NO
38. Il suo nucleo familiare è composto da:
 1 persona
 2 persone
 3 persone
 4 persone
 Più di 4 persone

Fig. 23 stralcio delle domande 36, 37, 38.

TIPO II

La sezione A della tipologia II di questionario parte dal presupposto che l'intervistato sia in grado di riconoscere visivamente l'area delle ex Officine poiché per prendere parte alla visita guidata organizzata dal FAI si è recato sul sito perché, nel caso dei questionari depositati in Biblioteca, ha deciso spontaneamente di compilare un questionario su quel tema dopo aver letto l'introduzione.

Buongiorno,

sono Giulia e per la mia tesi di laurea in Architettura al Politecnico di Torino mi sto occupando dello studio dell'area delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure.

Mi interesserebbe sapere se questa fabbrica e la sua storia sono conosciute.

Le chiedo, quindi, cortesemente di rispondere a poche domande per chiarire i miei interrogativi. Il questionario avrà una durata di circa cinque minuti. Come ogni questionario presenta una parte più legata all'anagrafica e una più mirata all'oggetto della mia tesi. Ci terrei al suo giudizio obiettivo.

Grazie per la collaborazione!

Fig. 24 stralcio introduzione.

A differenza del tipo I questo questionario non entra nel dettaglio rispetto alle preferenze dei progetti proposti ma richiede solo in linea generica "Da 1 a 5 quanto ritiene che siano valide queste proposte? E perché?" con una domanda a risposta multipla arricchita da una richiesta di motivare la preferenza con una domanda a risposta aperta.

11. Da 1 a 5 quanto ritiene che siano valide queste proposte? E perché?
 1 2 3 4 5

Fig. 25 stralcio delle domanda 11.

Per gli stessi motivi citati sopra la domanda che nella tipologia I richiedeva "Disponga in ordine di preferenza le attività che vorrebbe vedere nel nuovo progetto:" è stata modificata in "disponga in ordine di preferenza le attività che ritiene essere più utili alla cittadinanza di Finale Ligure:" mentre le categorie di scelta sono rimaste le stesse.

14. Disponga in ordine di preferenza le attività che ritiene essere più utili alla cittadinanza di Finale:

- Attività culturali:
 - museo _____
 - biblioteca _____
 - archivio storico _____
 - sala conferenze _____
 - aule studio _____

- Attività sportive:
 - arrampicata _____
 - sport acquatici _____
 - campo sportivo all'aperto _____

- Attività ricreative:
 - spazi per associazioni _____
 - circoli ricreativi _____
 - spiaggia attrezzata _____
 - discoteca _____

- Attività produttive/commerciali:
 - piccole imprese e start up _____
 - artigianato locale _____
 - centro commerciale _____

Fig. 26 stralcio delle domande 14.

Tutte le altre domande relative ai temi della disponibilità a donare e al tracciamento del profilo socio-culturale dell'intervistato sono rimaste invariate rispetto alla tipologia I di questionario.

9.3 ASPETTI DI INNOVAZIONE

L'utilizzo di uno strumento di indagine come il questionario, ampiamente utilizzato da diverse discipline di ambito quali la sociologia, la valutazione economica, e che si sviluppa secondo uno standard predefinito è stato in questo caso ripensato e arricchito di alcuni elementi.

In particolare è stata aggiunta una sezione, la Sezione A, che contiene domande esclusivamente riferite alla conoscenza del bene da parte dell'intervistato, alla sua percezione e al suo legame con esso. Rispetto alle tre sezioni che caratterizzano la struttura della Valutazione Contingente, l'aggiunta di una quarta batteria di domande permette di indagare in maniera più approfondita gli aspetti legati al tema della memoria collettiva e della percezione di un bene architettonico. Ai fini di questa ricerca infatti risulta di fondamentale importanza riuscire a percepire, a livello esplorativo, quanto questi aspetti possano influire nei giudizi espressi rispetto alle scelte di *policy design*.

A sostegno di questa ricerca è stato aggiunto un ulteriore elemento ovvero l'utilizzo di domande tese a valutare le *Visual Preferences* degli intervistati, richiedendo di esprimere un giudizio riguardo a situazioni ipotetiche, ossia ai progetti presentati per l'area. Si tratta di richiedere la valutazione di scenari possibili attraverso una modalità utilizzata per lo più per la valutazione di paesaggi o progetti già realizzati. In questo caso invece la valutazione è spostata ex ante e si rivela utile come linea guida da seguire nel determinare le scelte progettuali.

Si preannuncia inoltre che le percezioni riscontrate negli intervistati tramite la somministrazione dei questionari sono state inserite nelle analisi SWOT.

Lo scopo è quello di arricchire lo strumento di analisi di dati direttamente indagati e di inserire all'interno del processo decisionale le percezioni degli intervistati.

9.4 ANALISI DEI RISULTATI

Le metodologie utilizzate per l'analisi dei dati afferiscono alla categoria dell'analisi di statistica descrittiva: sintetizzano i dati attraverso l'uso di strumenti grafici (diagrammi) che descrivono gli aspetti salienti dei dati raccolti. Attraverso queste analisi si definiscono i profili e le frequenze di risposta.

I questionari compilati utilizzando le tre diverse modalità sono stati in totale 124, di cui 60 compilati durante la visita del FAI, 35 di quelli posizionati in biblioteca e 29 questionari compilati faccia a faccia.

Per le analisi statistiche si è ritenuto opportuno inserire le risposte in un unico database per ottenere frequenze superiori e poter sviluppare analisi di più ampio respiro. Il numero totale sarà poi confrontato con i parziali ottenuti dai tre blocchi di questionari. Le domande del questionario tipo I che non compaiono nel questionario tipo II sono state analizzate separatamente sul campione di 29 risposte.

Si è piuttosto tentato di suddividere i rispondenti ai questionari in due categorie a posteriori: gli abitanti del luogo, residenti a Finale o nei dintorni, dai turisti, occasionali o abituali. Questa suddivisione del bacino d'utenza è risultata utile alla comprensione complessiva dell'analisi dei risultati ottenuti.

È risultato quindi che:

Il 30 % degli intervistati (36 persone) sono residenti o domiciliati in Liguria, il 29 % (35 persone) provengono da altre regioni, in particolare Piemonte e Lombardia, e il 41 % (50 persone) dei rispondenti è residente e/o domiciliato a Finale Ligure.

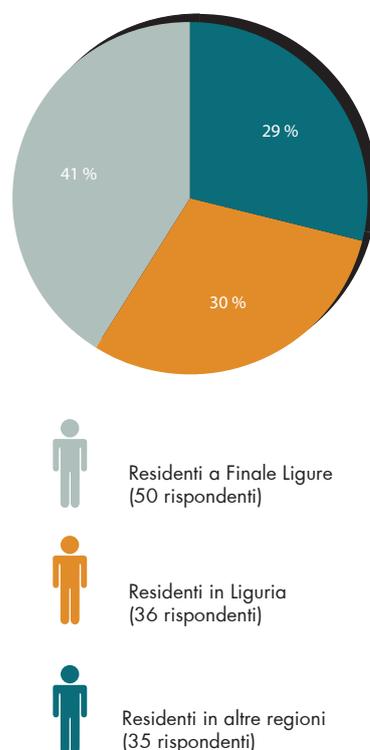


Fig. 1 Suddivisione degli intervistati in tre categorie.

Si può quindi tracciare un grafico rappresentante il bacino d'utenza intercettato dall'area oggetto di ricerca e rilevando che l'area intercetta un target infraregionale del 29%.

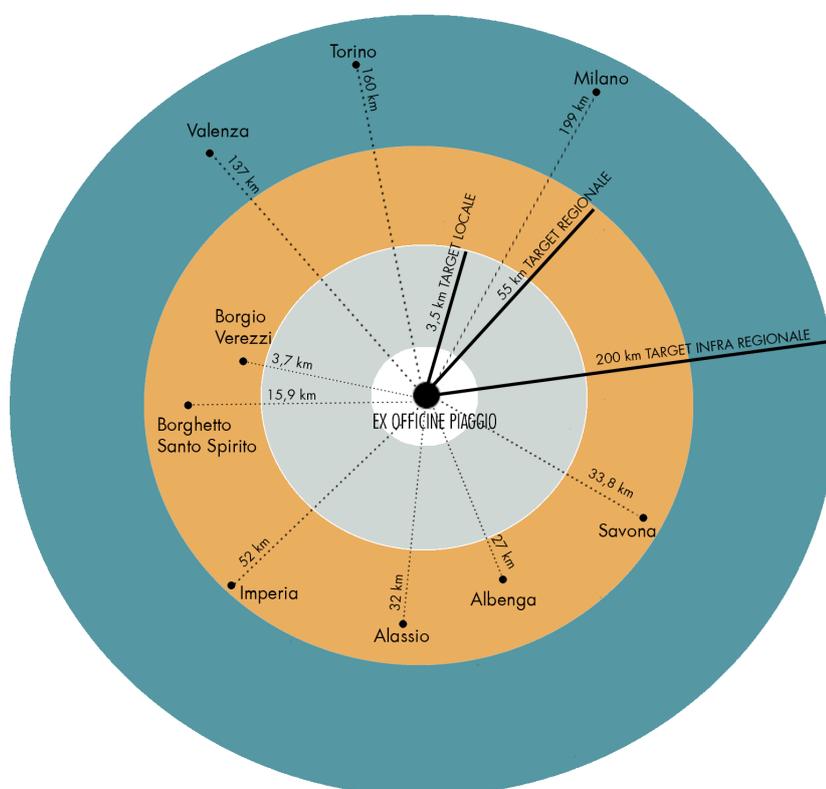


Fig. 2 Rappresentazione grafica del bacino d'utenza intercettato dall'area ex Officine Piaggio.

I DATI RACCOLTI

VISIBILITA'

Il 38,7% dei rispondenti (48 persone) conosce le ex Officine Piaggio poiché abita o lavora a Finale Ligure, mentre il 22,6 % (28 persone) perché lo ritiene un complesso noto.

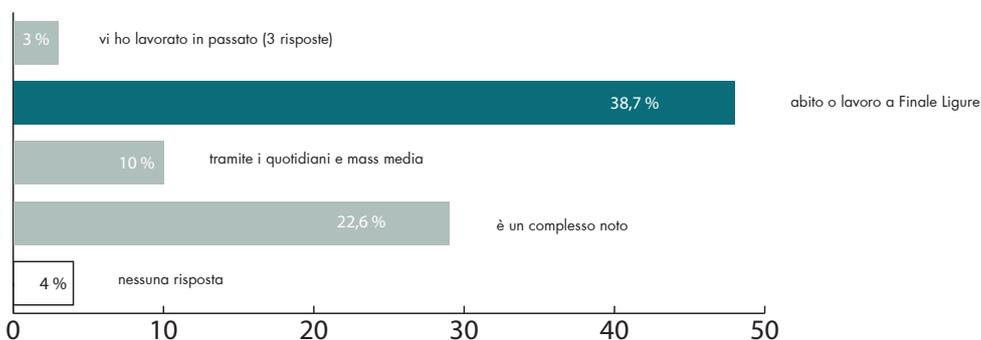


Fig. 3 Risposte alla domanda 1 (elaborazione grafica personale)

Alla richiesta di specificare cosa significa per lei questo complesso industriale, la risposta più frequente è stata quella data dal 32 % dei rispondenti che riconoscono le ex Officine come un insieme di **edifici storici**, e dal 31% che li riconoscono come **edifici simbolici**. Le altre frequenze sono state in proporzione meno rilevanti.

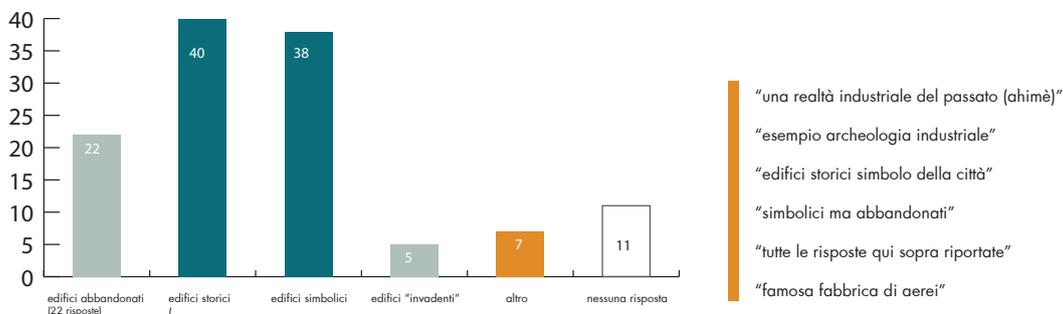


Fig. 4 Risposte alla domanda 2 (elaborazione grafica personale)

È risultato poi che il 60% degli intervistati abbia seguito le vicende relative alla dismissione della fabbrica e dei progetti futuri.

HA SEGUITO LE VICENDE RIGUARDANTI LA FABBRICA?

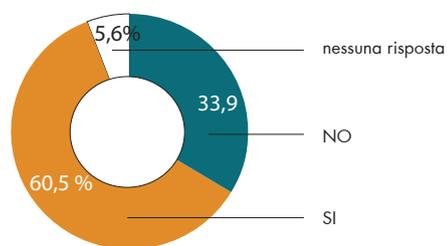


Fig. 5 Risposte domanda 3 (elaborazione grafica personale)

Il dato riguardante la conoscenza del progettista di questo complesso è stato per lo più confermato: il 64,55 % degli intervistati **non era a conoscenza** di chi fosse e del fatto che avesse progettato a partire dal 1917 le componenti più significative del complesso.

CONOSCE GIUSEPPE MOMO?

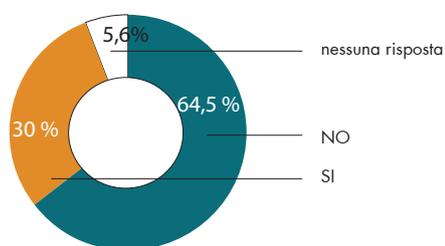


Fig. 6 Risposte alla domanda 4 (elaborazione grafica personale).

Si è rilevato un risultato quasi paritario alla domanda 5: il 49% degli intervistati ha amici e parenti che hanno lavorato in passato in questa fabbrica mentre il 48% dei rispondenti no.

HA PARENTI O AMICI CHE HANNO LAVORATO ALLE EX OFFICINE PIAGGIO?

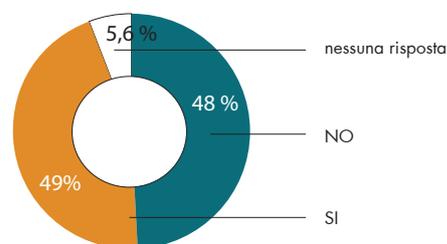


Fig. 7 Risposte alla domanda 5 (elaborazione grafica personale).

È risultato anche che il 49% degli intervistati ha risposto che **non era a conoscenza** della decisione presa dalla Soprintendenza, ma un numero maggiore di rispondenti (64,5%) ha risposto che concorda con il parere della Soprintendenza, ovvero la conservazione di parte del complesso e in particolare dell'hangar.

ERA A CONOSCENZA DEL PARERE DELLA SOPRINTENDENZA?

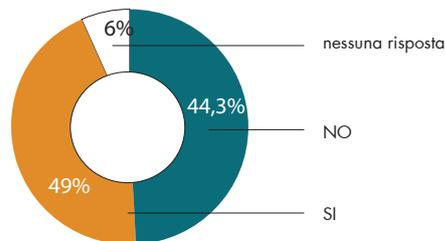


Fig. 8 Risposte alla domanda 6 (elaborazione grafica personale).

CONCORDA CON IL PARERE DELLA SOPRINTENDENZA?

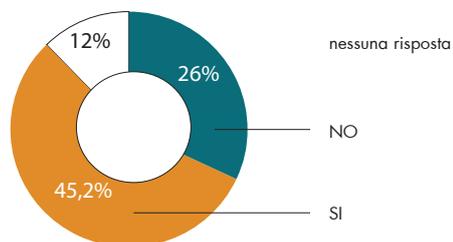


Fig. 9 Risposte alla domanda 7 (elaborazione grafica personale).

Alla richiesta di esprimere un parere tramite risposta aperta il 31 % degli intervistati non ha risposto. Il picco delle frequenze, 20,9%, si rileva invece per le persone che hanno indicato come motivazione prevalente, per giustificare la conservazione del complesso, la **memoria storica**. Il 9,6% degli intervistati ha riconosciuto il suo valore architettonico mentre il 4% ha dichiarato il contrario e l'11% l'ha riconosciuta come area da riqualificare. Dalle risposte a domanda aperta sono state desunte a posteriori delle categorie, secondo il **Content Identified Method (CMI)**, ovvero analizzando le risposte che avevano ottenuto una frequenza maggiore e raggruppandole per il contenuto espresso. È stato possibile utilizzare questo metodo grazie al numero ridotto di questionari analizzati.

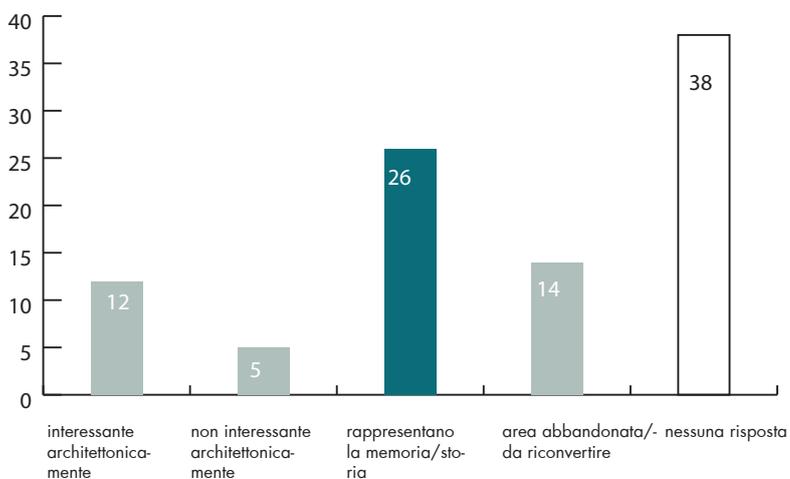


Fig. 10 Risposte alla domanda 8 (elaborazione grafica personale).

PROCESSUALITA' e DIBATTITO

Tra coloro che si sono dichiarati favorevoli alla conservazione, in pochi hanno però partecipato ad attività di salvaguardia, solo 7 persone sul totale.

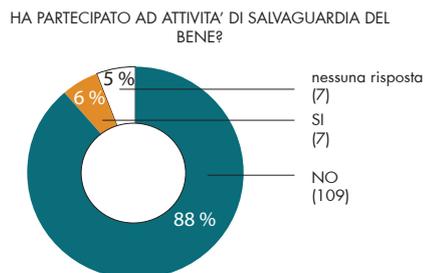


Fig. 11 Risposte alla domanda 9 (elaborazione grafica personale).

Per quanto riguarda le proposte di trasformazione l'80% degli intervistati ritiene che sia necessario un progetto di trasformazione dell'area ma solo il 38% conosce progetti già proposti.

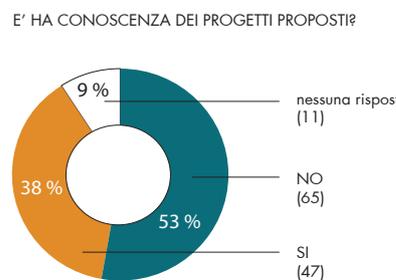
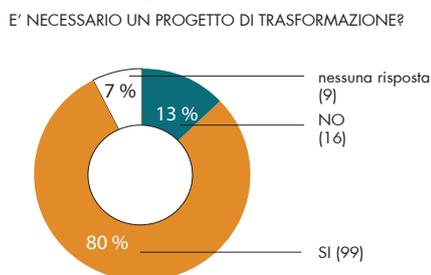


Fig. 12 Risposte alla domanda 10 e 11 (elaborazione grafica personale).

Un altissimo numero di risposte mancanti si è verificato alla domanda che richiede di esprimere una valutazione numerica da 1 a 5 riguardo alle proposte già presentate. La motivazione può derivare da una scarsa conoscenza reale di queste proposte. Tra i rispondenti c'è stata una prevalenza di giudizi compresi da 1 a 3.

"troppo residenziale, manca attrattiva turistica (piscina/stadio/arena concerti)"

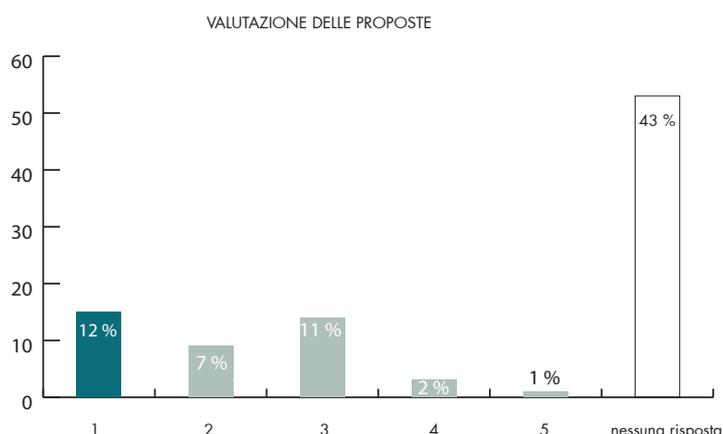


Fig. 13 Risposte alla domanda 12 (elaborazione grafica personale).

La risposta a domanda aperta successiva che chiedeva di esprimere una motivazione rispetto alla preferenza espressa ha ottenuto il 10% di risposte. La maggioranza di queste rilevava un'eccessiva cubatura costruita e un intervento troppo residenziale. Si riportano di seguito le più significative:

"si dovrebbe armonizzare il nuovo contesto edilizio con quello già esistente"

"non rispecchiano per nulla lo stile tradizionale ligure"

"occorre valutare la conservazione degli edifici più significativi ma occorre anche dare nuovi spazi alla città"

"poco chiaro l'uso pubblico degli spazi"

"troppi interventi residenziali (eccessiva cubatura) in un'area depressa, e a ridosso della Caprazzoppa dove prende pochissimo sole"

DAP E PREFERENZE

Si rileva che il 52% dei rispondenti non ha mai partecipato ad una campagna di raccolta fondi per un progetto culturale. Di contro il 41 % di rispondenti dichiara invece di aver già partecipato ad una campagna di crowdfunding in favore di un progetto culturale. Si raggiunge una situazione quasi paritaria tra le percentuali, con una bassa percentuale, 7 %, di non risposte.

HA MAI PARTECIPATO AD UNA CAMPAGNA DI RACCOLTA FONDI?

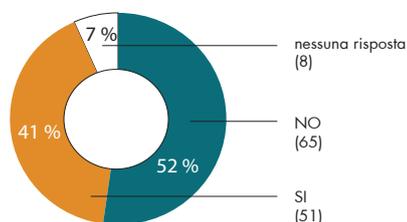


Fig. 14 Risposte alla domanda 14 (elaborazione grafica personale).

Al contrario si registra un'alta frequenza di non rispondenti alla domanda che richiede a quanto ammonta il contributo versato, 56 %. Tra la percentuale di rispondenti alla domanda la frequenza maggiore si registra tra chi ha versato un contributo compreso tra i 5 e i 10 euro, il 19 % degli intervistati.

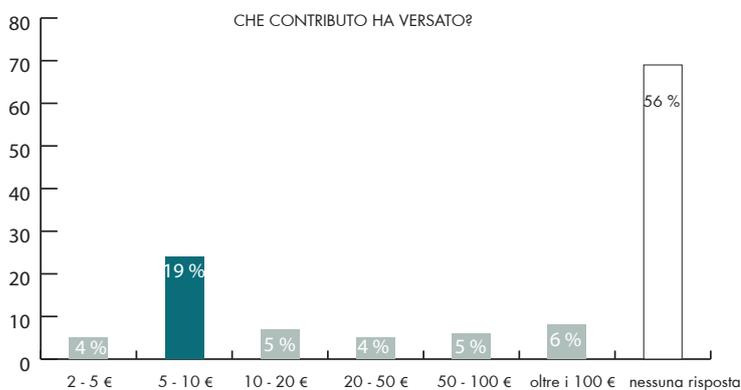


Fig. 15 Risposte alla domanda 15 (elaborazione grafica personale).

Le preferenze rilevate per le attività culturali sono in ordine di preferenza: spazio biblioteca, museo, archivio storico, sala conferenze, aule studio. In generale i valori non hanno frequenze molto diverse e si tende ad un livellamento delle scelte.

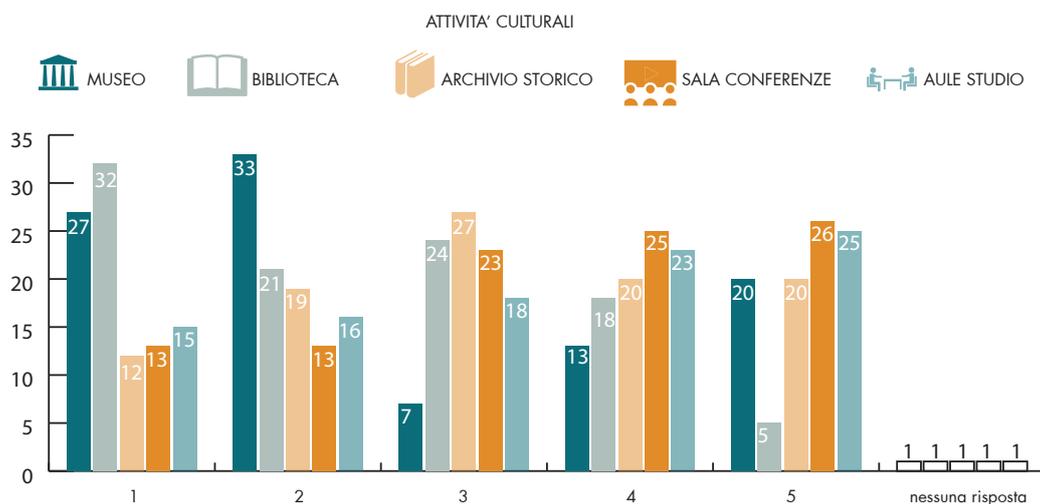


Fig. 16 Risposte alla domanda 15 (elaborazione grafica personale).

Per le attività sportive la preferenza maggiore dichiarata è in ordine: arrampicata, sport acquatici e campo sportivo.

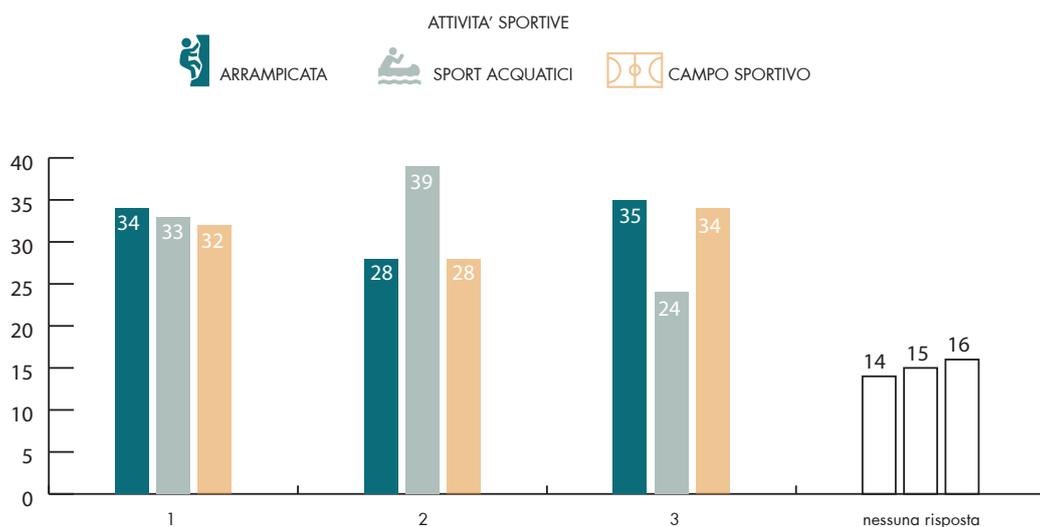


Fig. 17 Risposte alla domanda 16 (elaborazione grafica personale).

Per le attività ricreative si ottiene il 51,6 % di risposte che vedono la presenza di una discoteca all'ultimo posto tra le preferenze. Si registra invece al primo posto la preferenza espressa per spazi per attività associative.

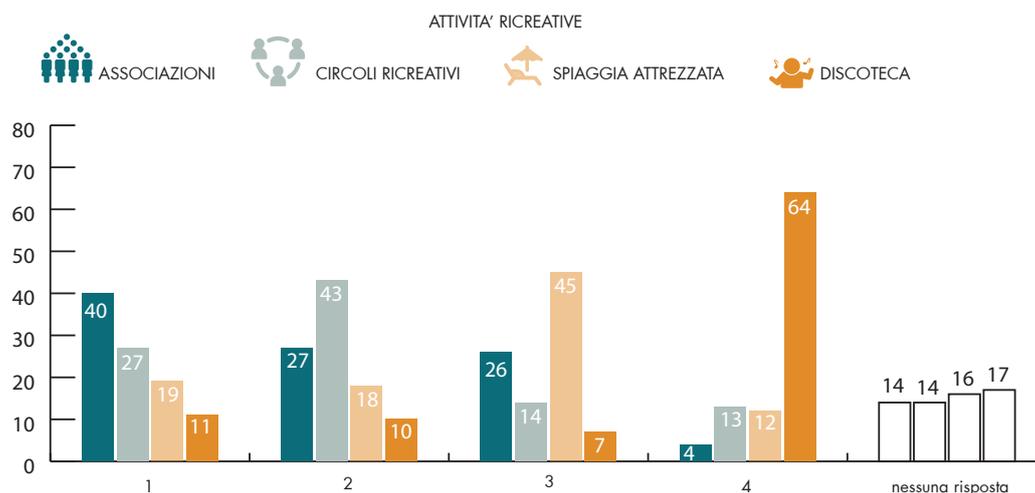


Fig. 18 Risposte alla domanda 16 (elaborazione grafica personale).

Tra le attività produttive le start up e l'artigianato ottengono il maggior numero di preferenze.

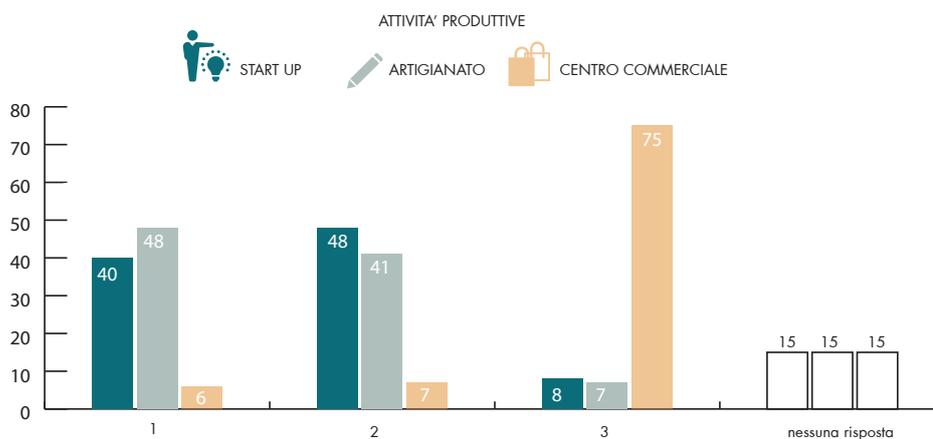


Fig. 19 Risposte alla domanda 17 (elaborazione grafica personale).

A questo punto viene riproposta la domanda che richiede con che cifra si è disposti a contribuire, questa volta rispetto alle possibili attività da insediare.

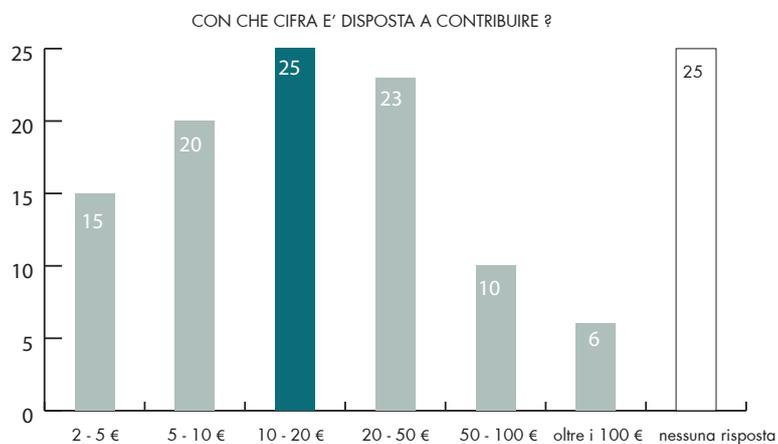


Fig. 20 Risposte alla domanda 19 (elaborazione grafica personale).

La comparazione tra la cifra versata in passato e quella da versare ipoteticamente per un progetto di riqualificazione del complesso risulta però favorevole: si rileva un aumento delle risposte con solo il 20% di risposte nulle a fronte del 56% della domanda precedente. Una percentuale maggiore di rispondenti si ritiene disposta a versare un contributo compreso tra i 10-20, e tra i 20 e i 50.

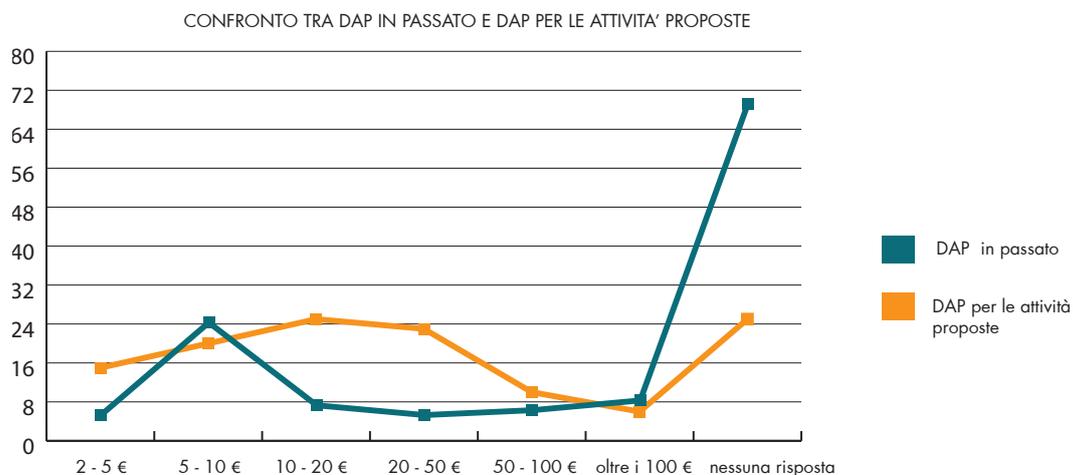


Fig. 21 Risposte alla domanda 15 (fig. 15) e 19(fig. 20), (elaborazione grafica personale).

PROFILO CONSUMI CULTURALI

La prima domanda verte sulla frequentazione e la richiesta di esprimere un giudizio sugli spazi ospitanti il Sistema Bibliotecario finalese.

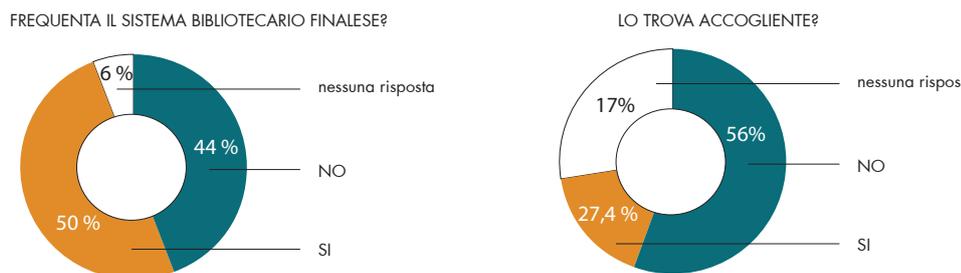


Fig. 22 Risposte alla domanda 20 e 21, (elaborazione grafica personale).

La rivista "il Quadrifoglio", trimestrale di informazione sulle trasformazioni del territorio risulta per lo più sconosciuta: 82 persone non la conoscono, 36 sì.

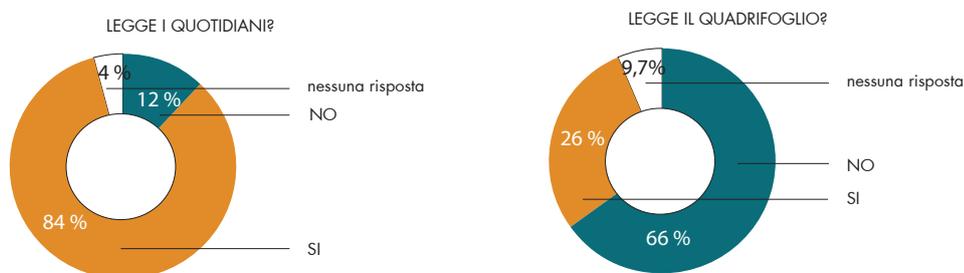


Fig. 23 Risposte alla domanda 22 e 23, (elaborazione grafica personale).

Mentre la richiesta di specificare le associazioni frequentate ha ottenuto la risposta di un totale di 31 persone, solo 11 di queste frequenta associazioni interessate al caso ex Officine o alle trasformazioni del territorio in genere: FAI, Amici della Biblioteca, Associazione E. Celesia, Entrotterra Onlus, Centro Storico del Finale.

Per quanto riguarda la frequentazione di eventi culturali, cinema e teatro si ha una maggioranza di partecipazione di due volte all'anno per tutte le tre categorie.

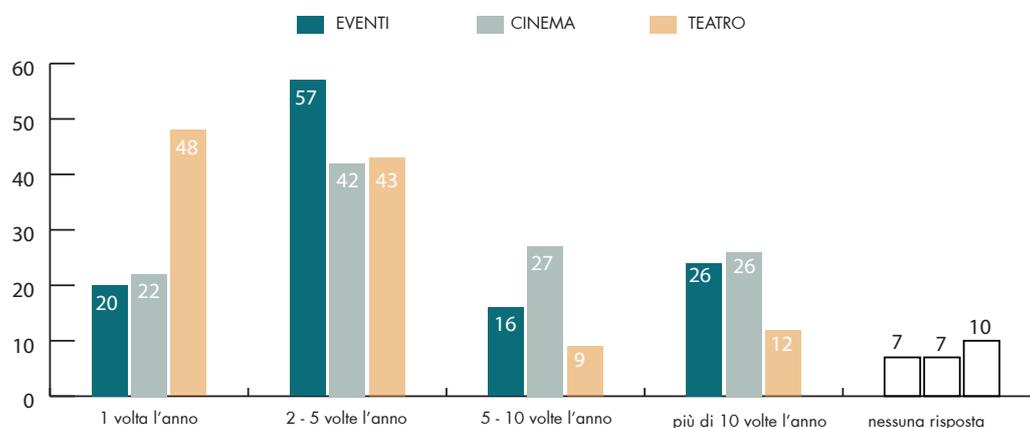


Fig. 24 Risposte alla domanda 24, (elaborazione grafica personale).

Tra il 56 % dei rispondenti ha dichiarato di praticare SPORT e di questi il 7% pratica attività sportive *outdoor* (Mountain Bike, MTB, ciclismo, arrampicata, *running*). Anche in questo caso le categorie sono state individuate attraverso il metodo CIM.

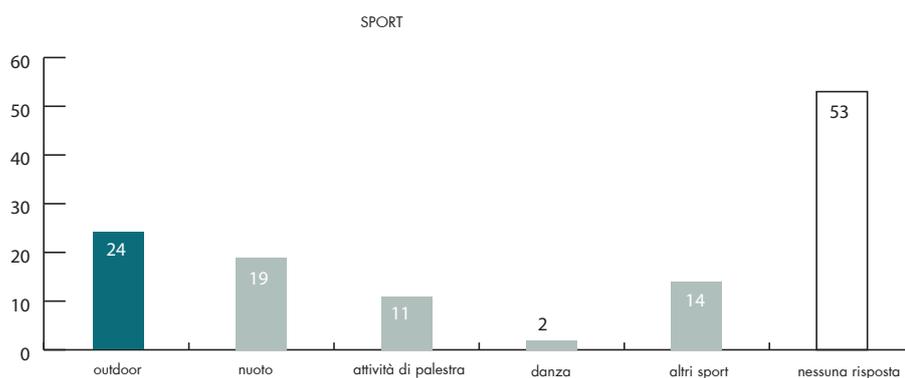


Fig. 25 Risposte alla domanda 25, (elaborazione grafica personale).

PROFILO ANAGRAFICO

Per quanto riguarda le fasce d'età la frequenza maggiore si registra nella fascia d'età compresa tra i 46 e i 64 anni.

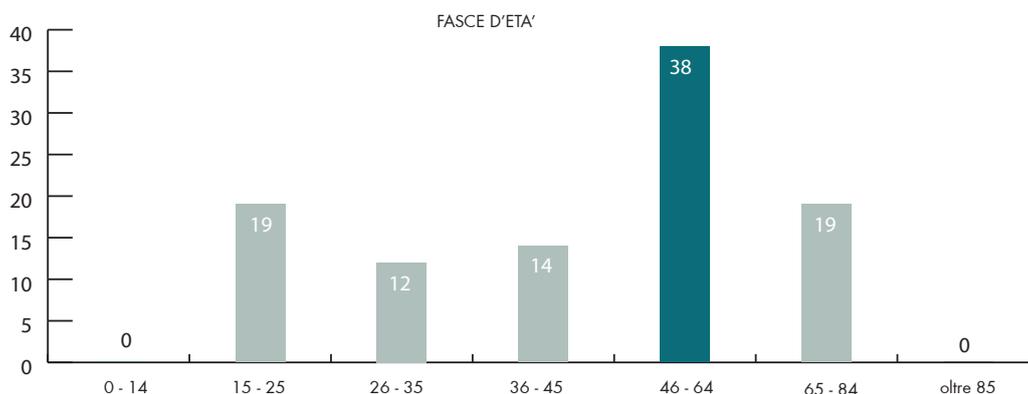


Fig. 26 Risposte alla domanda 26, (elaborazione grafica personale).

Si è rilevata tra gli intervistati una prevalenza di impiegati, il 20%. È presente anche un numero discreto, il 14,5 %, di intervistati appartenenti alla categoria geometri, architetti e ingegneri.

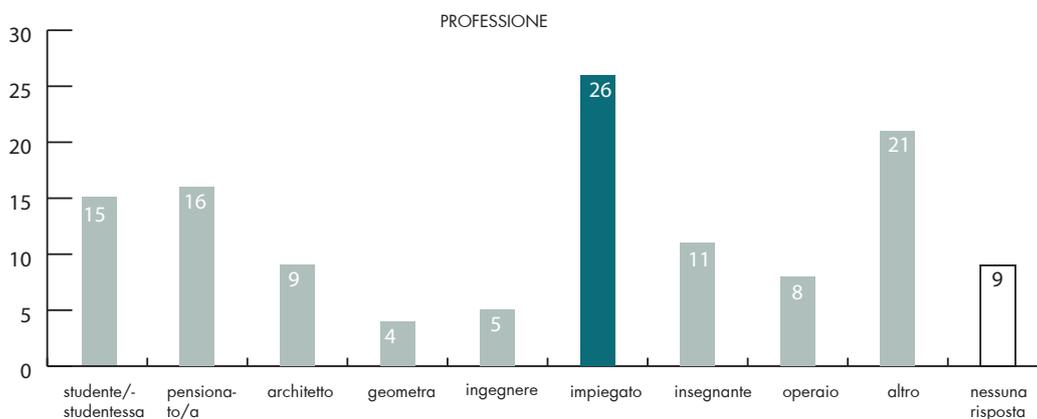


Fig. 27 Risposte alla domanda 27, (elaborazione grafica personale).

sati/non sposati e presenza di figli o meno. Sul totale 60 persone non sono sposate e 57 non hanno figli mentre 59 sono sposate e 62 hanno figli.

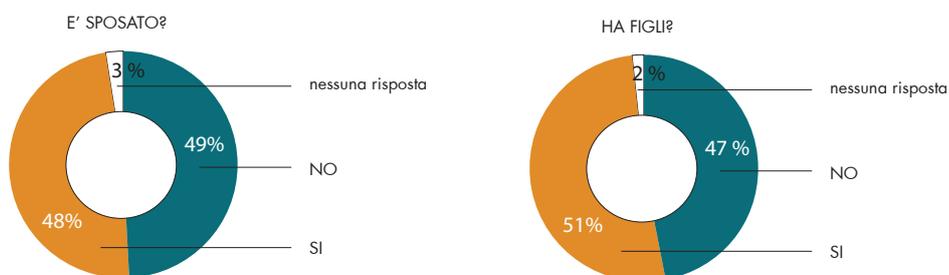


Fig. 28 Risposte alla domanda 28 e 29, (elaborazione grafica personale).

Il nucleo familiare è composto in prevalenza da 4 persone:

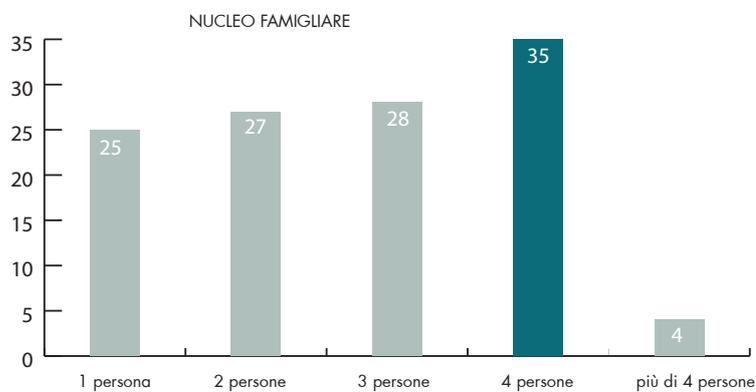


Fig. 29 Risposte alla domanda 30 (elaborazione grafica personale).

VISUAL PREFERENCES

Dal grafico risulta che nel primo caso ci sia stata una prevalenza di preferenze con voto 3, intermedio, nel caso delle immagini riguardanti il PUO mentre nel secondo caso si rileva una maggioranza di risposte con votazione 4 e 5. Si deduce quindi una preferenza generale maggiore per le immagini rappresentanti il progetto della Variante al PUO.

"non in linea con lo stile del luogo": voto 1

"mi sembra più "nuovo" darebbe un'immagine più moderna ad una cittadina dallo stile un po' vecchiotto": voto 5

VISUAL PREFERENCES: ■ P.U.O. ■ VARIANTE AL P.U.O.

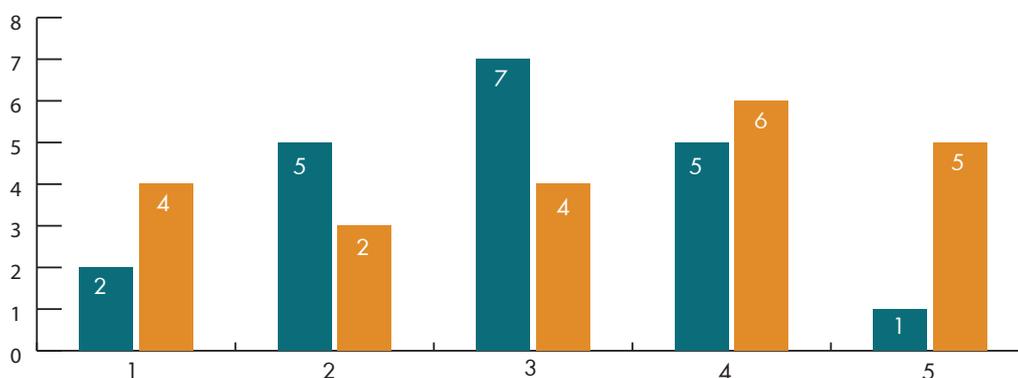


Fig. 30 Confronto tra le preferenze espresse per il P.U.O. e per la Variante del P.U.O.

Risposte significative alla richiesta di chiarimenti sulla preferenza espressa per le immagini relative al PUO:

"non è assolutamente inserita nel contesto attuale" : voto 1

"preferisco edifici con un po' più di design" : voto 3

"prevede molto verde" : voto 4

Risposte significative alla richiesta di chiarimenti sulla preferenza espressa per le immagini relative alla variante:

"questa variante sembra valorizzare la

RELAZIONI TRA VARIABILI

Si mettono ora in relazione le variabili, ovvero le risposte date a due domande differenti, analizzate attraverso l'utilizzo di una tabella doppia entrata da cui si ricavano le informazioni sotto presentate. Queste analisi sono tese ad indagare in maniera più approfondita gli argomenti al centro di questa ricerca.

Il complesso ex Officine Piaggio è un complesso noto per la quasi totalità degli intervistati, 110 persone su 124 hanno dichiarato di conoscerlo. In particolare è interessante valutare la relazione tra coloro che conoscono il complesso e hanno relazioni di amicizia o parentela con un ex lavoratore Piaggio e la risposta che hanno dato alla domanda che richiede di esprimere cosa rappresenta il complesso.

È risultato infatti che tra i rispondenti che hanno dichiarato di avere rapporti di amicizia o parentela con un lavoratore Piaggio (51 su 124 rispondenti) c'è una maggiore conoscenza del bene e delle sue vicende e lo si riconosce con maggior frequenza, il 40%, come un complesso di edifici storici e con percentuale del 36% come edifici simbolici.

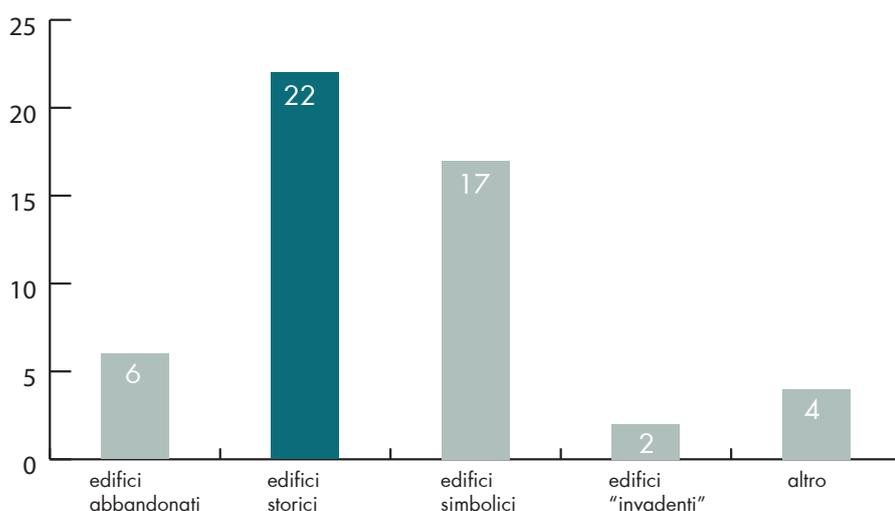


Fig. 31 Risposte del sottoinsieme dei 51 rispondenti alla domanda 3 (elaborazione grafica personale)

DEMOLIZIONE O CONSERVAZIONE

Per valutare l'effettiva concordanza tra le risposte date dagli intervistati in merito al dibattito demolizione o conservazione richiesto nella domanda: "Concorda con il parere della Soprintendenza [di conservare gli edifici di pregio del complesso, l'hangar]?", si è messa in relazione la domanda relativa alla conoscenza del bene.

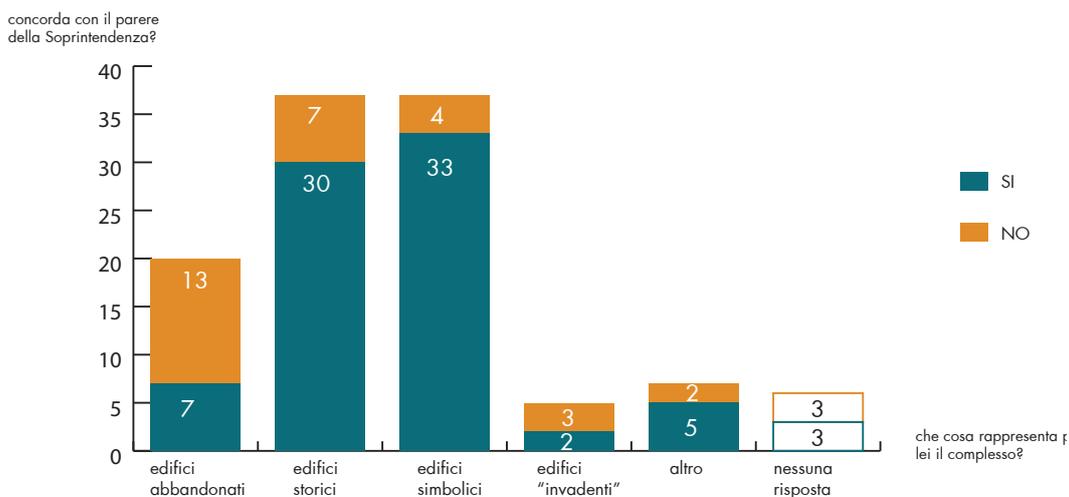


Fig. 32 Frequenze di risposta alle domande poste in relazione (elaborazione grafica personale).

È risultato che i rispondenti che considerano il complesso ex Officine Piaggio come un insieme di edifici storici o un insieme di edifici simbolici concordano con il parere della Soprintendenza ossia la conservazione degli edifici di pregio del complesso.

Occorre osservare che tra i rispondenti che si dichiarano favorevoli alla conservazione 57 persone hanno seguito le vicende relative alla riqualificazione dell'all'area mentre 23 persone no. Al contrario 46 persone contro 34 pur non essendo a conoscenza del nome di Giuseppe Momo come progettista si dichiarano favorevoli alla conservazione.

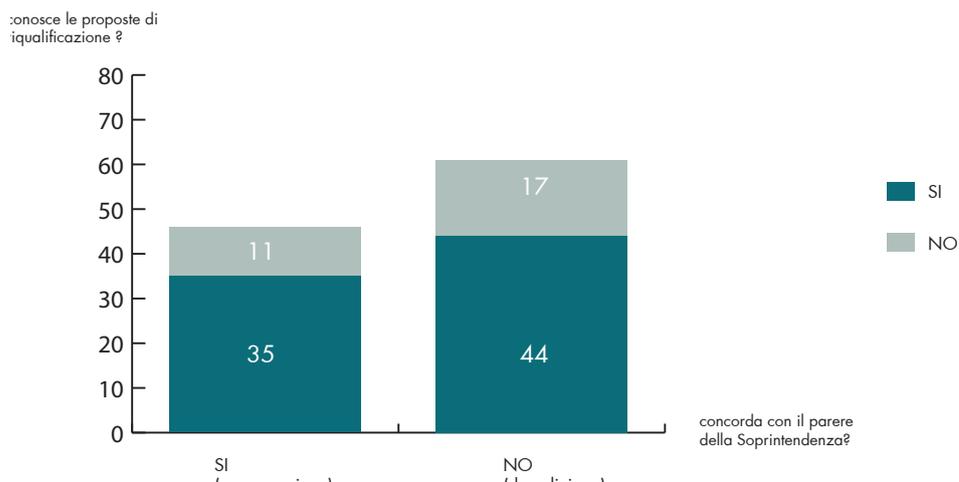


Fig. 33 Frequenze di risposta alle domande poste in relazione (elaborazione grafica personale).

VALIDITÀ DELLE PROPOSTE

Mettendo in relazione le risposte date alla domanda "che cosa rappresenta il complesso di edifici ex Officine Piaggio?" e le valutazioni riguardo la validità delle proposte del P.U.O. si intende valutare in che modo il riconoscere questi edifici come portatori di memoria storica influisce sulla preferenza di una proposta progettuale.

Si rileva che gli intervistati che hanno risposto "edifici storici" hanno indicato preferenza 3 su 5 come risposta con frequenza maggiore. Anche nel caso in cui la risposta data sia stata "edifici "simbolici"" le votazioni alle proposte sono rilevate prevalentemente tra 1 e 3 ma si rilevano anche votazioni 4 (2) e 5 (1). Esiste quindi una discordanza di valutazione.

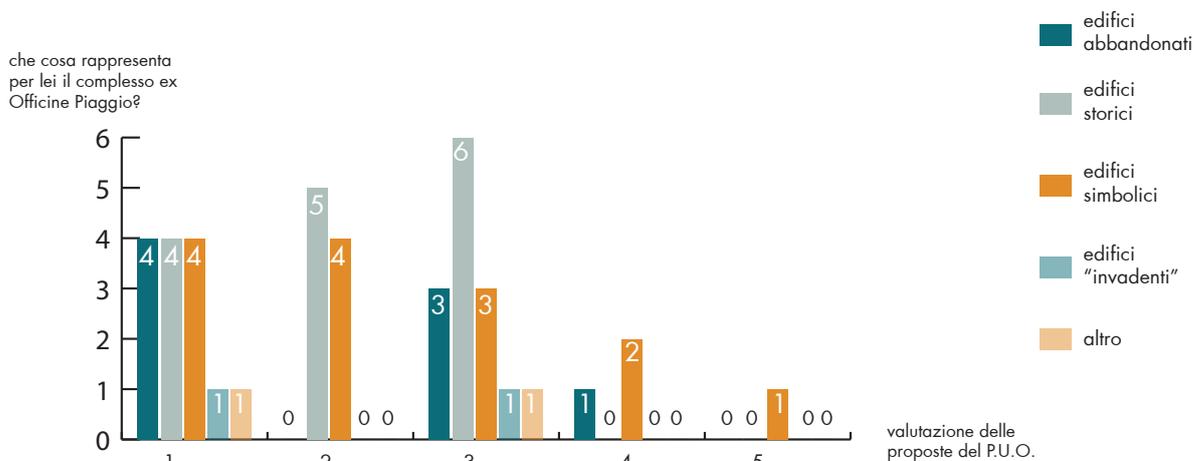


Fig. 34 Frequenze di risposta alle domande poste in relazione (elaborazione grafica personale).

Tra i dati socio-anagrafici analizzati in relazione a alla validità delle proposte presentate il più rappresentativo risulta essere la professione svolta dai rispondenti. Si rileva infatti che la percentuale di risposta che vota con valore 1, è più alta nella categoria pensionati e architetti. In particolare si è operata la scelta di suddividere in tre diverse colonne di frequenza gli intervistati che si ritiene appartenenti alla categoria esperti. Si tratta infatti di professionalità dotate di diverse sensibilità e conoscenze verso il temi trattati.

valutazione delle
proposte del P.U.O.

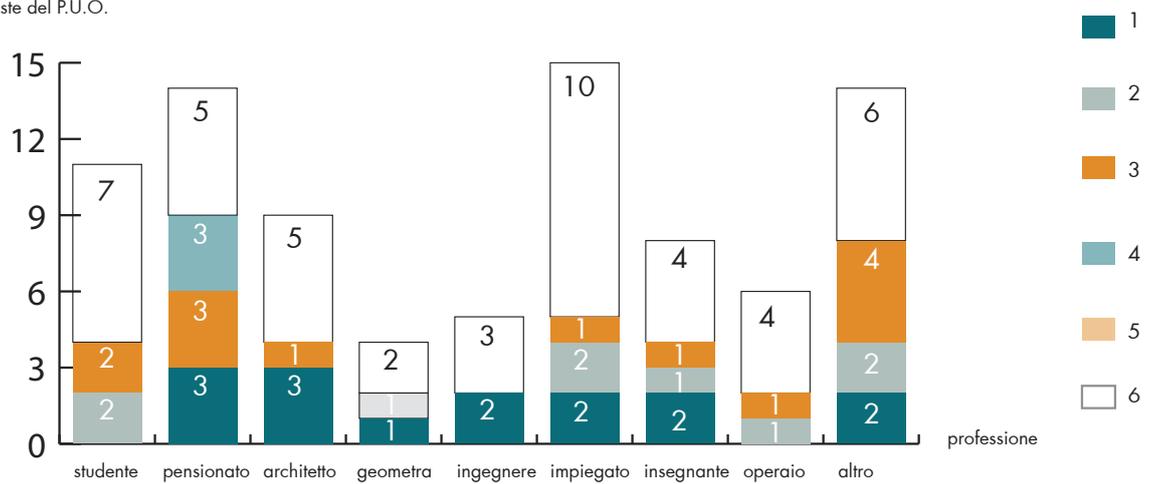


Fig. 35 Frequenze di risposta alle domande poste in relazione (elaborazione grafica personale).

LA DPA

La relazione tra la disponibilità a donare indicata da chi ha svolto attività di salvaguardia, 7 rispondenti, rispetto a chi non le ha svolte, 109 rispondenti, mostra, nonostante la disparità di percentuale, la disponibilità a donare un compenso maggiore da parte di chi ha partecipato ad attività di salvaguardia: nel primo caso 3 persone su 7 sono disposte a donare oltre i 100 euro, e nel secondo caso 3 persone su 109 sono disposte a donare oltre i 100 euro.

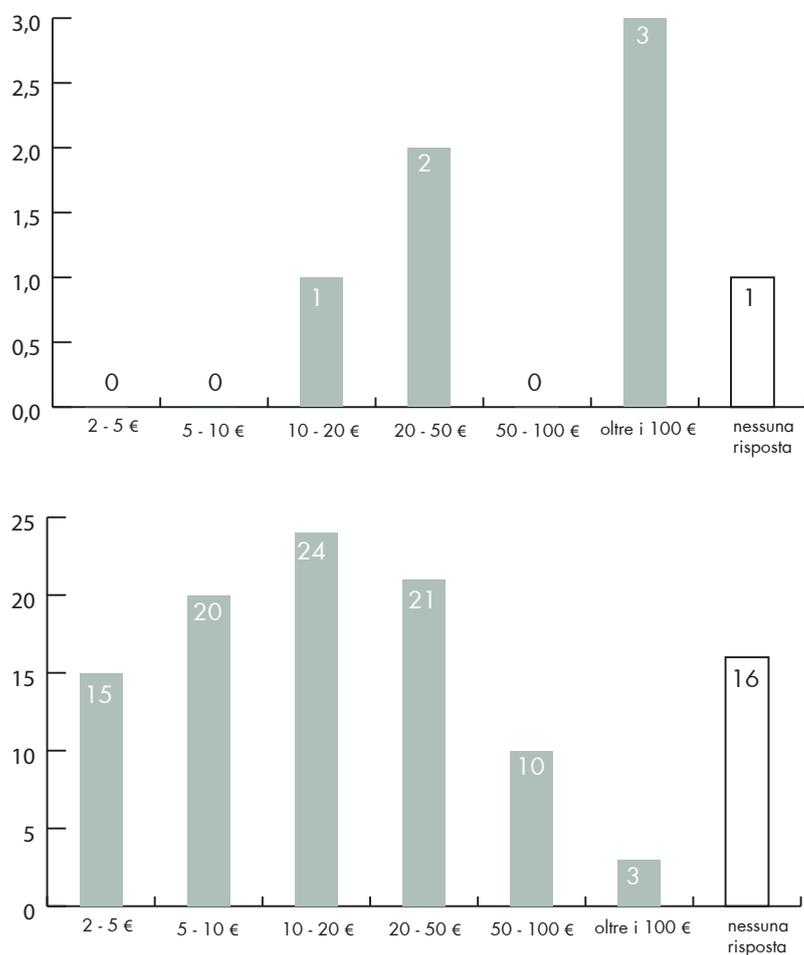


Fig. 36 Confronto tra sottoinsiemi di rispondenti (elaborazione grafica personale).

TURISTI E RESIDENTI

Rispetto ai sottogruppi individuati in precedenza a seconda della provenienza dei rispondenti, residenti a Finale Ligure, residenti in Liguria e residenti in altre regioni italiane, si sono svolte delle comparazioni tra le risposte date alle domande che relative in particolare alla conoscenza del bene.

In particolare si sono analizzate le risposte alla domanda: "Come è venuto a conoscenza della presenza delle ex Officine Piaggio?", per tentare di approfondire il tema della visibilità di questo bene. Risulta un'alta frequenza di risposte (12), da parte dei residenti in altre regioni, che riconoscono il complesso come noto.

Per quanto riguarda i residenti a Finale Ligure invece la frequenza più alta (33) si registra per la risposta "abito o lavoro a Finale". Per i residenti in altri comuni della Liguria si registrano frequenze quasi paritarie (9 e 10) per le risposte "abito o lavoro a Finale" e "è un complesso noto".

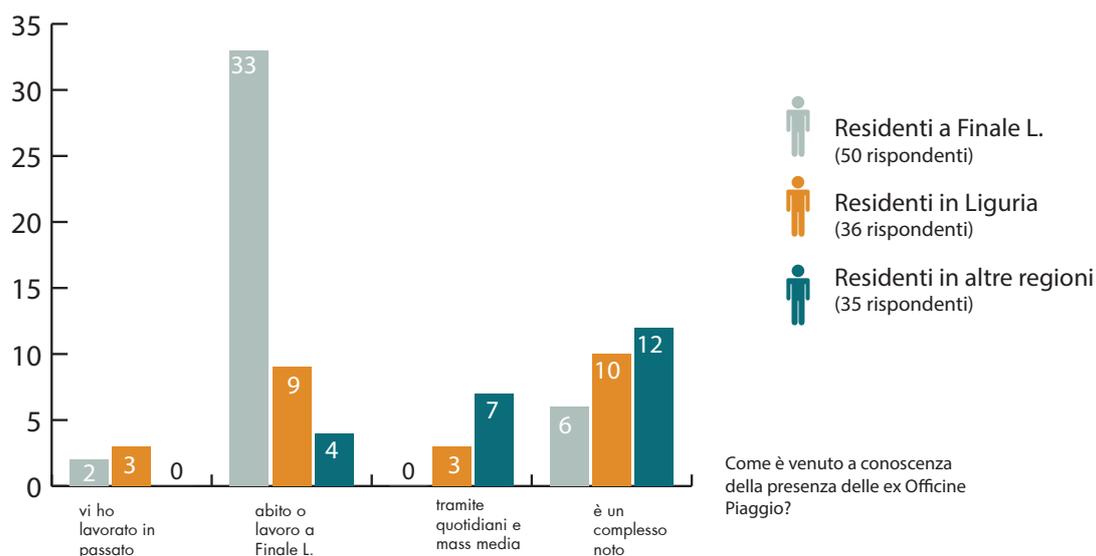


Fig. 37 Confronto tra le risposte date dai sottogruppi di provenienza individuati (elaborazione grafica personale).

Si sono poi valutate le risposte dei tre sottogruppi alla domanda: " Che cosa significa per lei questo complesso?", con l'intento di registrare quale possa essere la percezione di questo bene anche al di fuori del confine comunale.

Per i residenti a Finale Ligure si registra la frequenza più alta per la risposta "edifici simbolici". Per i residenti in Liguria la frequenza più alta si registra invece per la risposta "edifici storici".

Anche per i residenti in altre regioni la risposta con la frequenza maggiore risulta essere "edifici storici".

In generale, oltre i confini comunali, si registra buona conoscenza del complesso legata al suo carattere storico più che simbolico.

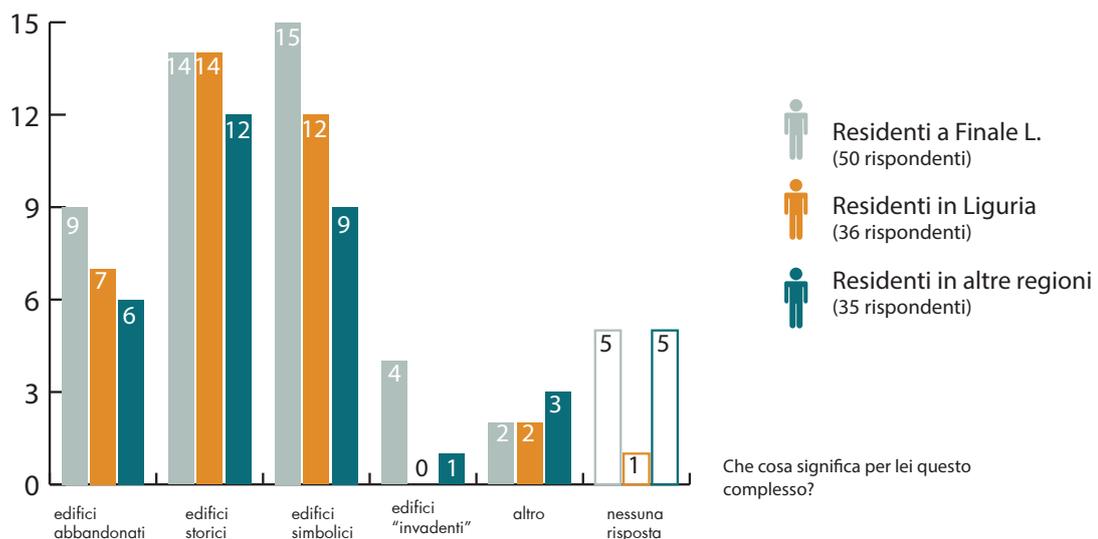


Fig. 38 Confronto tra le risposte date dai sottogruppi di provenienza individuati (elaborazione grafica personale).



10. LE ANALISI DEI DATI RICAVATI DALLE INDAGINI

10.3 ANALISI COMPARATIVA DEI GIUDIZI E DELLE GERARCHIE DI VALORE ESPRESSE

A questo punto del processo si è ritenuto opportuno inserire un'ulteriore analisi, definita come una comparazione dei giudizi e delle gerarchie di valore espresse dagli *stakeholder* intervistati, a confronto con i giudizi e le gerarchie di valore che si ritrovano nelle Carte del Restauro e nei documenti, dichiarazioni e convenzioni relative alla Tutela.

Dalla comparazione e il confronto dei giudizi nasce una terza ed ultima categoria, quella che racchiude la gerarchia di giudizi finale e derivante dal confronto tra le due parti.

Le tematiche oggetto di comparazione sono quelle indagate nel percorso conoscitivo e desunte dalle analisi precedenti:

- LE PREFERENZE PER LE ATTIVITÀ DA INSEDIARE: ovvero le funzioni da inserire giudicate come necessarie per l'ambito territoriale e la cittadinanza.
- I VALORI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE NEI PROCESSI DECISIONALI: ovvero i valori della valutazione economica e i valori del restauro che qui trovano un punto di unione.

- LE STRATEGIE DA METTERE IN ATTO IN OTTICA DI RIQUALIFICAZIONE: ovvero le linee guida e i parametri entro cui inserire l'ipotesi di intervento.

DEFINIZIONE DI PUBBLICO

E' rappresentato dalle informazione e dai dati ottenuti dall'indagine esplorativa tramite l'utilizzo del questionario.

L'indagine diretta è stata condotta, come indicato in precedenza, su un campione casuale e non omogeneo della popolazione, allo scopo di ottenere risultati che potessero rappresentare il più fedelmente possibile il parere della popolazione.

Il pubblico si identifica quindi con il bacino degli intervistati, o meglio con l'elaborazione delle risposte da loro date sul tema oggetto di studio.

Dall'analisi delle risposte si è estrapolata una tendenza generale verso il fenomeno indagato, anche se non rappresentativa, che rientra all'interno del processo di scelta e determinazione degli interventi.



Fig. 1 Schema illustrativo della struttura dell'analisi comparativa (elaborazione grafica personale)

DEFINIZIONE DI TUTELA

Si identifica in questo modo l'insieme delle conoscenze acquisite al termine delle analisi condotte. L'apporto della disciplina del restauro nella definizione degli elementi di valore dell'area e del complesso architettonico deriva non solo dall'analisi delle consistenze del complesso ma anche dall'apporto teorico dato dalle Carte del restauro.

In esse si ritrovano alcuni principi e definizioni, tra cui la più recente e rilevante risulta essere quella di "eredità culturale" (Dichiarazione di Faro, 2004¹).

All'interno di questa analisi comparativa si incontrano infatti i valori individuati dalla disciplina della valutazione economica e a dalla disciplina del restauro.

LA GERARCHIA FINALE

L'analisi comparativa ha appunto l'obiettivo di giungere ad una sintesi dei giudizi espressi dalla tutela ed espressi dal pubblico.

Si tenta in questo modo di trovare dei punti di unione tra i due pareri e giungere ad una soluzione condivisa e coerente con le analisi effettuate.

Il rapporto tra patrimonio architettonico e paesaggistico, memoria, valori e comunità identificato nel concetto di **COMUNITA' DI EREDITA'**² racchiude al suo interno tutte le dimensioni indagate nell'analisi.

¹ Vedi cap. 4.2.4.

² Vedi definizione al cap. 4.1.1.



Fig. 2 Il tema del valore a confronto: la disciplina della valutazione economica e del restauro (elaborazione grafica personale)

TEMATICHE	GERARCHIA PUBBLICO	
<p>PREFERENZE PER LE ATTIVITA' DA INSEDIARE</p>	<p>In ordine di preferenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. attività produttive: artigianato, start up, centro commerciale. II. attività ricreative: associazioni, circoli ricreativi, spiaggia attrezzata, discoteca. III. attività sportive: arrampicata, sport acquatici, campo sportivo. IV. attività culturali: biblioteca, museo, archivio storico, aule studio, sala conferenze. 	
<p>VALORI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE</p>	<p>In ordine di preferenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. memoria storica: il complesso di edifici come testimonianza storica del lavoro svolto in questa fabbrica in passato. II. valore simbolico: come luogo che rappresenta la città. 	
<p>STRATEGIE DA METTERE IN ATTO NELLA RIQUALIFICAZIONE</p>	<p>In ordine di preferenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. evitare la costruzione di un "quartiere dormitorio". II. rispettare le caratteristiche tipiche dell'edilizia storica ligure. 	<p>*Secondo e Dichiarazione monio c</p>

GERARCHIA TUTELA	GERARCHIA FINALE
<p>In ordine di preferenza*:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. attività culturali: museo, sala conferenze, aule studio, biblioteca. II. attività ricreative: associazioni, circoli ricreativi, spiaggia attrezzata, discoteca. III. attività produttive: start up, artigianato, centro commerciale. IV. attività sportive: arrampicata, sport acquatici, campo sportivo. 	<p>Mixité di funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spazio museale legato alla storia della fabbrica. - spazi dedicati a start up per riportare in quest'area il tema del lavoro. - spazi per ospitare attività ricreative quali concerti, conferenze, riunioni associative etc. - spazi dedicati allo sport, in particolare agli sport acquatici
<p>In ordine di preferenza*:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. valore architettonico: come esempio di archeologia industriale opera di Giuseppe Momo. II. memoria storica: il complesso di edifici come testimonianza storica del lavoro svolto in questa fabbrica in passato. III. valore simbolico: come luogo che è parte del patrimonio della cittadinanza. 	<p>Salvaguardia dei valori</p> <p>La necessità primaria è quella di salvaguardare il valore architettonico che nell'atto pratico significa evitarne la demolizione e prevedere un progetto di conservazione dei beni. Gli effetti della conservazione dei manufatti saranno il mantenimento dei suoi valori simbolici e storici.</p>
<p>In ordine di preferenza*:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. rispettare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dell'area. II. evitare l'edificazione massiva. 	<p>Rispetto del genius loci</p> <p>Evitare l'edificazione massiva al fine di rispettare le caratteristiche naturali e storico-culturali dell'area e aumentarne il suo valore paesaggistico.</p>

10.1 ANALISI SWOT

Le analisi SWOT sono state sviluppate a partire dall'individuazione degli ambiti territoriali, individuati dall'analisi del bacino d'utenza ricavato dai rispondenti al questionario¹.

- La prima analisi è stata effettuata per l'ambito territoriale del Finalese, vale a dire entro i 4km di distanza da complesso ex Officine Piaggio.
- La seconda analisi riguarda il bene ex Officine Piaggio e prende quindi in considerazione le caratteristiche materiali e immateriali che lo riguardano.

ritoriali si leggono alla luce della analisi svolte a livello regionale, che fungono da sfondo per le considerazioni conclusive.

I risultati delle analisi SWOT, si pongono all'interno del processo come una verifica degli elementi di valore e delle esigenze già individuate a monte dell'indagine conoscitiva tramite questionario.

La analisi SWOT di questi due ambiti ter-

¹ Vedi figura 2 pag. 43.

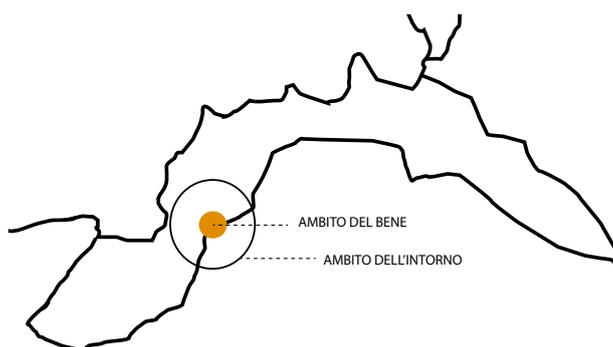


Fig. 1 Individuazione degli ambiti territoriali (elaborazione grafica personale).

TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'
ACCESSIBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> - Sono presenti grosse arterie di scorrimento (S.S. Aurelia, linea ferroviaria, autostrada) che collegano questo territorio ai maggiori centri urbani (es. Savona, Genova, Torino, Milano). - 	<ul style="list-style-type: none"> - Le arterie di collegamento principali, in particolare la S.S. Aurelia, sono soggette negli orari di punta a forti congestioni. - C'è una scarsa presenza di parcheggio e luoghi di sosta. - Non è presente una pista ciclabile. 	<ul style="list-style-type: none"> - Il raddoppio della strada potrebbe favorire l'uso del mezzo per gli spostamenti. - Si potrebbe implementare il ciclopedonale secondo quanto fatto e sperimentato in altre località (es. Andora-S. Lorenzo al Mare).
PROCESSUALITA'	<ul style="list-style-type: none"> - L'area della provincia di Savona è tenuta in considerazione dagli strumenti urbanistici provinciali (P.T.C.) come area soggetta a trasformazione. - Esiste un Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) atto a regolare le trasformazioni urbanistiche sul territorio del Comune di Finale Ligure. 	<ul style="list-style-type: none"> - Il paesaggio caratterizzante l'area del finalese non appare adeguatamente valorizzato dalle politiche di pianificazione territoriale, nè a livello provinciale nè a livello comunale. 	
POPOLAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - Si registrano numerosi casi di associazionismo (associazioni per il territorio, musicali, compagnie teatrali) e manifestazioni di cittadinanza attiva. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aree maggiormente popolate in prossimità della fascia costiera. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgimento di una popolazione sempre più giovane e iniziative sociali del territorio.
TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> - Il litorale del territorio finalese appare meno densamente urbanizzato di quanto non lo sia in altri comuni della provincia di Savona. - La forte presenza del turismo outdoor ha permesso di riscoprire l'immediato entroterra di questo territorio e circuiti turistici alternativi al quelli balneari. - le spiagge in questo tratto di costa hanno ottenuto la Bandiera Blu. 	<ul style="list-style-type: none"> - La volontà di accrescere ulteriormente la superficie urbanizzata lungo la fascia costiera per l'insediamento di "seconde case". 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziare i servizi turistici e la doppia valenza turistica del territorio: il turismo balneare e outdoor.
CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> - Offerta culturale ampia (teatro, danza, spettacolo). - Polo bibliotecario attivo e promotore di eventi e conferenze. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'offerta culturale si concentra quasi esclusivamente nei mesi estivi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione dei beni culturali legati al tema dell'identità sul territorio.
MEMORIA & VALORI (VET)	<ul style="list-style-type: none"> - attenzione verso la conservazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico e archeologico del territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vengono maggiormente valorizzati solo i complessi o i manufatti architettonici di epoca antica (es. Borgo Medievale) e non quelli appartenenti al '900. 	

FINALESE

UNITA'	MINACCE	PESI	CONTRIBUTO del QUESTIONARIO	TEMATICHE SENSIBILI
linea ferroviaria utilizzo di questo menti. entare la viabilità do il modello svi- tà costiere (tratto Mare).	- L'inserimento di nuove funzioni nell'area ex Officine Piaggio potrebbe causare un incremento del traffico veicolare.	-		- Necessità di risolvere il problema dell'alto tasso di traffico veicolare.
	- Sottovalutare la portata di grandi interventi edilizi sul paesaggio.	-	- il 53% degli intervistati non è a conoscenza dei progetti proposti per l'area ex Officine Piaggio.	- Gli strumenti di pianificazione urbanistica non sono adeguatamente sfruttati.
percentuale della ampia nelle dina- o.	- Mancanza di spazi atti ad ospitare un numero ingente di persone.	+	- Si registra un'alta frequenza di preferenze per la proposta di spazi per attività ricreative e associazionistiche (51,6% delle risposte)	
utili a valorizzare ristica di questo lineare e quello di	- Grande quantità di "seconde case" abitate solo 2-3 mesi l'anno.	+/-	- i rispondenti ai questionari non residenti a Finale Ligure risultano essere il 59% del totale, di cui il 29% residenti in altre regioni italiane.	
circuiti museali archeologia pre-		+		
	- Non conservare i beni architettonici appartenenti ad un'epoca più recente e cancellare una parte della memoria storica.	+/-		- Non conservare, demolire e non valorizzare adeguatamente i beni architettonici appartenenti ad un'epoca più recente significa perdere la testimonianza storica e la possibilità che la memoria storica collettiva venga dimenticata e non venga tramandata alle generazioni successive.

ANALISI SWOT: COMPLESSO

TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'
ACCESSIBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> - L'accesso all'area ex Officine Piaggio avviene attraverso le tre principali vie di comunicazione regionali che attraversano l'area: Autostrada dei Fiori, SS Aurelia e la linea Ferroviaria . - la posizione di alcuni edifici del complesso posizionati sul litorale permette il raggiungimento dell'area anche dal fronte mare. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le arterie che attraversano l'area sono ad alto scorrimento. - Non sono presenti punti di sosta/parcheggio adiacenti all'area. - L'accesso alle ex Officine è al momento impossibile dato il cattivo stato di conservazione e il suo stato economico-giuridico (proprietà privata). 	<ul style="list-style-type: none"> - La vicinanza con le grandi città e il trasporto pubblico permette un collegamento con i maggiori centri del territorio.
PROCESSUALITA'	<ul style="list-style-type: none"> - Sono state messe in atto azioni di cittadinanza attiva da parte di associazioni tra cui "Salvaguardia del Finalese" per evitare la demolizione dell'intero complesso. - Dichiarazione di interesse culturale da parte della Soprintendenza e conseguente richiesta di evitare la demolizione. - Apertura dell'Hangar in occasione delle giornate di primavera del FAI e apertura straordinaria del 9/04/2017. - La riqualificazione dell'area è argomento di cronaca. 	<ul style="list-style-type: none"> - Il complesso architettonico non è sottoposto ad alcun vincolo. - L'area è di proprietà privata: GEFIM S.p.a. che prevede la demolizione dell'intero complesso ad eccezione di una porzione dell'Hangar. - Il P.U.O. presentato e la sua successiva variante prevedono la demolizione del complesso ad eccezione di una piccola porzione dell'hangar. 	<ul style="list-style-type: none"> - La dichiarazione di interesse culturale espressa dalla Soprintendenza ha permesso di portare all'apposizione di vincolo architettonico preservando il complesso dalla demolizione. - Ulteriore interessamento della cittadinanza.
STATO DI CONSERVAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - L'Hangar sperimentale non presenta dissesti strutturali. - La sua struttura è rimasta pressochè invariata nel tempo, ad eccezione di piccole aggiunte 	<ul style="list-style-type: none"> - Il complesso si presenta in cattive condizioni di conservazione: anche se il complesso è dismesso solo dal 2013 la mancanza di manutenzione e la vicinanza con l'acqua di mare ha intaccato gli edifici fronte mare (Hangar). - I capannoni posti nel lotto tra la via Aurelia e la ferrovia presentano dissesti strutturali. - Lo stato d'abbandono in cui versa il complesso favorisce fenomeni di vandalismo. 	<ul style="list-style-type: none"> - La rinfunzionalizzazione del complesso di Piaggio richiederebbe interventi di manutenzione e restauro degli edifici per riportarli nuovamente in vita e assegnare nuove funzioni per il territorio.
CONSISTENZE E FUNZIONI	<ul style="list-style-type: none"> - Architetture di pregio, innovative (Hangar) opera di Giuseppe Momo. - Ampia superficie occupata dal complesso. - Ampia cubatura - Ampia spazi utilizzabili voltati con quota di imposta a partire dai 6 m di altezza. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ampia superficie occupata dal complesso. - Ampia cubatura - Alto costo di interventi di restauro e rifunzionalizzazione. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'ampio spazio favorisce lo sviluppo di attività e funzioni che richiedono ampi spazi. - Svilupperebbe maggiormente il territorio da parte della collettività, in particolare la comunità, per il manufatto. - possibilità di inserire nuove attività atte a aumentare i servizi offerti al territorio.
MEMORIA	<ul style="list-style-type: none"> - Come rilevato dai questionari, gli edifici del complesso sono riconosciuti come edifici storici o simbolici da una buona parte degli intervistati. - Le informazioni storiche reperite confermano questo dato. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un luogo di memoria può essere inteso come un luogo del passato, che non ha prospettive future. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare il senso di identità e appartenenza e le ex Officine, come memoria di chi vi ha lavorato.
VALORI (VET)	<ul style="list-style-type: none"> - I valori di lascito ed esistenza, riconosciuti dai rispondenti ai questionari, prevedono la conservazione e la volontà di tramandare alle generazioni future. - Rappresentano il legame con la memoria storica ma guardano al futuro. 	<ul style="list-style-type: none"> - Attualmente non sono tenuti in considerazione dai progetti presentati. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se adeguatamente tenuti in considerazione possono rappresentare un valore aggiunto del territorio e della riqualificazione.

CESSO EX OFFICINE PIAGGIO

UNITA'	MINACCE	PESI	CONTRIBUTO del QUESTIONARIO	TEMATICHE SENSIBILI
<p>grandi arterie di scorrimento rapido della Regione.</p>	<p>- L'inserimento di nuove funzioni potrebbe comportare l'aumento del traffico veicolare che potrebbe interferire con le funzioni del complesso.</p>	<p>+</p>	<p>- preferenze dichiarate per attività come museo o attività produttivo che prendono in considerazione un bacino d'utenza più ampio di quello comunale.</p>	<p>- la facilità di accesso all'area grazie alla vicinanza con le grandi arterie di distribuzione della Regione permette di ipotizzare un bacino d'utenza più ampio rispetto al locale.</p>
<p>interesse culturale e presenza potrebbe di un vincolo architettonico almeno parte del complesso da parte della città.</p>	<p>- Lo stato di abbandono in cui persiste l'area potrebbe comprometterne la consistenza del bene e la perdita di esso. - La scarsa partecipazione a manifestazioni per la salvaguardia del bene, registrata dai questionari, non garantisce una partecipazione consistente della cittadinanza.</p>	<p>+/-</p>	<p>- i giudizi espressi dai rispondenti in merito alla validità delle proposte, tramite la valutazione da 1 a 5 e la richiesta delle VP (29 questionari) - le risposte ricavate in merito alla concordanza o meno con la decisione della Soprintendenza. - le risposte che registrano la partecipazione ad attività di salvaguardia.</p>	<p>- Necessità di un'azione legislativa che chiarifichi la correttezza di progetti e proposte in atto. - L'interessamento dimostrato da enti di rilevanza nazionale come il FAI garantisce la risonanza di eventi legati al complesso.</p>
<p>Le ex Officine e interventi di conservazione edifici, per riportare in grado di accogliere la cittadinanza.</p>	<p>- La mancanza di una sua rifunionalizzazione in futuro potrebbe peggiorare la condizione di degrado.</p>	<p>-</p>		<p>- il complesso necessita urgentemente di azioni di restauro a causa dello stato di degrado in cui versa.</p>
<p>potrebbe l'inserimento che necessitano di un forte interesse, già in parte preesistente di funzioni per la cittadinanza.</p>	<p>- inserimento di funzioni e attività a solo scopo commerciale e discordanti con la consistenza architettonica del complesso. - Ampi spazi che rischiano di essere occupati da funzioni diverse e in contrasto o incompatibili tra di loro.</p>	<p>+/-</p>		<p>- l'ampia superficie che occupa il complesso necessita di un intervento attento all'inserimento di funzioni consone.</p>
<p>Identità tra la cittadinanza e i custodi della memoria.</p>	<p>- La perdita del legame identitario tra la cittadinanza e l'area ex Officine dovuto alla demolizione delle sue architetture.</p>	<p>+</p>	<p>- la percentuale di rispondenti che riconoscono il bene come insieme di edifici storici (32%) e simbolici (31%). - le risposte riguardanti le domande sulla conoscenza delle vicende della fabbrica, la conoscenza del suo progettista.</p>	<p>- Esiste un legame tra la cittadinanza e il complesso rappresentato dalla memoria che merita di essere salvaguardato.</p>
<p>tenuti in considerazione il motivo dell'area.</p>	<p>- Potrebbero non essere tenuti in considerazione in favore di azioni immobiliari più redditizie.</p>	<p>+</p>	<p>- I rispondenti che concordano con la decisione di conservare le architetture del complesso perché riconoscono il valore architettonico del bene (4%), il suo valore testimonianza (9,6%), le sue possibilità se conservato e riconvertito (11%).</p>	<p>- La possibilità di conservare gli edifici del complesso ed insieme a loro la memoria storica collettiva rappresenta un valore aggiunto.</p>

10.2 ASPETTI DI INNOVAZIONE

Elemento innovativo che è stato inserito all'interno dello schema dell'analisi SWOT (punti di forza, punti di debolezza, opportunità, minacce) è l'inserimento tra le tematiche di due voci relative alle questioni centrali affrontate in questa tesi ovvero:

- **MEMORIA:** intesa come la percezione e il legame con il passato, quello che il passato ha rappresentato, in che modo influisce su chi fruisce della città (Finale Ligure) o del bene (ex Officine Piaggio)
- **VALORI:** i valori individuati dal VET, in particolare i valori di lascito e di esistenza che rappresentano invece uno sguardo rivolto al futuro ai temi della riqualificazione e della conservazione.

Queste due voci, ma indirettamente anche le altre (accessibilità, processualità, cultura, etc.) sono state ampiamente affrontate nei questionari, come visto in precedenza, motivo per cui si è ritenuto opportuno inserire una colonna che valuta il contributo dei questionari nella redazione delle considerazioni conclusive inserite nelle SWOT.

Infine la scelta di inserire una colonna per valutare le **TEMATICHE SENSIBILI** all'interno dello schema standard dell'analisi SWOT si propone di sistemattizzare in un unico quadro le criticità da mettere in luce.



11.

**LA VALUTAZIONE STRATEGICA: IPOTESI DI
SCENARIO E LINEE GUIDA DI INTERVENTO**

11.1 LINEE GUIDA DI INTERVENTO

A fronte delle analisi effettuate, con l'obiettivo di conservare e valorizzare il luogo e la sua memoria storica, si identificano e si riassumono in queste linee guida i punti entro cui strutturare uno scenario ipotetico di intervento.

Queste linee guida rappresentano la sommatoria e la sintesi di tutto il processo metaprogettuale:

1. Analisi del quadro conoscitivo
2. Indagine esplorativa tramite questionario
3. Analisi comparativa
4. Analisi SWOT

Sono state quindi individuate otto macro-categorie entro cui si specificano i principi da seguire per un ipotesi di intervento nell'area ex Officine Piaggio.

Si tratta di categorie interconnesse tra loro che tentano di chiarificare la complessità del tema e dell'area in questione.

L'obiettivo e l'intento che sta alla base di questi ragionamenti è quello di mantenere la leggibilità di questo luogo e di quello che rappresenta.



Fig. 1 Schema illustrativo, elaborazione grafica personale.

LINEE GUIDA

PAROLE CHIAVE	OBIETTIVI
PAESAGGIO	<p>1. Paesaggio come “patrimonio culturale” (Convenzione Europea sul Paesaggio e Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio): mantenere intatto il rapporto storizzato tra l’ambiente naturale e il bene ex Officine Piaggio.</p> <p>2. Inserire l’intervento all’interno del parco del Ponente ligure (Linee guida per la Valorizzazione Regionale)</p>
CONSERVAZIONE	<p>1. la conservazione degli edifici che costituiscono il nucleo originario del complesso del 1907: i capannoni ferroviari e il loro prospetto monumentale lungo i binari ferroviari opera di Riccardo Haupt.</p> <p>2. La conservazione degli edifici per l’industria progettati da Giuseppe Momo: l’hangar sperimentale, i capannoni del 1921, la Palazzina uffici.</p> <p>3. La conservazione, in linea generale, della memoria storica dell’area.</p>
VALORIZZAZIONE	<p>1. Mettere in luce il principio di “eredità culturale” (Convenzione di Faro) confermato dai risultati dell’analisi dei questionari proposti alla cittadinanza.</p> <p>2. Garantire il mantenimento dei valori identificati dal V.E.T. in particolare quello di lascito e di opzione.</p> <p>3. Inserire il nuovo intervento all’interno di un sistema territoriale più ampio al fine di riconoscerne la sua valenza a livello extra comunale.</p>
WATERFRONT	<p>1. Concordanza con i 10 principi proposti dalla Carta di Venezia per gli interventi di waterfront.</p> <p>2. Rispetto della linea di filtro rappresentata dalla fascia costiera.</p>

FLUSSI TURISTICI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestione del flusso turistico: proporre un modello di attrattiva turistica non legato esclusivamente al turismo balneare estivo. 2. Proporre un intervento che possa attrarre turisti e visitatori durante tutto l'arco dell'anno e non solo durante la stagione estiva.
NUOVA EDIFICAZIONE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Edificazione controllata: in concordanza con le caratteristiche dell'area su cui sorge il complesso e con il contesto di Finale Ligure. 2. Sostenibilità dell'intervento dal punto di vista ambientale, sociale e economico. 3. Rispetto dei parametri paesaggistici e ambientali.
COLLEGAMENTI/SISTEMI	<ol style="list-style-type: none"> 1. le arterie di collegamento che attraversano la regione rappresentano un'opportunità per la rivitalizzazione dell'area. 2. il prolungamento del percorso ciclopedonale che collega parte della riviera di ponente e costeggia l'Aurelia. 3. Inserimento del complesso all'interno del sistema delle architetture industriali di Giuseppe Momo.
BACINO D'UTENZA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Garantire bacini d'utenza differenziati che possono usufruire delle funzioni proposte dall'area durante tutto l'arco della giornata. 2. Ampliare la visibilità del complesso di beni a scala infraregionale dal momento che per la scala dell'intervento e dalle analisi risulta un'area fortemente attrattiva (Questionari e analisi SWOT)

11.2 IPOTESI DI SCENARIO

A fronte di queste linee guida è possibile ipotizzare una serie di interventi e proporre un'ipotesi di scenario

L'obiettivo di questa proposta è quello di rappresentare un'alternativa ai progetti presentati e di inserirsi all'interno del dibattito attuale proponendo un'ipotesi di conservazione delle architetture del complesso.

Al fine di garantire una chiara lettura degli edifici di pregio che più caratterizzano l'area e di mettere in luce il loro

valore architettonico risulta necessario effettuare interventi non solo di consolidamento e ripristino ma anche di demolizione e di nuova costruzione.

Di seguito si elencano in dettaglio gli elementi che costituiscono lo scenario di intervento ipotetico.

INTERVENTI DI RESTAURO E CONSOLIDAMENTO

- ripristino delle coperture in coppi (capannoni del 1907 e del 1921)
- consolidamento delle strutture in calcestruzzo armato dell'hangar sperimentale, della palazzina uffici e dei capannoni del 1921 e di quelli del 1907.
- restauro delle superfici murarie per l'eliminazione dei graffiti e degli elementi degradati¹.
- ripristino dei serramenti: palazzina Uffici, Hangar sperimentale, parte dei capannoni del 1921 e parte dei capannoni del 1907.
- rimozione della vegetazione infestante con appositi biocidi.

¹ Vedi cap. 6.

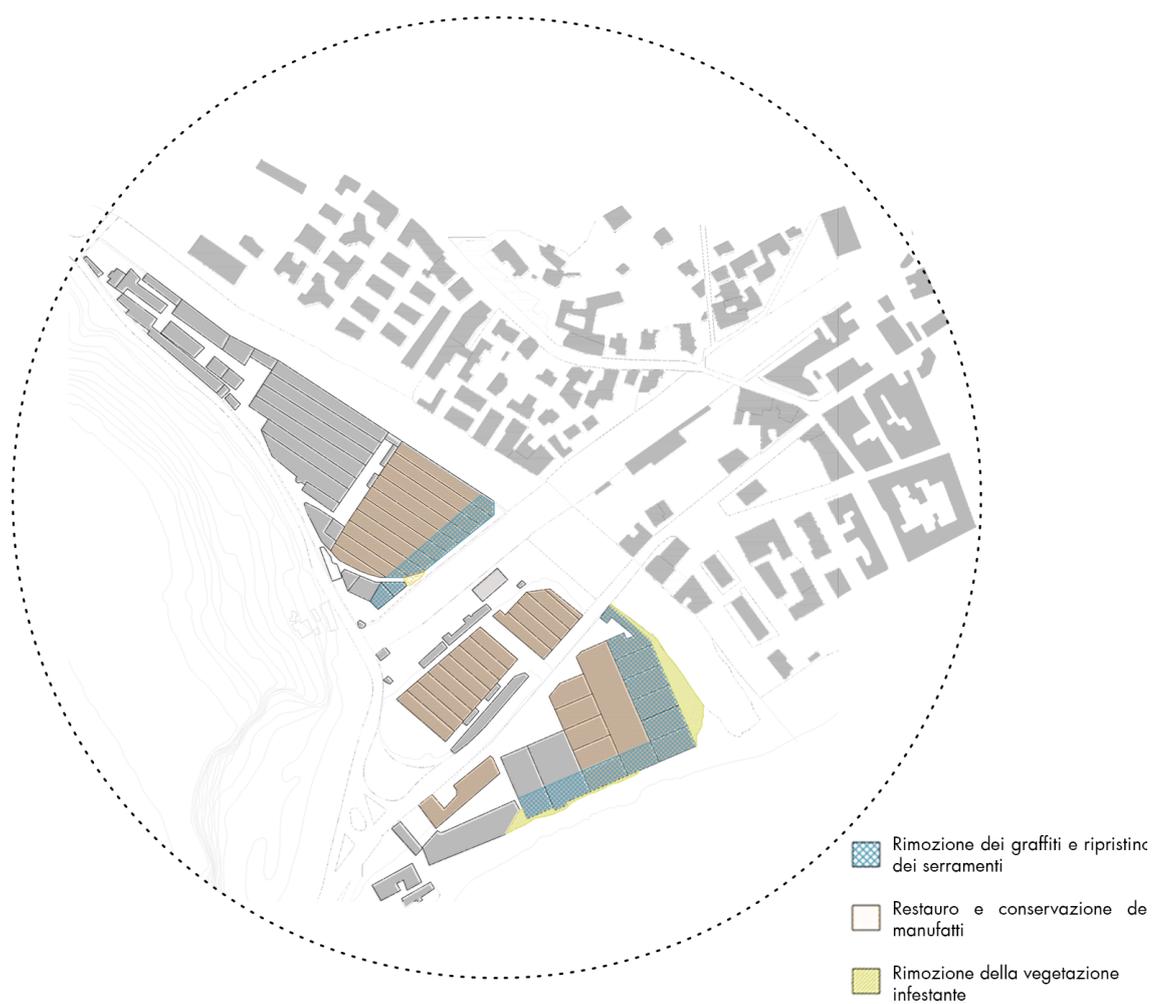


Fig. 1 Mappatura degli interventi (elaborazione grafica personale).

CLASSIFICAZIONE DEI BENI DEL COMPLESSO E INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE:

Nell'ottica di seguire le linee guida sopra indicate e a seguito delle informazioni storiche reperite tramite le fonti d'Archivio si procede ad una classificazione degli edifici che compongono il complesso. Si suddividono in:

1. Estrema importanza storico - culturale :

Gli edifici che costituiscono il nucleo storico del complesso. In particolare i capannoni ferroviari opera di Riccardo Haupt (1907), l'hangar sperimentale e i capannoni compresi tra la s.s. Aurelia e la ferrovia opera di Giuseppe Momo (1917 - 1921), la Palazzina Uffici ancora progettata da Giuseppe Momo negli anni seguenti (1927-1930).

2. Relativa importanza storico - culturale:

gli edifici costruiti a ridosso della palazzina uffici e dell'hangar sperimentale. In particolare, il Capannone Castiglioni (1941) e la Palazzina Spaccio (1945).

3. Trascurabile importanza storico - culturale

gli edifici, piccoli capannoni, magazzini e ricovero delle attrezzature, costruiti a partire del Secondo Dopoguerra per la mancanza di spazi tecnici necessari alla produzione. In particolare: gli edifici costruiti a ridosso del nucleo storico del 1907 e piccole aggiunte agli edifici progettati da Giuseppe Momo e non previsti dal progetto originale.

E' necessaria la demolizione di quelle parti del complesso, aggiunte dopo il Secondo Dopoguerra per la mancanza di spazi e aree tecniche, che circondano le architetture storiche e ne impediscono la completa leggibilità.

Si propone quindi di effettuare interventi di demolizione solo nei casi in cui il Valore, in tutte le sue accezioni già specificate, non ne risulti compromesso.

Si ipotizza la :

- Demolizione dei piccoli edifici di cui non si sono ritrovate fonti storiche e ospitanti funzioni originali non legate alla memoria storica della fabbrica Piaggio.
- Demolizione dei capannoni, fortemente degradati, nel lotto compreso tra la linea ferroviaria e il torrente Pora.
- Demolizione dei capannoni e delle aggiunte alla consistenza dell'hangar sperimentale successive alla sua costruzione e non previste dal progetto originale di Giuseppe Momo.
- Demolizione dei capannoni fronte mare a ridosso del litorale che circondano la struttura della Palazzina Uffici.
- Nuova edificazione di volumi retrostanti i capannoni ferroviari in linea con lo skyline originale dell'area.



Fig. 3 La conservazione dei manufatti di estrema importanza culturale e storica (elaborazione grafica personale).

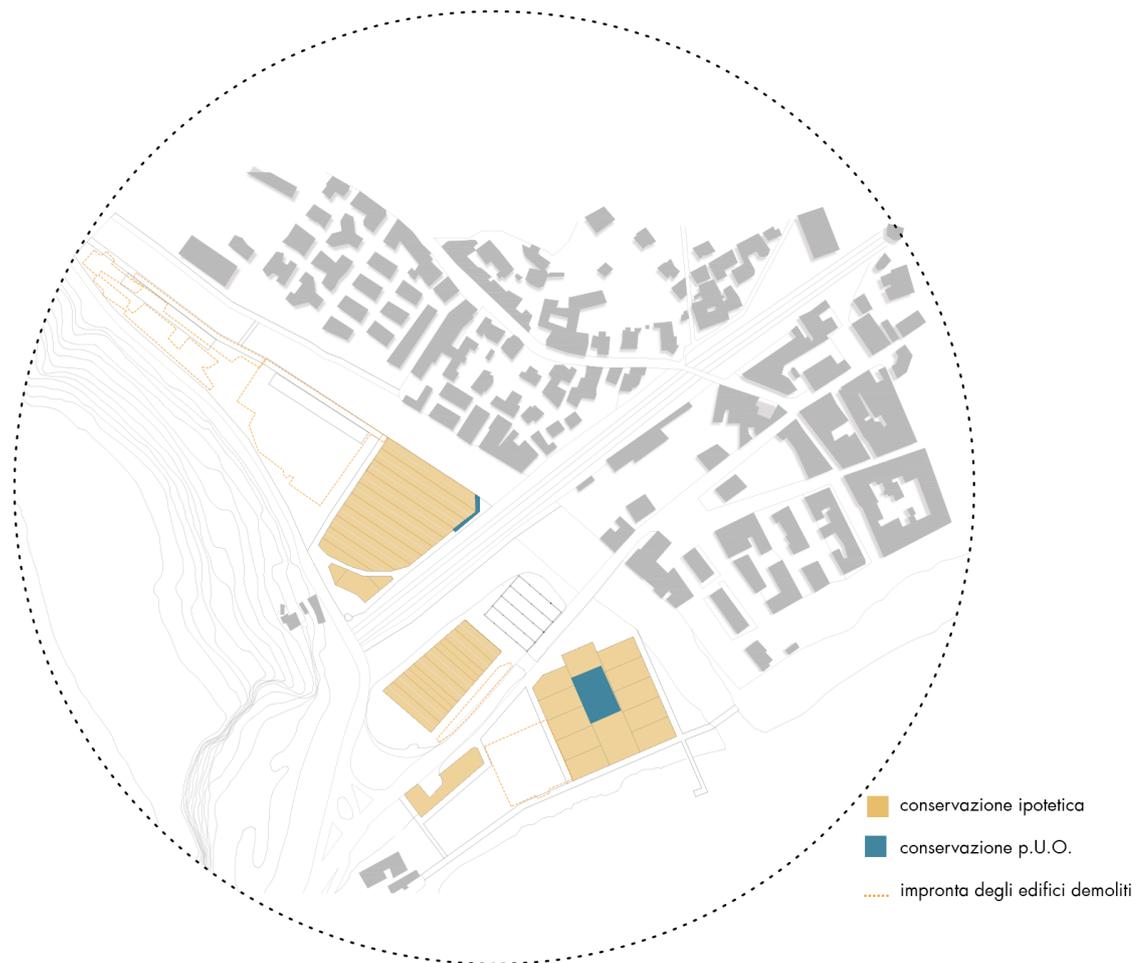


Fig. 2 Confronto tra il progetto di conservazione ipotetica e il progetto illustrato nel P.U.O. (elaborazione grafica personale).

LE FUNZIONI, LE ATTIVITA', LA GESTIONE

Come ricavato dall'analisi comparativa delle valutazioni si presuppone per l'area una mixità di funzioni che permetta l'utilizzo dell'area da parte di un vasto bacino d'utenza e durante tutto il corso dell'anno e l'arco della giornata.

Per quanto riguarda la gestione del complesso si pensa ad una commistione di realtà pubblico - private che possano garantire la corretta conservazione degli edifici del complesso e contemporaneamente avere la possibilità di finanziare le proposte.

Gli enti pubblici e privati coinvolti nella gestione potrebbero essere quelli già individuati precedentemente, in particolare: la GEFIM S.p.a., proprietaria del complesso e il Comune di Finale Ligure.

Si potrebbe ipotizzare quindi la costituzione di una gestione mista, che riesca a garantire i finanziamenti in fase di restauro e di rifunzionalizzazione e poi in fase di riapertura e utilizzo dei beni del complesso.

GEFIM S.p.a. + Comune di Finale Ligure

Si prevede quindi:

PALAZZINA UFFICI:

sfruttare la sua configurazione per l'inserimento di start up e uffici.

HANGAR:

date le sue dimensioni e la suddivisione in campate è possibile inserire:

- uno spazio museale dedicato alla storia della fabbrica aeronautica

Piaggio

- uno spazio per conferenze, concerti, spettacoli.
- uno spazio dedicate ad attività sportive acquatiche per cui è stato costruito un molo di ridotte dimensioni.

CAPANNONI "GIUSEPPE MOMO":

- I capannoni adiacenti al torrente Pora saranno utilizzato come spazio semi coperto: se ne mantiene il solo scheletro i rimaneggiamenti successivi
- I capannoni a fianco saranno dedicati ad attività di didattica e workshop legati allo spazio museale

CAPANNONI FERROVIARI:

sono spazi dedicati alle attività associative che rappresentano una realtà importante nel panorama del finalese e del comuni della riviera.

NUOVI EDIFICI:

ospitanti un ampliamento dell'archivio storico e della biblioteca, con sale lettura e aree relax.

PARCO:

compreso tra gli ex capannoni ferroviari e i nuovi volumi edificati, in risposta alla necessita di



Fig. 4 Le funzioni e le attività ipotizzate per l'area (elaborazione grafica personale).

I PERCORSI

L'obiettivo è quello di riconnettere l'area con il tessuto costruito dell'abitato di Finale Ligure e con gli elementi paesaggistici sull'altro versante.

A differenza della proposta del P.U.O. non si prevede un sostanziale cambiamento della viabilità. Si mantiene scoperto il tratto di ferrovia che attraversa l'area per garantire la conservazione e la visibilità del prospetto monumentale dei capannoni dell'antico nucleo della fabbrica, e rimane nella situazione attuale anche il tratto della strada statale Aurelia.

Si propone invece l'inserimento e la valorizzazione di questi percorsi:

- la strada napoleonica: favorire un accesso al percorso pedonale che supera il promontorio Caprazzoppa
- la ciclo-pedonale costiera: connessione con il percorso ciclo-pedonale che collega Borgio Verezzi a Finale Ligure.
- percorso pedonale che riconnette i tre lotti dell'area tra di loro e con l'abitato oltre il torrente Pora attraverso l'inserimento di ponti a percorrenza pedonale.



Fig. 5 I percorsi ipotizzati per l'area (elaborazione grafica personale).

“Yo soy yo y mi circunstancia, y si no la salvo a ella no me salvo yo.”

“Io sono io e l’ambiente che mi circonda; se non lo salvo non salvo me stesso.”

José Ortega y Gasset

Il caso delle ex Officine Piaggio risulta essere un esempio emblematico di quanto sia necessario utilizzare strumenti interdisciplinari nell’approcciarsi ad una tematica complessa come quella delineata nel corso di questa tesi. In particolare le componenti di valore e le dimensioni che costituiscono il tema, in particolare la dimensione sociale, paesaggistica e culturale, si intrecciano tra di loro andando a comporre un quadro di difficile e complessa lettura.

Il tentativo di sperimentare, per questo caso studio, una matrice di valutazione/valorizzazione che possa includere e comparare la disciplina della valutazione economica e quella del restauro, vuole appunto sottolineare la necessità del dialogo tra le discipline e degli apporti che ne derivano. Le definizioni di “paesaggio” o “patrimonio culturale” proposte nel Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, o nelle Carte del Restauro si propongono di concepire questi elementi come organici, in continua evoluzione, comprendenti componenti materiali e componenti che rilevano le preferenze e i meccanismi di scelta degli stakeholders.

In linea teorica la direzione verso cui si dirigono le differenti discipline che si occupano di paesaggio, conservazione e patrimonio, vuole includere anche l’aspetto immateriale, che esiste e collega la dimensione sociale a quella culturale, tra gli aspetti che determinano e caratterizzano un luogo o un dato bene.

Per questo motivo può essere incisivo inserire all’interno del processo di valutazione strategica gli elementi percettivi, derivati, come sperimentato in questa tesi, dall’interrogazione diretta degli stakeholder. Gli intervistati possono in questo modo passare da un ruolo passivo ad uno attivo, e partecipare, a partire dalla fase di valutazione e di metaprogetto, ai processi di *policy design*.

E’ necessario però che questi processi siano adeguatamente strutturati, previsti e controllati dagli organismi pubblici che regolano i rapporti tra interesse pubblico e privato.

Come osservato per il caso ex Officine Piaggio, l’intervento del Pubblico è auspicabile e necessario dal momento che i privati investitori e proprietari sono liberi di valutare e modulare le proprie scelte sulla base del valore di mercato. E’ quindi necessario un intervento chiaro e definito supportato da azioni che dichiarino apertamente quali possono essere le possibilità di intervento per beni e aree dichiarate di interesse culturale. In particolare sarebbe auspicabile, estendere la definizione di paesaggio e bene paesaggistico anche sul piano pratico, garantendo la leggibilità dei manufatti all’interno di un contesto coerente dal punto di vista storico e culturale.

L'apposizione di vincoli puntuali e la salvaguardia dalla demolizione di porzioni minime del complesso¹, come indicato nel P.U.O. per le ex Officine Piaggio, non garantiscono il mantenimento della memoria storica, non ne preservano i valori individuati nel corso della tesi e non può essere una soluzione efficace da attuare.

D'altro canto si sottolinea che preservare e conservare questi beni non significa trasformarli in monumenti di se stessi, relegandoli alla memoria del loro uso passato, ma reinventarli come contenitori in cui avviare nuove funzioni, che possano generare nuove microeconomie sul territorio. Funzioni che devono dialogare con le preesistenze dell' ex fabbrica aeronautica e con le esigenze della popolazione e del territorio.

Trattandosi di un tema di attualità il rischio demolizione del complesso, prospettato nel corso della tesi, si sta verificando reale. A partire da inizio novembre 2017 è iniziato il processo di demolizione del lotto compreso tra il torrente Pora e la ferrovia. Non sono ancora chiare le decisioni che si prenderanno in merito agli edifici più rilevanti dell'area, come l'hangar sperimentale, ma, dalle reazioni² registrate dai media, la cittadinanza risulta ormai rassegnata a vedere le ex Officine Piaggio come un luogo del passato per cui non esiste più una possibilità di rinascita.

Resta viva la speranza di vedere questi luoghi, così densi di valori e di significati, protetti, conservati e riportati in vita da chi ne riconosce il pregio, per mantenere e ripensare quel legame che li lega alla comunità finalese.

¹ Vedi Fig. 2 pag. 293

² Informazioni ricavate dal link: <http://www.savonanews.it/2017/10/20/leggi-notizia/argomenti/attualit/articolo/finale-ligure-lo-smantellamento-della-ex-piaggio-procede-a-pieno-regime-foto.html>

VALORIZZAZIONE

C. COSCIA e E. FREGONARA, "Strumenti economico-estimativi nella valorizzazione delle risorse architettoniche e culturali", Celid, 2004.

R. CURTO e E. FREGONARA, "Un sistema informativo territoriale per l'osservazione del mercato immobiliare a supporto dei catasti urbani e della gestione del territorio" in R. Roscelli (a cura di) "Mercato immobiliare, innovazione e gestione dei catasti urbani", Centro studi di Estimo e di economia territoriale, quaderno n.8, vol I, 2002.

M. MAZZANTI, "Metodi e strumenti di analisi per la valutazione economica del patrimonio culturale", Franco Angeli, Milano, 2006.

L. DAVICO "Il contributo della sociologia " in "Il territorio: conoscenza e rappresentazione" in CASSATELLA C.; GAMBINO R., Celid, Torino.

G. STELLIN e P. ROSATO, "La valutazione economica dei beni ambientali. Metodologia e casi di studio", Cittàstudi, 1998.

P. CORBETTA, "La ricerca sociale; metodologia e tecniche", vol. II Le tecniche quantitative, il Mulino, Bologna, 2003.

E. BERTACCHINI, "Le motivazioni alle donazioni individuali. Una sintesi della letteratura economica; L'amore per la cultura. Donazioni e comportamento pro-sociale", in: AA.VV., (2009). "Donare si può? Gli Italiani e il mecenatismo culturale diffuso". Centro Studi Civita "Gianfranco Imperatori", Ufficio Studi del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

T. VINCENTI, "Waterfront : valori e valutazioni", Università degli Studi di Napoli Federico II, Dottorato di Ricerca in Metodi di Valutazione per la Conservazione Integrale del Patrimonio Architettonico, Urbano ed Ambientale, rel. Luigi Fusco Giraud.

INDAGINE ESPLORATIVA: QUESTIONARI

P. MARINO', articolo in "Territorio Italia", febbraio 2015, Agenzia delle Entrate, 2015.

P. MARINO', "In un momento di crisi, possono tanti piccoli contributi salvare una grande opera?: la potenzialità del crowdfunding per il finanziamento del progetto di riqualificazione di "Torino esposizioni".", tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Rel. Rocco Curto, Patrizia Semeraro, Politecnico di Torino, 2015.

KUHFUSS, L., HANLEY, N., E WHYTE, R. (2016). "Should historic sites protection be targeted at the most famous? Evidence from a contingent valuation in Scotland", Journal of Cultural Heritage, 20.

MEYSAM DEGhati NAJD, NOR ATIAH ISMAIL, SUHARDI MAULAN, MOHD YAZID MOHD YUNOS, MAHSA DABBAGH NIYA, "Visual preference dimensions of historic urban areas: the determinants for urban heritage conservation", in *Habitat International*, n 49, 2015.

KALIVODA, J. VOJAR, Z. SKRIVANOVÁ, D. ZAHRADNÍK, "Consensus in landscape preference judgments: The effects of landscape visual aesthetic quality and respondents' characteristics", in *Journal of Environmental Management*, n 137, 2014.

LÓPEZ-MARTÍNEZ, "Visual landscape preferences in Mediterranean areas and their socio-demographic influences" in *Ecological Engineering* n 104, 2017.

WATERFRONT E ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

R. BRUTTOMESSO, "Il patrimonio del lavoro sull'acqua", in "Water and Industrial Heritage", Marsilio, 1999.

F. CALZOLAIO, "Le cattedrali dell'archeologia industriale costiera", Editgraf, 2006.

R. PAVIA "Waterfront: dal conflitto all'integrazione", List Lab, 2012.

S. DE MAESTRI, R. TOLAINI, "Storie e itinerari dell'industria ligure", edizioni De Ferrari, Genova, 2011.

E. MOREZZI, E. ROMEO, R. RUDIERO (a cura di), "Che almeno ne resti il ricordo. Riflessioni sulla conservazione del patrimonio architettonico e paesaggistico", Aracne, collana Cultural Heritage, 2012.

M. ORLANDO, "Il waterfront di Liverpool : ipotesi di conservazione e valorizzazione per un bene fragile", Rel. Emanuele Morezzi, Paolo Mellano, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il restauro e valorizzazione del patrimonio, 2016.

E. ROMEO, E. MOREZZI, R. RUDIERO " Industrial heritage: reflections on the use compatibility of cultural sustainability and energy efficiency", Elsevier, 2015.

ANALISI PRELIMINARI: PAESAGGIO, LEGISLAZIONE, RESTAURO

A. LONGHI (a cura di), "La storia del territorio per il progetto del paesaggio", Laristica editrice, 2004.

A. RE (a cura di) "Valutare la gestione dei siti UNESCO, monitoraggio dei piani di gestione dei siti italiani iscritti alla lista del patrimonio mondiale", Celid, 2012.

M. A. GIUSTI, E. ROMEO (a cura di), "Paesaggi culturali. Cultural Landscape", Aracne, 2010.

G. BRANCUCCI e G. PALIAGA "La geodiversità della Liguria come risorsa per il riequilibrio costa-entroterra", in A. CALCAGNO MANIGLIO (a cura di), "Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile", Gangemi Editore, 2009.

M. BERTELLO e S. INTORCIA "Una linea sul mare: dal binario unico alla realizzazione del Parco Costiero del Ponente ligure", Rel. Bartolozzi Carla e Coscia Cristina, Politecnico di Torino, 2. Facoltà di architettura, Corso di laurea in architettura per il restauro e la valorizzazione, aa 2010/11, 2011.

G. FIERRO, G. BERRIOLO, M. FERRARI "Le spiagge della Liguria Occidentale", Ufficio Aree Demaniali Marittime del dipartimento di Pianificazione territoriale della Regione Liguria e Dipartimento per lo studio del territorio e delle sue risorse dell'Università degli Studi di Genova, Genova.

E. ROMEO, M. A. GIUSTI "Paesaggi culturali-Cultural Landscape", Aracne, Roma, 2010.

G. TESTA, "La strada costiera nel Finalese, dalla costruzione della "Littoranea" all'Aurelia di oggi", Quaderni della Biblioteca, Edizioni Biblioteca Mediateca Finalese, 2008, Finale Ligure.

A. CROSETTI e D. VAIANO "Beni culturali e paesaggistici", Giappichelli editore, Torino, 2014.

R. ROSSI "La tutela penale dei beni culturali e paesaggistici, aggiornato al D.Lgs. 42/2004 (codice Urbani)", Sistemi Editoriali, 2014.

FINALE E LE OFFICINE PIAGGIO

A. TORTAROLO , "La Piaggio e Finale 1900-1017", 2001

P. P. CERVONE, E. LERTORA, M. ZINOLA "Finale Ligure 100 anni in cartolina" Bacchetta editore 1998.

V. RIZZATO "I.A.M. Rinaldo Piaggio, stabilimento di Finale Ligure dal 1884 a oggi"

A. BISLENGHI, "La storia di Finale" , 1998.

M. CANELLA e G. MAIFREDA (a cura di) , "L'Italia dei Piaggio", Milano, 2012, Nexo.

"Quadrifoglio", anno II n. 3, rivista dell'associazione Emanuele Celesia.

"Quadrifoglio", anno II n. 4, rivista dell'associazione Emanuele Celesia.

"Quadrifoglio", anno II, numero speciale Piaggio rivista dell'associazione Emanuele Celesia.

<http://www.tate.org.uk/visit/tate-modern>)
<http://whc.unesco.org/en/danger/>
<http://www.english-heritage.org.uk/>
<http://www.batterseapowerstation.org.uk/bpsc.html>
<https://batterseapowerstation.co.uk/>
<https://www.portorecanati.it/ex-stabilimento-montecatini/>
<http://www.regione.liguria.it>
<http://www.regione.liguria.it/infrastrutture-e-trasporti/porti.html>
<http://www.centrocongressigenova.it/>
<http://www.archeologiaindustriale.org/cms/10-marzo-1884-firma-dellatto-costitutivo-della-saffat/>
<http://www.genova24.it/2015/03/ex-fonderie-di-multedo-tra-degrado-e-un-futuro-industriale-tursi-area-ridisegnata-dalla-nuova-strada-dopo-il-ribaltamento-di-fincantieri-85542/>
<http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/porti-e-infrastrutture/ferrovie/raddoppio-tratta-andora-finale-ligure.html>
<http://www.autostradadeifiori.it/la-storia/>
<http://www.stradeanas.it/it/le-strade/anas-regione>
<http://www.liguria.beniculturali.it>
<http://www.marinafinaleligure.it/>
<http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/SICoast/Mappa.html?id=1231>
<http://www.patrimonioindustriale.it/it/>
<http://ticcih.org/>
<http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/costa-e-demanio-marittimo.html>
<http://www.liguriavincoli.it>
<http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazio>

ne-e-urbanistica/piani territoriali/piano-territoriale-di-coordinamento-paesistico.html.

<http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/costa-e-demanio-marittimo/piano-della-costa.html>

<http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica/puc>

<http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/pianificazione-e-urbanistica/paesaggio-tutela-e-valorizzazione/valorizzazione-del-paesaggio.html>.

<http://www.tuttitalia.it/liguria/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

<https://statistica.regione.liguria.it/>

<https://statistica.regione.liguria.it/annuario2014/VisualizzaCapitolo.aspx?c=17>.

<http://turismo.comunefinaleligure.it/it/mare/bandiera-blu>

<http://www.bikehotelsfinaleligure.it/mtb-map/>

<http://turismo.comunefinaleligure.it/it/luoghi/itinerari>

<http://www.museopiaggio.it/>

<http://www.patrimonio SOS.it>.

http://www.gefim.it/admin/sub_page_1.asp?menu=0&id=2&parent=2

<http://www.parcoadriano.it/gare-appalto.htm>

<http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/vincoli/mappa.html>

<http://www.comunefinaleligure.it/urbanistica/urban-center/osservazioni>

http://old.provincia.savona.it/temi/ptc_savona/pag.asp?ID=Cartografia

<http://iluoghidelcuore.it/linee-guida>

<http://www.sestosg.net/sportelli/sestounesco/dossier/scheda/,1651>

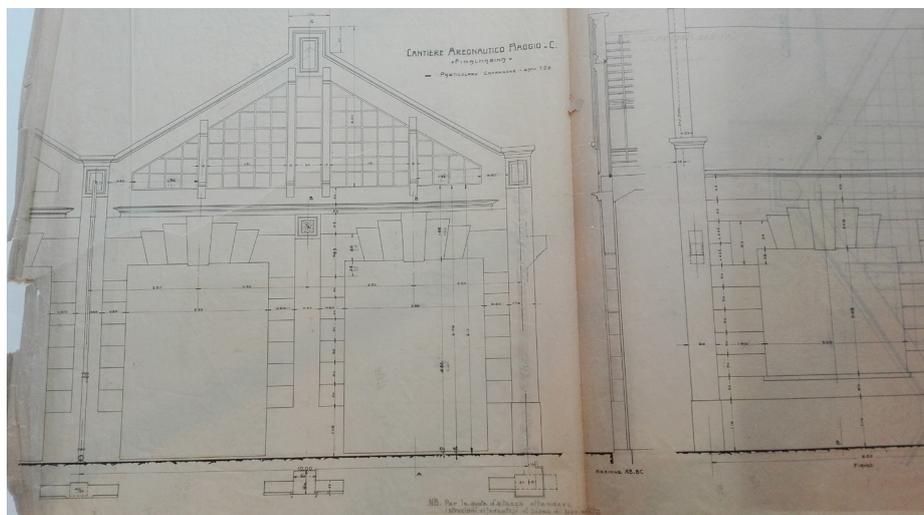
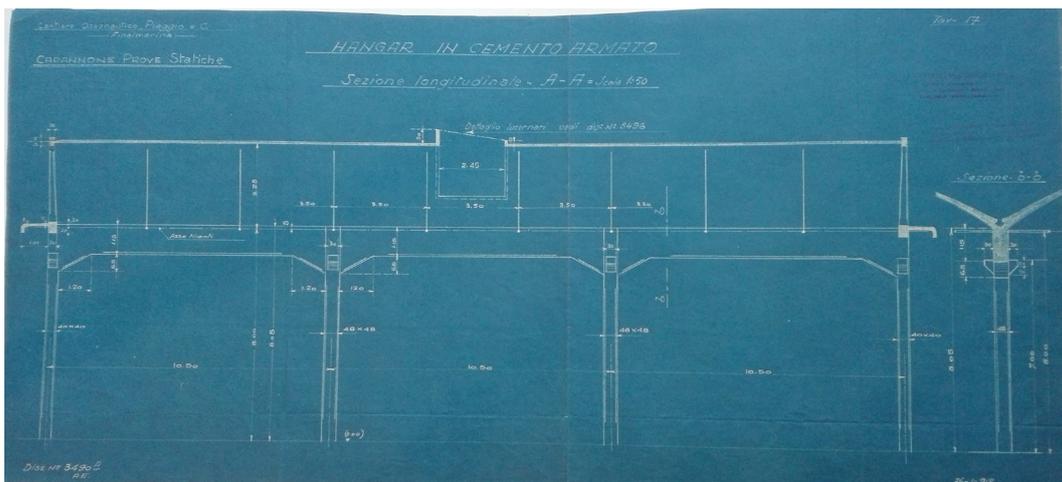
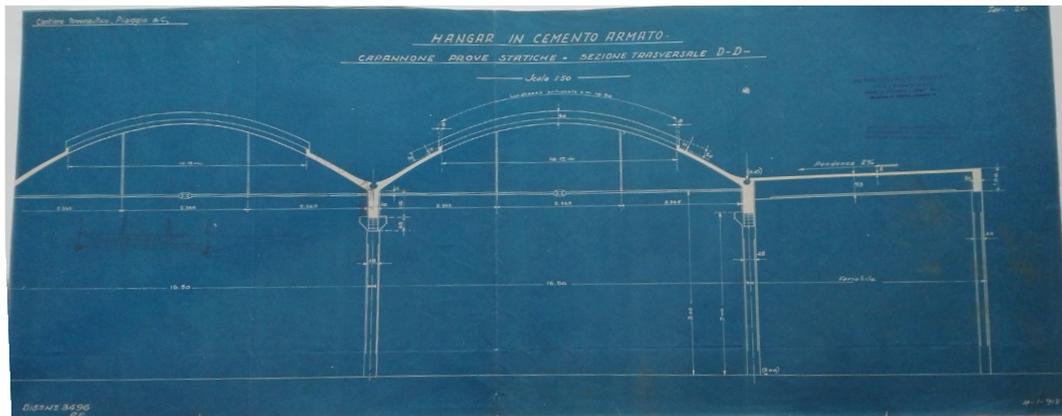
<http://www.carroponte.org/il-carroponte/>

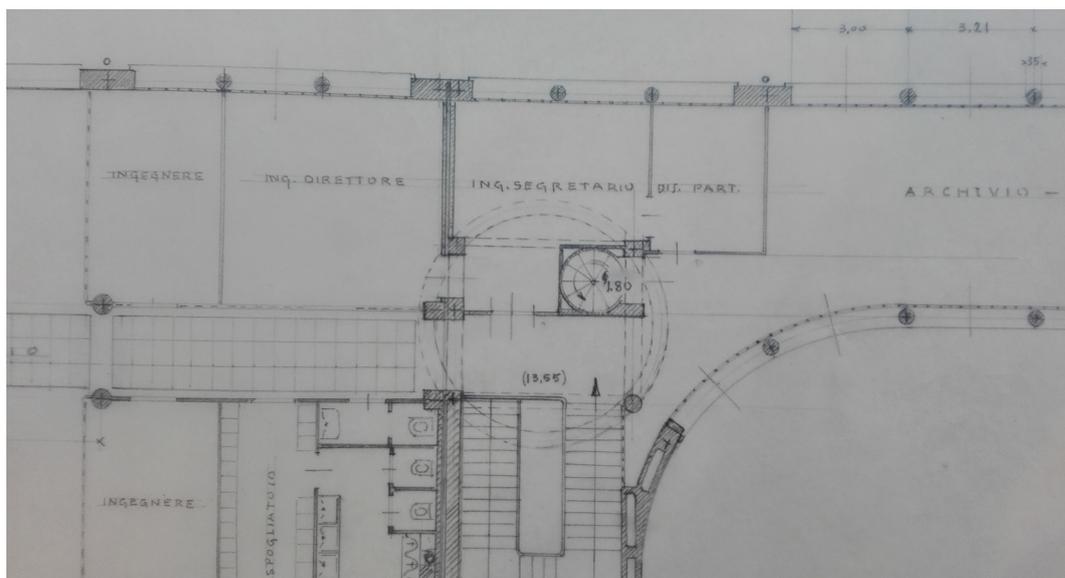
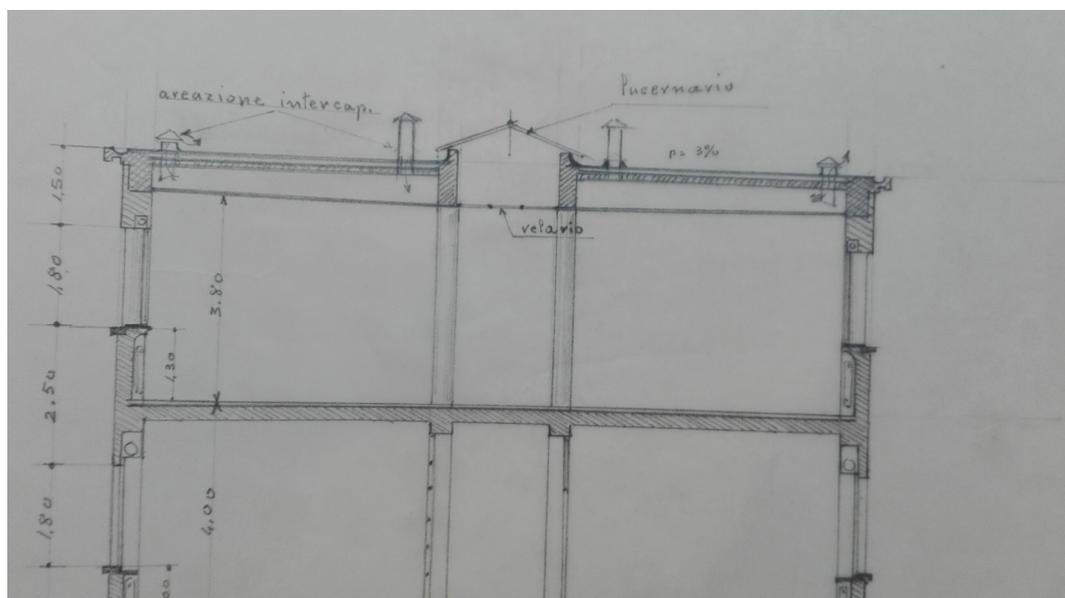
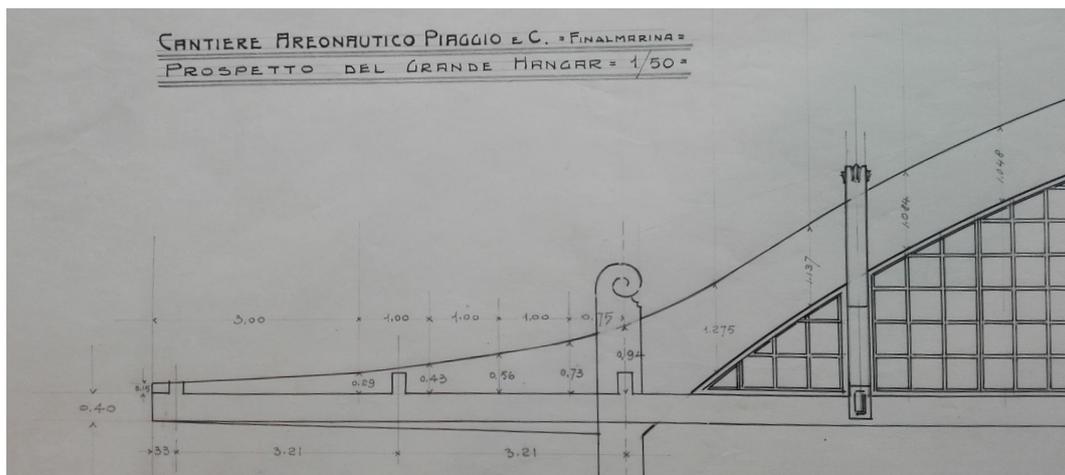
<http://www.assocelesia.it/>

<http://www.giornatefai.it/luoghi/91048>

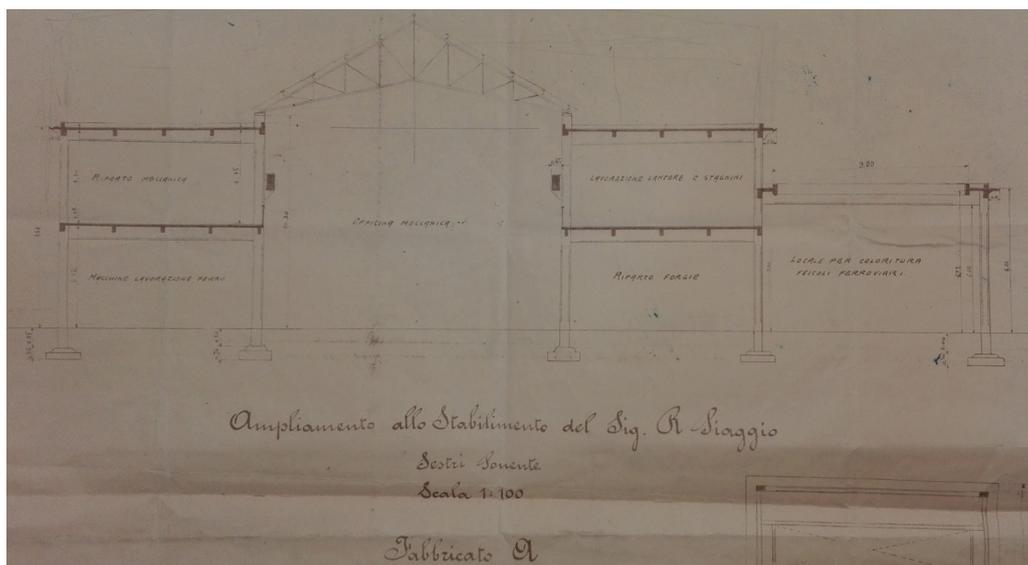
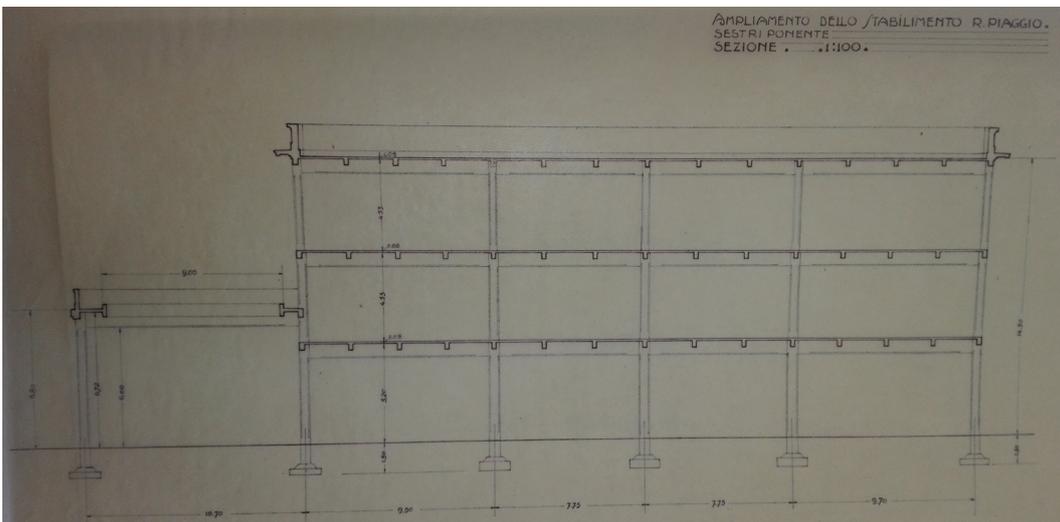
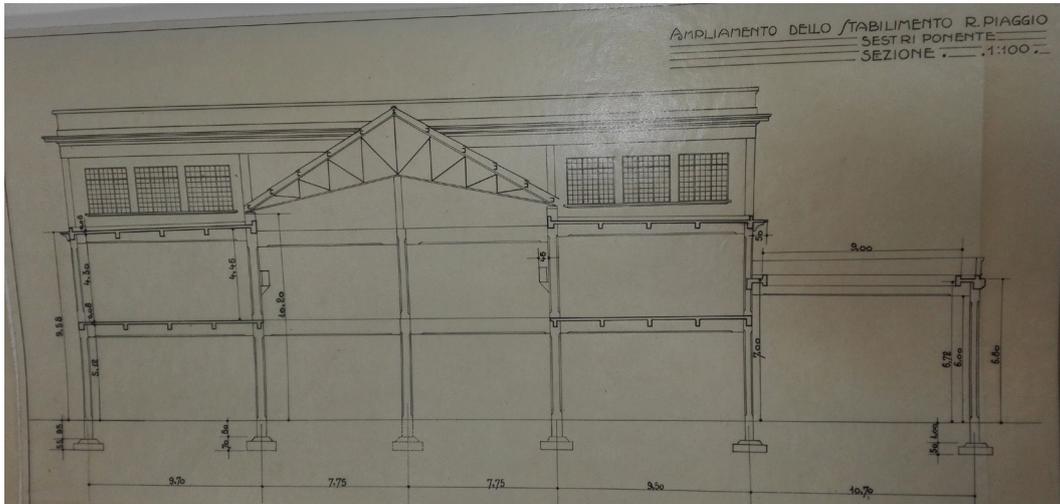
Archivio di Stato di Torino (ASTO) - Fondo "Giuseppe Momo"

Cartella 17 (Finale Figure): disegni 2 - 18





Cartella 130 (Genova Sestri Ponente): tutti i disegni



Istruzioni per la compilazione del questionario

Buongiorno,

sono Giulia e per la mia tesi di laurea in Architettura al Politecnico di Torino mi sto occupando della riqualificazione e valorizzazione dell'area delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure.

Mi interesserebbe sapere se questa fabbrica e la sua storia sono conosciute e quali idee e proposte ogni residente vorrebbe segnalare riguardo al suo utilizzo futuro.

Le chiedo, quindi, cortesemente di rispondere a poche domande per chiarire i miei interrogativi. Il questionario avrà una durata di circa dieci minuti. Come ogni questionario presenta una parte legata all'anagrafica e una mirata all'oggetto della mia tesi. Ci terrei al suo giudizio obiettivo.

Grazie per la collaborazione!

SEZIONE A

Giri il foglio solo dopo aver risposto alla prima domanda

1. Conosce l'ex stabilimento Piaggio di Finale Ligure? (Se SI passi alla domanda numero 3, se NO giri la pagina).

SI NO



2. Se NO, ora guardando le immagini sovrastanti lo riconosce? (Se ancora NO passi alla SEZIONE C)
- SI NO
3. Se SI, cosa significa per lei? (Metta una crocetta su una sola risposta)
- un insieme di edifici abbandonati
- un insieme di edifici storici
- un insieme di edifici simbolici
- un insieme di edifici "invadenti"
- altro
4. Ha seguito le vicende che hanno portato alla dismissione della fabbrica e i dibattiti sulla sua nuova funzione che si sono svolti negli anni passati?
- SI NO
5. L'architetto Giuseppe Momo è il progettista di parte del complesso tra cui l'hangar e la palazzina uffici. Agli inizi del '900 si è anche occupato della costruzione di altre fabbriche Piaggio in Liguria e Toscana e di numerosi progetti per il Vaticano. Ne era a conoscenza?
- SI NO
6. Ha parenti, amici o familiari che vi hanno lavorato o vi lavorano tutt'ora nella nuova sede?
- SI NO
7. Nel luglio 2016 la Soprintendenza ha negato il consenso alla demolizione del bene, ne era a conoscenza?
- SI NO
8. Concorda con la decisione presa dalla Soprintendenza?
- SI NO
- Perché?
-
9. Ha partecipato attivamente ad attività per la salvaguardia di questo bene? (Se SI specifichi quali attività)
- SI NO
- Se SI quali?
-

10. Ritiene che sia necessario un progetto di trasformazione dell'area?

SI NO

11. È a conoscenza di nuove proposte per trasformare quest'area?

SI NO

SEZIONE B

Le immagini sottostanti rappresentano alcune proposte progettuali per l'area ex Piaggio. Il Piano Urbanistico Operativo (PUO) approvato nel 2008 prevede: la demolizione degli attuali stabilimenti ad esclusione di una porzione di 200 mq dell'hangar, la costruzione di palazzine residenziali, alberghi, attività commerciali, e parcheggi. Nel 2013 viene ripensata la tipologia degli edifici proponendo una variante al piano.

- PUO del 2008:



12. Da 1 a 5 quanto ritiene che sia valida questa proposta?

E perché?

1 2 3 4 5

.....

- Variante al PUO del 2013:



13. Da 1 a 5 quanto ritiene che sia valida questa proposta?

E perché?

1 2 3 4 5

.....

14. Ha mai partecipato ad una campagna di raccolta fondi a favore di un progetto culturale o sociale?

SI NO

15. Se SI, a quanto ammonta il contributo versato? (Selezioni la casella corrispondente all'intervallo monetario in cui si colloca la cifra, selezioni solo una delle voci).

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 - 100 €
- Oltre i 100 €

16. Lei sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per la proposta del PUO?

SI NO

17. Se NO, sarebbe disposto a partecipare donando un contributo economico per un progetto differente per l'area?

SI NO

18. Disponga in ordine di preferenza le attività che vorrebbe vedere nel nuovo progetto:

- Attività culturali: - museo _____
 - biblioteca _____
 - archivio storico _____
 - sala conferenze _____
 - aule studio _____
- Attività sportive: - arrampicata _____
 - sport acquatici _____
 - campo sportivo all'aperto _____
- Attività ricreative: - spazi per associazioni _____
 - circoli ricreativi _____
 - spiaggia attrezzata _____
 - discoteca _____
- Attività produttive/commerciali: - piccole imprese e start up _____
 - artigianato locale _____
 - centro commerciale _____

19. Rispetto alle attività a cui ha dato maggior preferenza al punto 18, con che cifra sarebbe disposto a contribuire?

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 – 100 €
- Oltre i 100 €

SEZIONE C

20. Frequenta le biblioteche civiche del sistema bibliotecario Finalese?

SI NO

21. Trova accogliente la sede attuale della Biblioteca presso Finalborgo?

SI NO

22. Legge quotidiani?

SI NO

23. Con quale frequenza?

- tutti i giorni
- 1 volta a settimana
- 1 volta al mese
- mai

24. Conosce la rivista "Il Quadrifoglio"?

SI NO

25. È iscritto e/o frequenta qualche associazione? Se SI specifichi quale.

SI NO

.....

26. Quante volte ha partecipato a un evento culturale (ad esempio festival enogastronomici, conferenze, concerti, ecc.) nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

27. Quante volte si è recato al cinema nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

Che genere preferisce?.....

28. Quante volte si è recato a teatro nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

29. Pratica sport? Se SI specifichi quale.

- SI NO
-
-

SEZIONE D

30. Sesso:

- F M

31. Et :

32. Comune di residenza:

33. Comune di domicilio:

34. Titolo di studio:

35. Professione:

36.   sposato/a?

- SI NO

37. Ha figli?

- SI NO

38. Il suo nucleo familiare   composto da:

- 1 persona
- 2 persone
- 3 persone
- 4 persone
- Pi  di 4 persone

Istruzioni per la compilazione del questionario

Buongiorno,

sono Giulia e per la mia tesi di laurea in Architettura al Politecnico di Torino mi sto occupando dello studio dell'area delle ex Officine Piaggio di Finale Ligure.

Mi interesserebbe sapere se questa fabbrica e la sua storia sono conosciute.

Le chiedo, quindi, cortesemente di rispondere a poche domande per chiarire i miei interrogativi. Il questionario avrà una durata di circa cinque minuti. Come ogni questionario presenta una parte più legata all'anagrafica e una più mirata all'oggetto della mia tesi. Ci terrei al suo giudizio obiettivo.

Grazie per la collaborazione!

SEZIONE A

1. Come è venuto a conoscenza della presenza delle Officine Piaggio a Finale Ligure? (Selezionare una sola voce).
 - vi ho lavorato in passato
 - abito o lavoro a Finale o nei pressi di Finale
 - tramite i quotidiani e mass media
 - è un complesso noto

2. Cosa significa per lei questo complesso? (Metta una crocetta su una sola risposta)
 - un insieme di edifici abbandonati
 - un insieme di edifici storici
 - un insieme di edifici simbolici
 - un insieme di edifici "invadenti"
 - altro

3. Ha seguito le vicende che hanno portato alla dismissione della fabbrica e i dibattiti sulla sua nuova funzione che si sono svolti negli anni passati?
 - SI NO

4. L'architetto Giuseppe Momo è il progettista di parte del complesso tra cui l'hangar e la palazzina uffici. Agli inizi del '900 si è anche occupato della costruzione di altre fabbriche Piaggio in Liguria e Toscana e di numerosi progetti per il Vaticano. Ne era a conoscenza?
 - SI NO

5. Ha parenti, amici o familiari che vi hanno lavorato o vi lavorano tutt'ora nella nuova sede?
 - SI NO

6. Nel luglio 2016 la Soprintendenza ha negato il consenso alla demolizione del bene, ne era a conoscenza?
 - SI NO

7. Concorda con la decisione presa dalla Soprintendenza?
 - SI NO
 Perché?

.....

8. Ha partecipato attivamente ad attività per la salvaguardia di questo bene? (Se SI specifichi quali attività)
 - SI NO
 Se SI Quali?

.....

9. Ritiene che sia necessario un progetto di trasformazione dell'area?
 - SI NO

10. È a conoscenza di nuove proposte per trasformare quest'area? (Se NO passa alla domanda 12)
 - SI NO

11. Da 1 a 5 quanto ritiene che siano valide queste proposte? E perché?

1 2 3 4 5

.....

SEZIONE B

12. Ha mai partecipato ad una campagna di raccolta fondi a favore di un progetto culturale o sociale?

SI NO

13. Se SI, a quanto ammonta il contributo versato? (Selezioni la casella corrispondente all'intervallo monetario in cui si colloca la cifra, selezioni solo una delle voci).

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 - 100 €
- Oltre i 100 €

14. Disponga in ordine di preferenza le attività che ritiene essere più utili alla cittadinanza di Finale:

- Attività culturali: - museo _____
 - biblioteca _____
 - archivio storico _____
 - sala conferenze _____
 - aule studio _____
- Attività sportive: - arrampicata _____
 - sport acquatici _____
 - campo sportivo all'aperto _____
- Attività ricreative: - spazi per associazioni _____
 - circoli ricreativi _____
 - spiaggia attrezzata _____
 - discoteca _____
- Attività produttive/commerciali: - piccole imprese e start up _____
 - artigianato locale _____
 - centro commerciale _____

15. Rispetto alle attività del punto 14 con che cifra sarebbe disposto a contribuire?

- 2 – 5 €
- 5 – 10 €
- 10 – 20 €
- 20 – 50 €
- 50 – 100 €
- Oltre i 100 €

SEZIONE C

16. Frequenta le biblioteche civiche del sistema bibliotecario Finalese?

- SI NO

17. Trova accogliente la sede attuale della Biblioteca presso Finalborgo?

- SI NO

18. Legge quotidiani?

- SI NO

19. Con quale frequenza?

- tutti i giorni
- 1 volta a settimana
- 1 volta al mese
- mai

20. Conosce la rivista “Il Quadrifoglio”?

- SI NO

21. È iscritto e/o frequenta qualche associazione? Se SI specifichi quale.

- SI NO
-

22. Quante volte ha partecipato a un evento culturale nell’ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

23. Quante volte si è recato al cinema nell’ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

Che genere preferisce?.....

24. Quante volte si è recato a teatro nell'ultimo anno? (Mettere la crocetta su una sola risposta)

- 1 volta
- Da 2 a 5 volte
- Da 5 a 10 volte
- Più di 10 volte

25. Pratica sport? Se SI specifichi quale.

- SI NO
-
-

SEZIONE D

26. Sesso:

- F M

27. Et :

28. Comune di residenza:

29. Comune di domicilio:

30. Titolo di studio:

31. Professione:

32.   sposato/a?

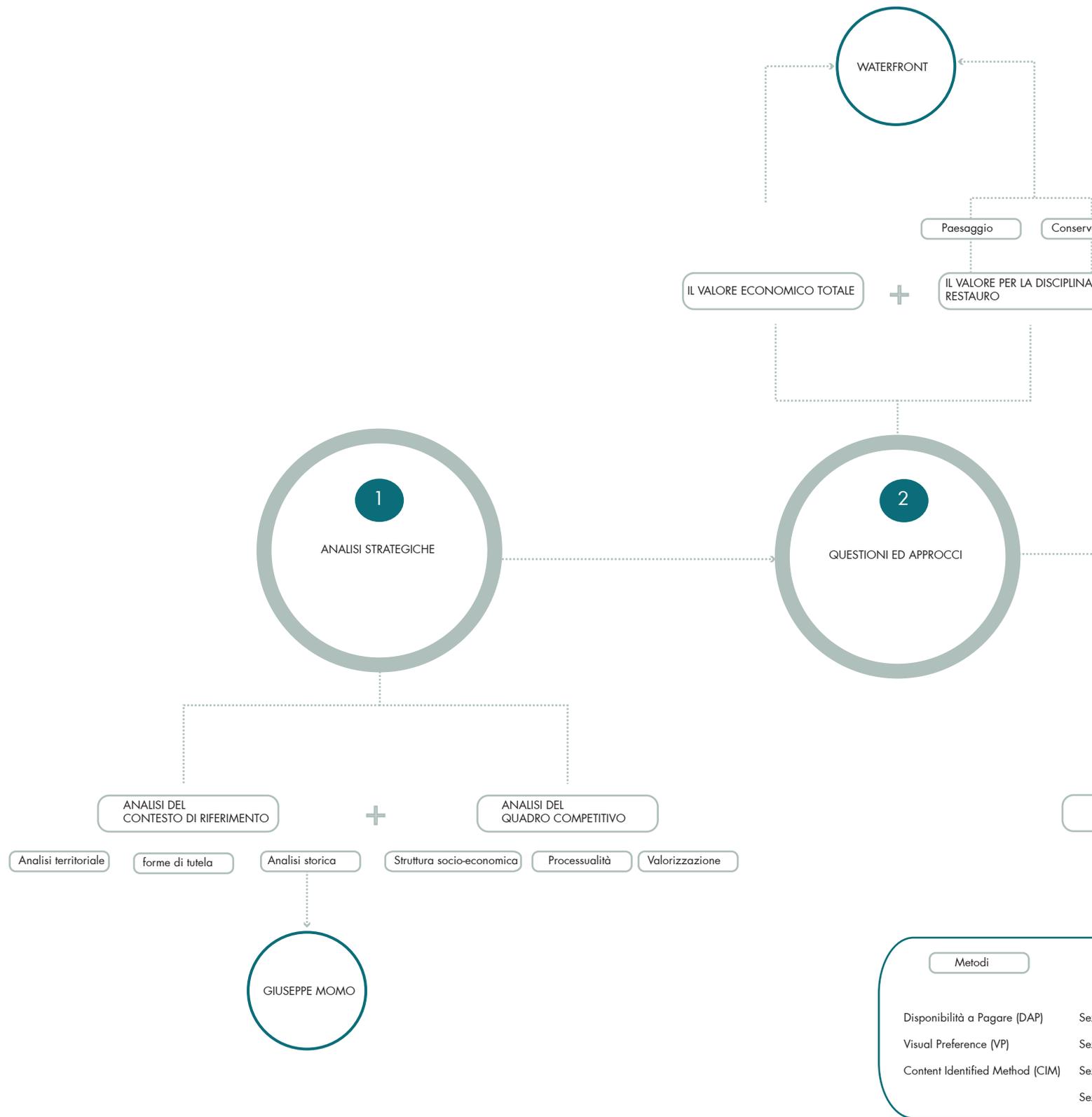
- SI NO

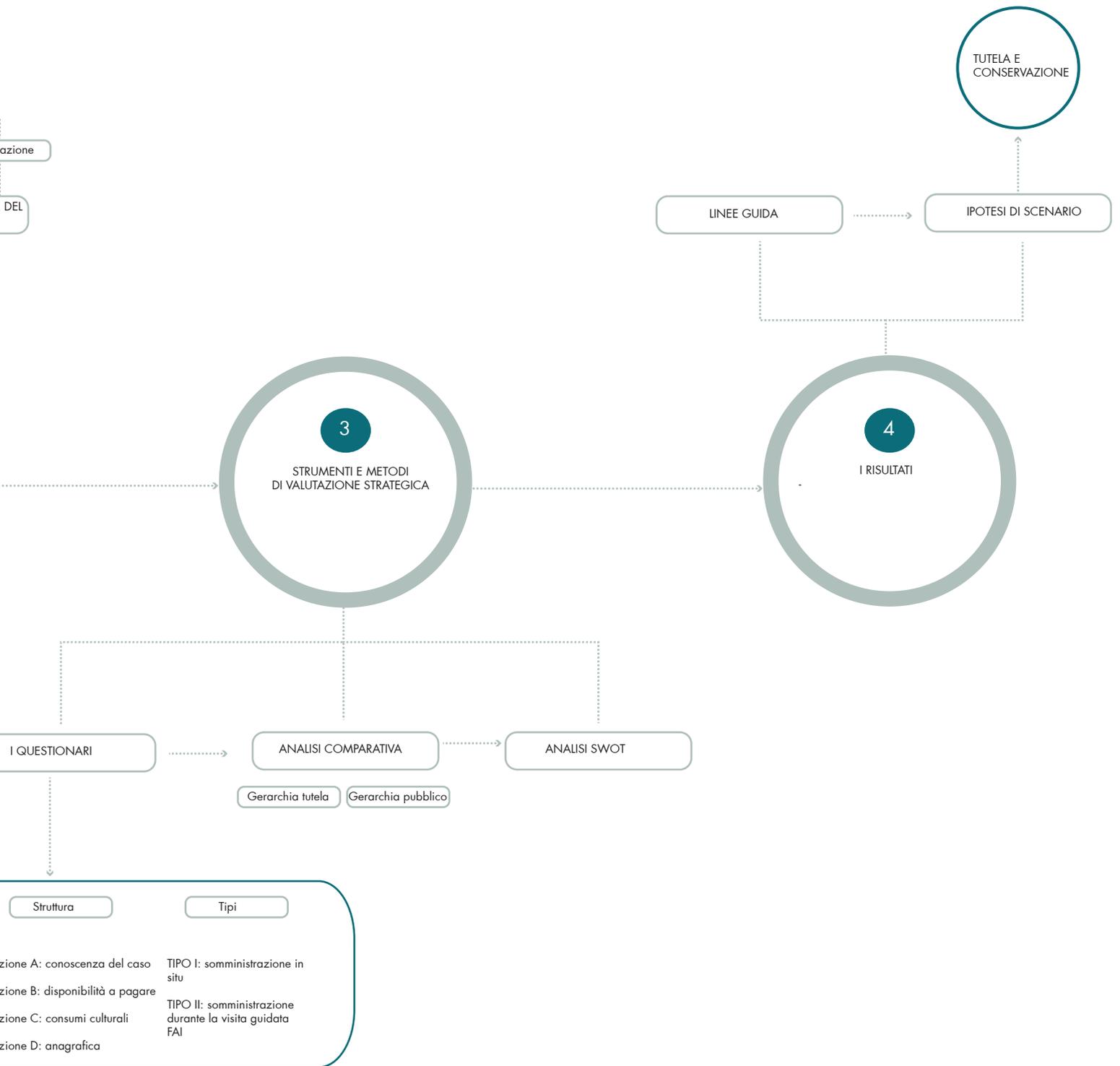
33. Ha figli?

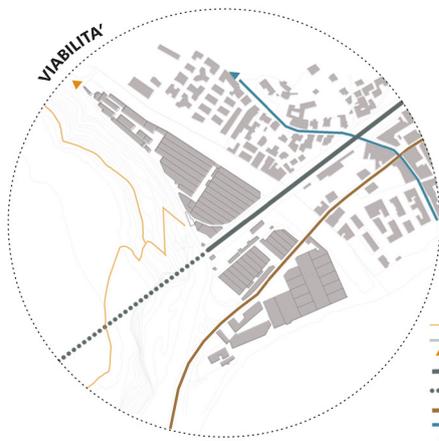
- SI NO

34. Il suo nucleo familiare   composto da:

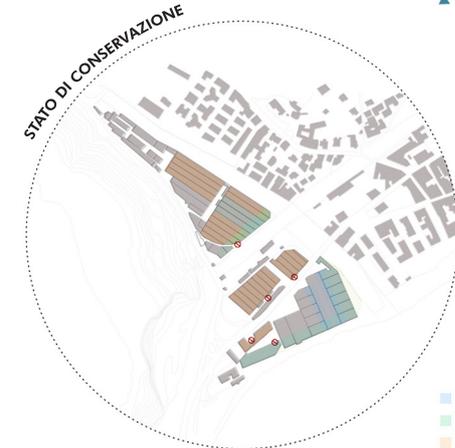
- 1 persona
- 2 persone
- 3 persone
- 4 persone
- Pi  di 4 persone



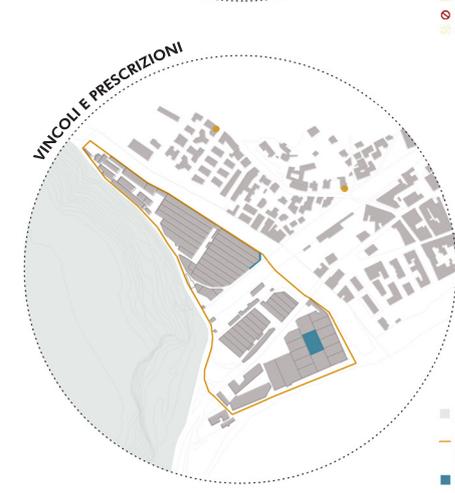




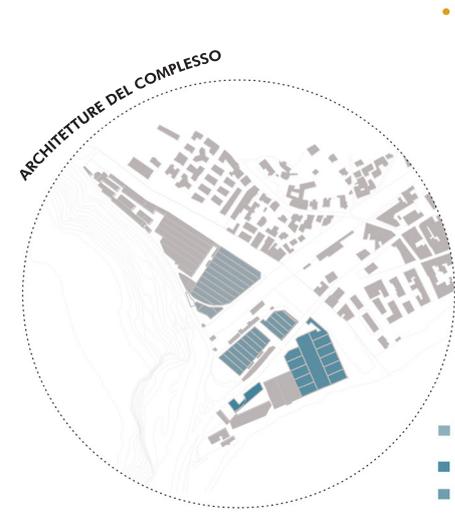
- Strada napoleonica
- ciclopedonale
- ▲ accesso autostrada
- linea ferroviaria
- ... linea ferroviaria (tratto in galleria)
- S.S. Aurelia
- Via Brusapigli
- ▲ verso Finalborgo



- DEGRADO NATURALE acqua
- DEGRADO ANTROPICO graffiti, vetri, etc.
- DEGRADI MECCANICO elementi strutturali
- ⊗ INACCESSIBILITA'
- VEGETAZIONE INFIESTANTE



- BELLEZZE D'INSIEME (carta dei vincoli)
- DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE (P.U.C.)
- PORZIONI CONSERVATE (P.U.O.)
- VINCOLI SINGOLI



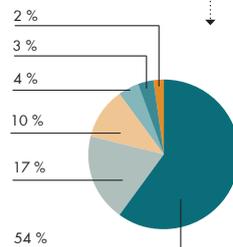
- CAPANNONI FESCHIANI 1907 - Riccardo Haupt
- HANGAR SPERIMENTALE 1917-19 - Giuseppe Momo
- CAPANNONI 1921 - Giuseppe Momo
- PALAZZINA UFFICI 1927 - Giuseppe Momo



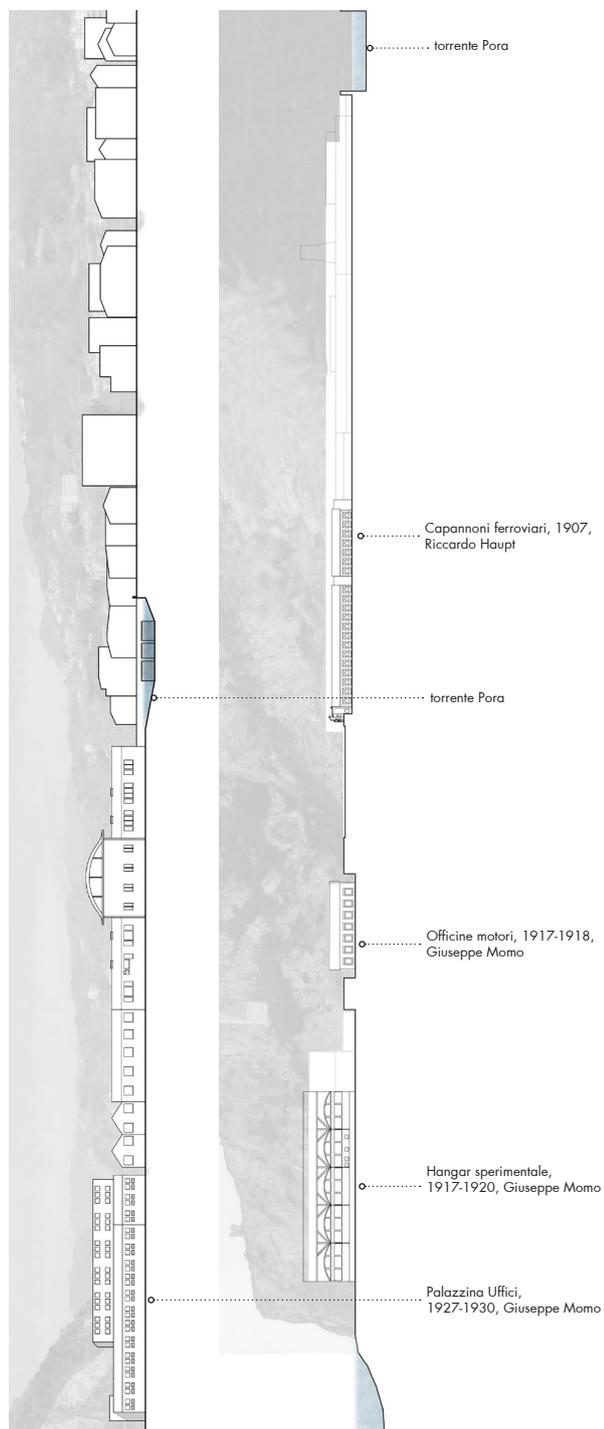


IL COMUNE DI FINALE LIGURE

IL WATERFRONT DI FINALE LIGURE

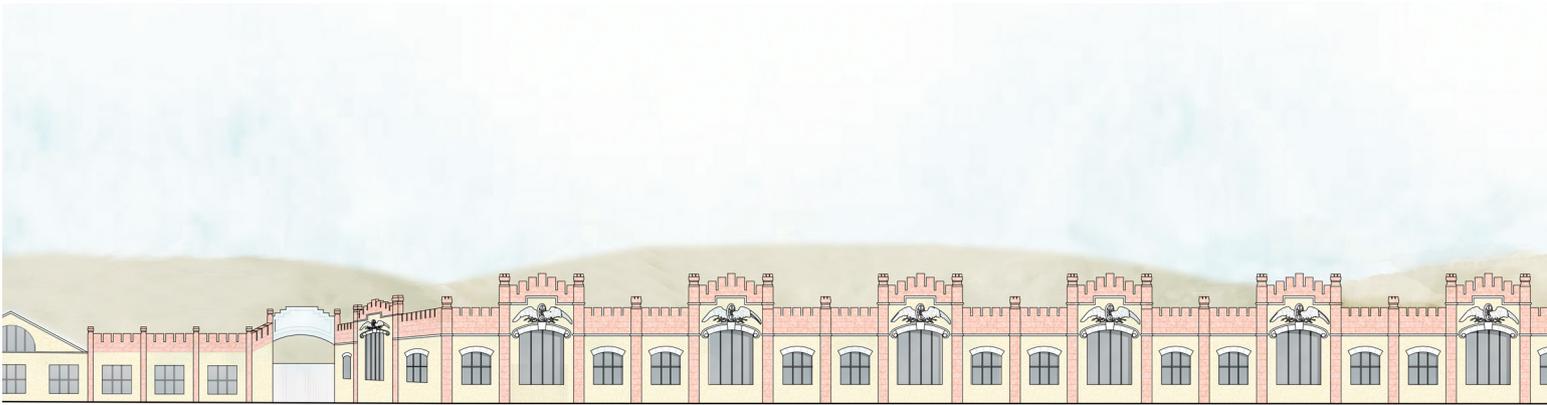


- spieagge
- pareti rocciose
- scogliere artificiali
- aree portuali
- discariche
- foci dei torrenti





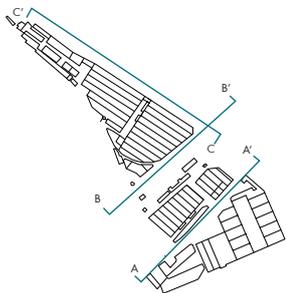
Prospetto AA' scala 1:200



Prospetto BB' scala 1:200

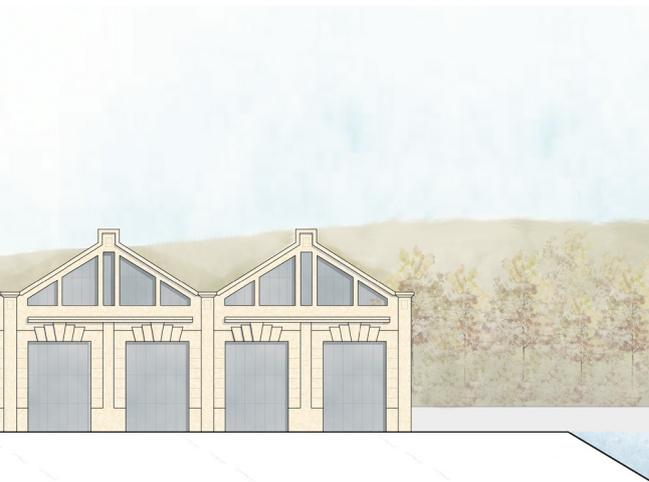


Prospetto CC' scala 1:200



FOTOGRAFIE

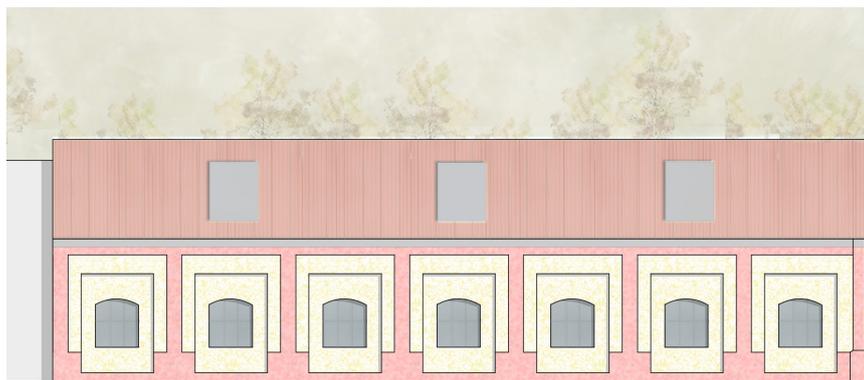




Prospetto AA' scala 1:100

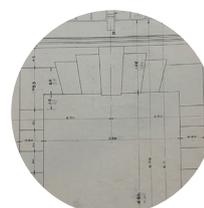
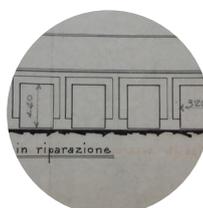


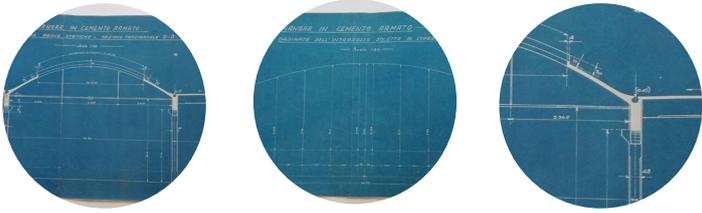
Prospetto BB' scala 1:100



Prospetto CC' scala 1:100

DOCUMENTI D'ARCHIVIO





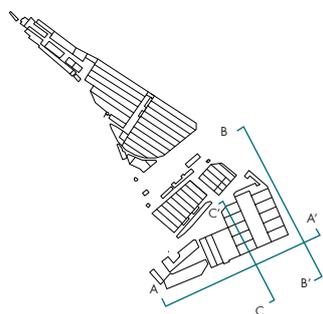
Pianta piano terra scala 1:500

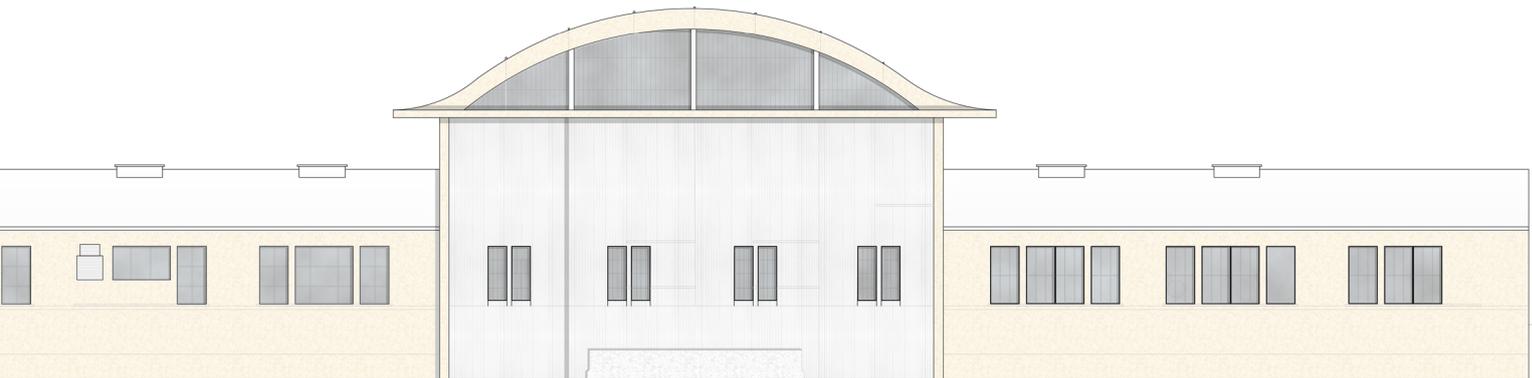


scale 1:500

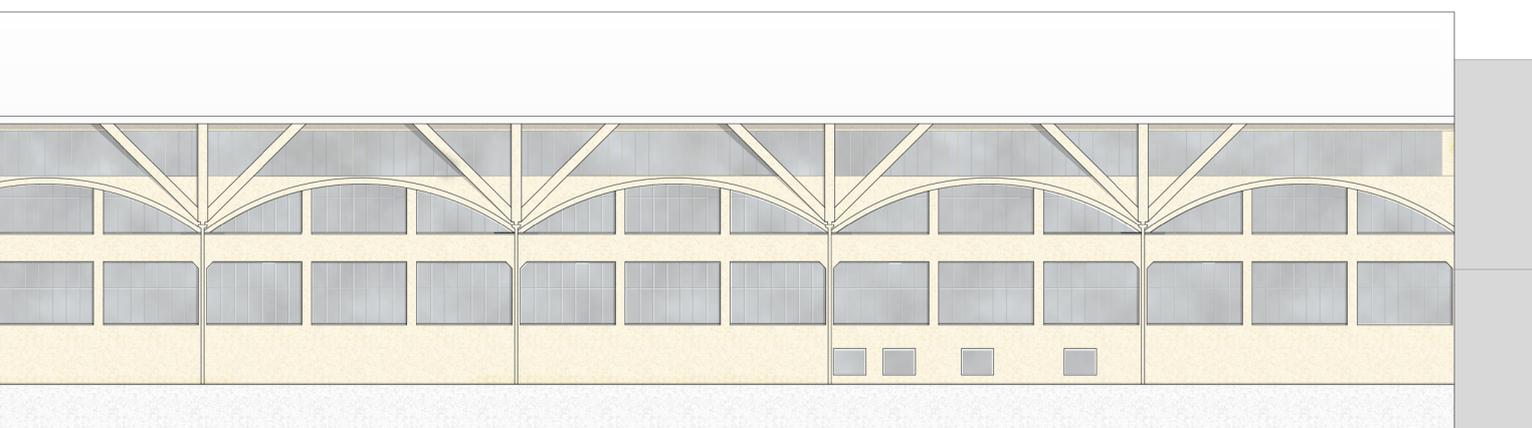


FOTOGRAFIE DELL'HANGAR SPERIMENTALE

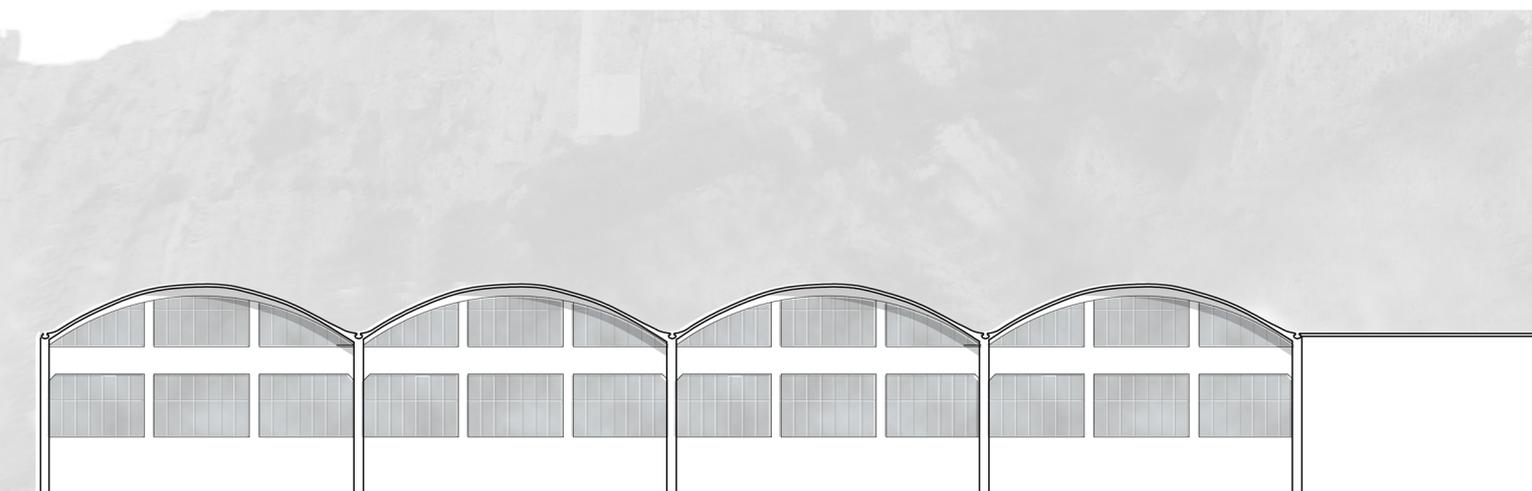




Prospetto CC' scala 1:200

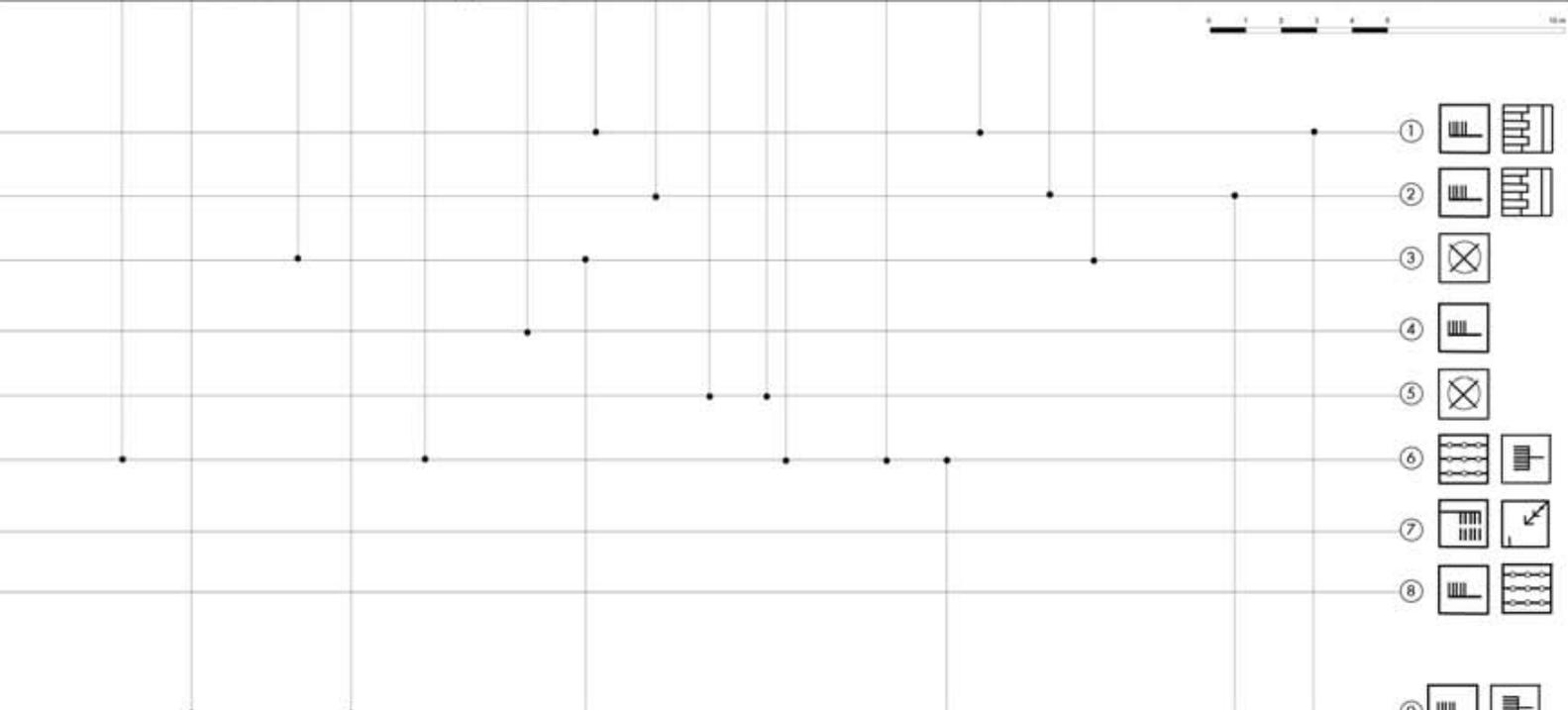


Prospetto CC' scala 1:200



Prospetto CC' scala 1:200





LEGENDA INTERVENTI DI PULITURA E RIPRISTINO

<p>7. ossidazione</p>	 <p>Rimozione della vegetazione infestante tramite spazzole e spatole</p>	 <p>Lavaggio con acqua nebulizzata o spray d'acqua a bassa pressione.</p>	 <p>Applicazione di idrorepellente a base silanica.</p>
<p>8. deposito superficiale</p>	 <p>Pulitura manuale con l'utilizzo di piccoli utensili; spazzole e pennelli.</p>	 <p>Reintegrazioni degli elementi mancanti.</p>	
<p>9. presenza di vegetazione</p>	 <p>Lavaggio ed eliminazione delle macchie tramite applicazione di prodotti specifici.</p>	 <p>Applicazione di biocida con agenti chimici.</p>	



RE 2014

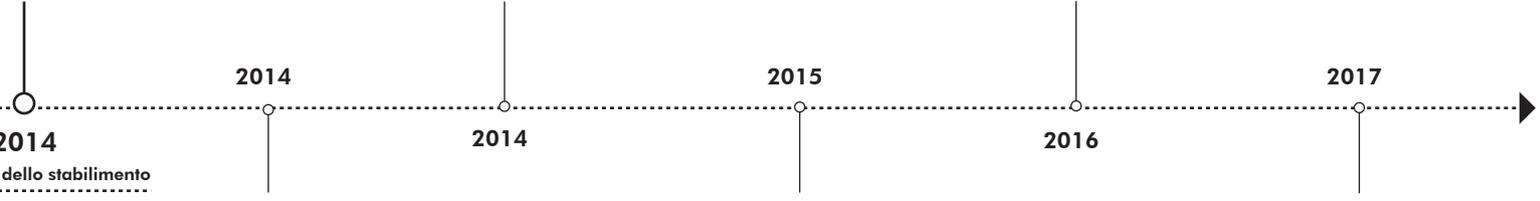
La sede viene ufficialmente
e viene spostata nel
stabilimento a Villanova

21-23 FEBBRAIO 2014

"L'hangar degli idrovolanti: un patrimonio da salvare": mostra multimediale sulla storia della Piaggio e sull'architettura dell'hangar.

LUGLIO 2016 LA SOPRINTEN-
DENZA

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le provincie ha dato parere negativo alla richiesta di demolizione dei capannoni dismessi, avanzata dalla Finalmare S.p.a..



2014

dello stabilimento

2014

2014 "UNSECOLO AL VOLO"

Viene girato un documentario sulla fabbrica, la relazione che ha con la cittadinanza di Finale Ligure dal regista Teo de Luigi.



2014

2015

8-12 GIUGNO 2015

"Viaggio verso i progetti del futuro": workshop organizzato dal dipartimento di Scienze dell'Architettura di Genova.



2016

2017

APRILE 2017 FIORNATE FAI DI
PRIMAVERA

Viene aperto alla visita l'Hangar sperimentale e si registra un'alta affluenza di pubblico per cui si prevede un'ulteriore apertura a distanza di due settimane.



mento della variante al P.U.O.: vista dei nuovi volumi inseriti nel



progetto approvato



mento planimetrico della variante al P.U.O.



variante



confronto ingombri sagome

Confronto tra il progetto previsto dal P.U.O. e quello della variante al P.U.O.

STAKEHOLDER	
ATTIVI - operatori	PASSIVI - fruitori
la GEFIM S.p.a. il Comune di Finale Ligure la Soprintendenza le Associazioni	i turisti "occasionali" i turisti "abituali" i residenti la cittadinanza

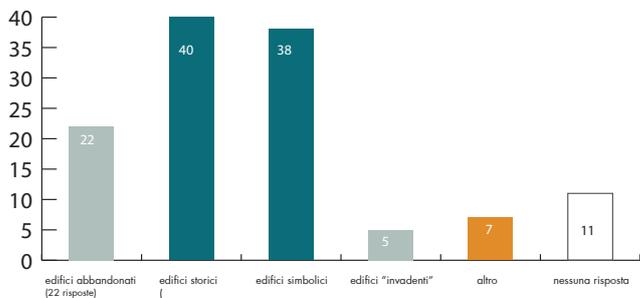
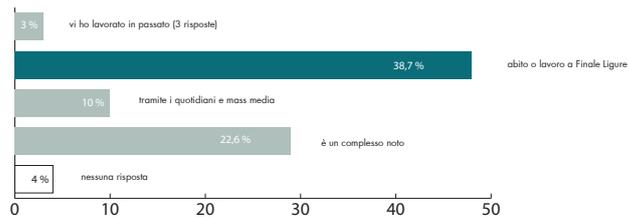
TIPI E STRUTTURA DEI QUESTIONARI



LOCALIZZAZIONE



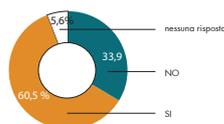
VISIBILITA'



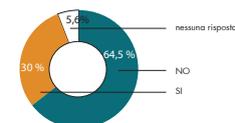
"una realtà industriale del passato (ahimè)"
 "esempio archeologia industriale"
 "edifici storici simbolo della città"
 "simbolici ma abbandonati"
 "tutte le risposte qui sopra riportate"
 "famosa fabbrica di aerei"

MEMORIA

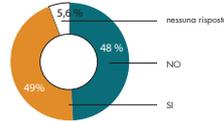
HA SEGUITO LE VICENDE RIGUARDANTI LA FABBRICA?



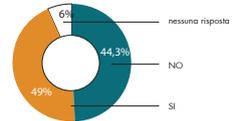
CONOSCE GIUSEPPE MOMO?



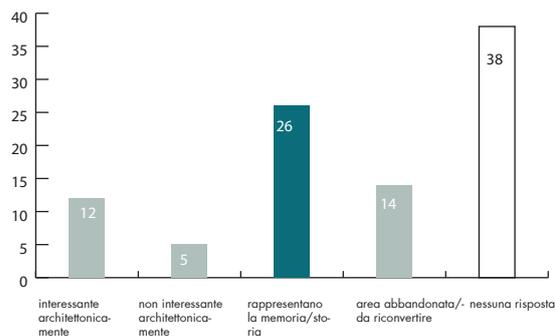
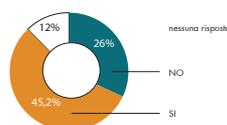
HA PARENTI O AMICI CHE HANNO LAVORATO ALLE EX OFFICINE PIAGGIO?



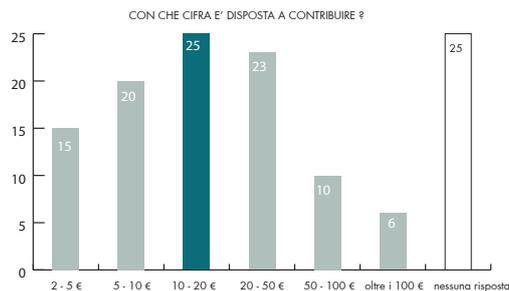
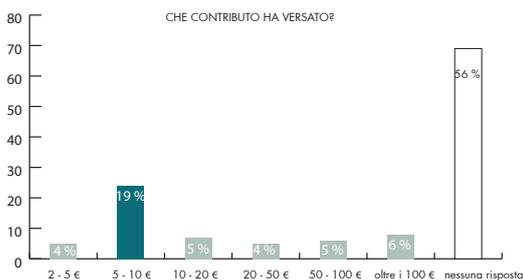
ERA A CONOSCENZA DEL PARERE DELLA SOPRINTENDENZA?



CONCORDA CON IL PARERE DELLA SOPRINTENDENZA?

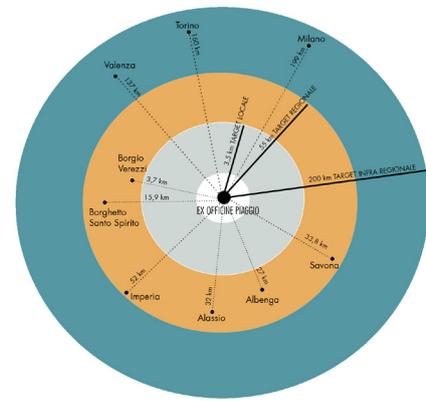
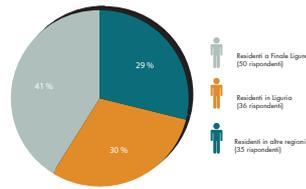


DISPONIBILITA' A PAGARE



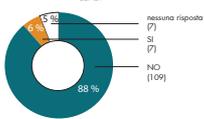


La composizione della popolazione intervistata: suddivisione dei sottogruppi per provenienza (in basso), individuazione del raggio d'azione del bene e quindi di un ipotetico bacino d'utenza (a destra).

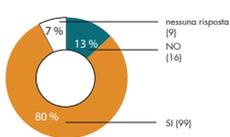


PROCESSUALITA' e DIBATTITO

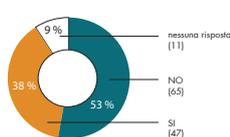
HA PARTECIPATO AD ATTIVITA' DI SALVAGUARDIA DEL BENE?



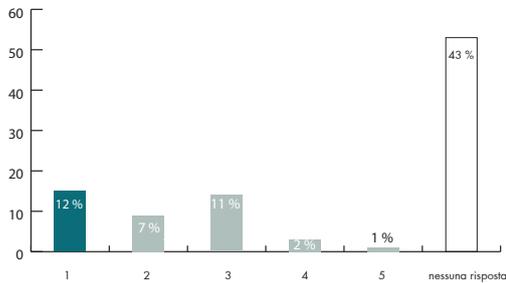
E' NECESSARIO UN PROGETTO DI TRASFORMAZIONE?



E' HA CONOSCENZA DEI PROGETTI PROPOSTI

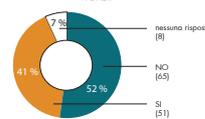


VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

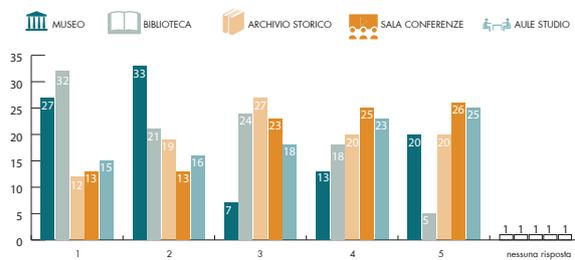


PREFERENZE

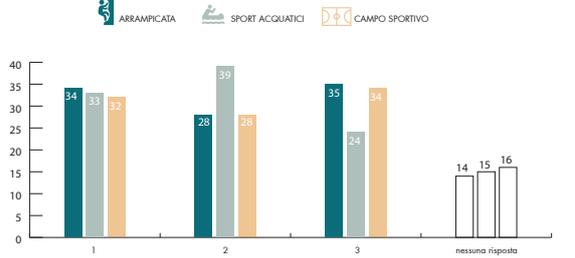
HA MAI PARTECIPATO AD UNA CAMPAGNA DI RACCOLTA FONDI?



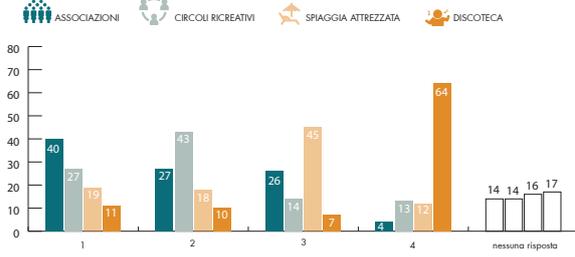
ATTIVITA' CULTURALI



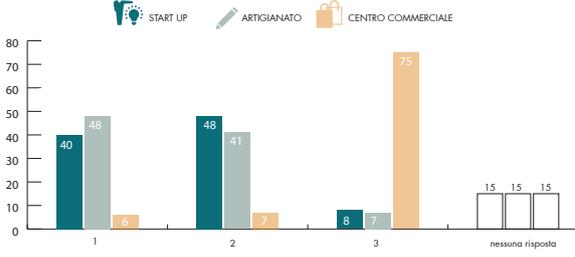
ATTIVITA' SPORTIVE



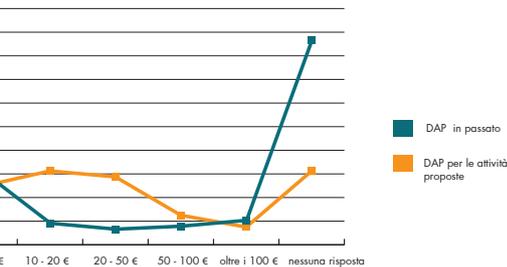
ATTIVITA' RICREATIVE



ATTIVITA' PRODUTTIVE

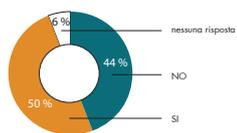


CONFRONTO TRA DAP IN PASSATO E DAP PER LE ATTIVITA' PROPOSTE

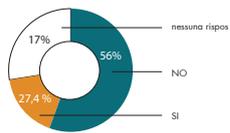


PROFILO CONSUMI CULTURALI

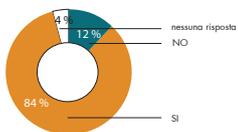
FREQUENTA IL SISTEMA BIBLIOTECARIO FINALESE?



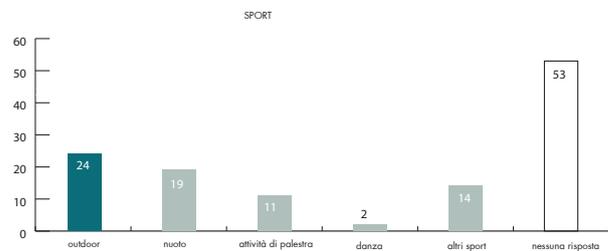
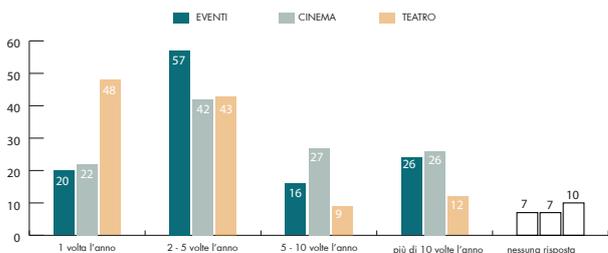
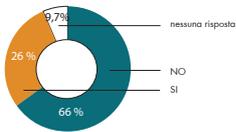
LO TROVA ACCOGLIENTE?



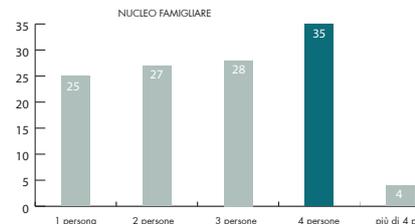
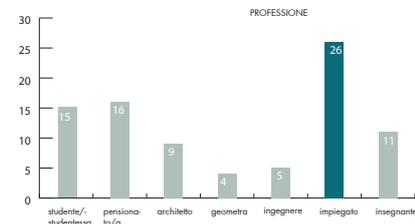
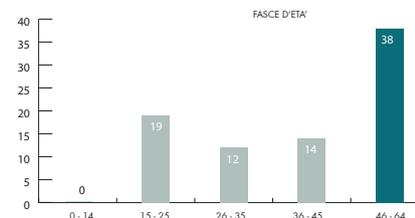
LEGGE I QUOTIDIANI?



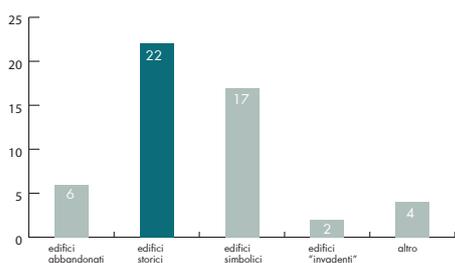
LEGGE IL QUADRIFOGLIO?



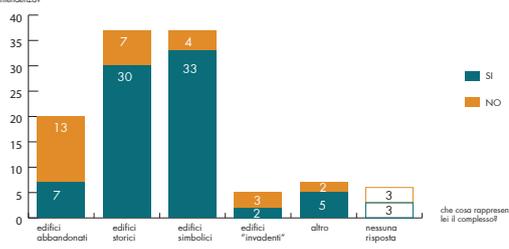
PROFILO ANAGRAFICO



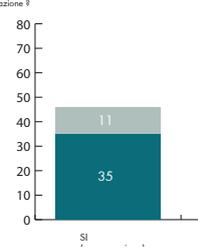
RELAZIONI TRA RISPOSTE



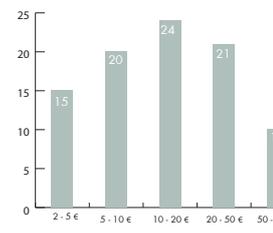
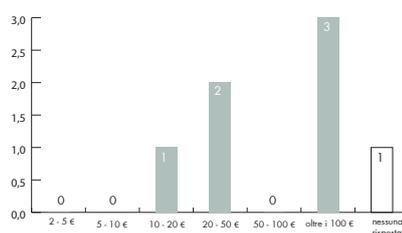
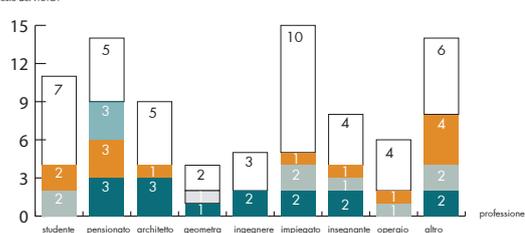
concorda con il parere della Soprintendenza?



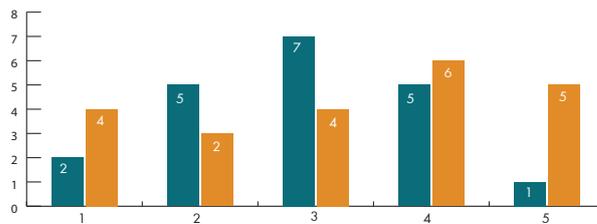
conosce le proposte di riqualificazione?



valutazione delle proposte del P.U.O.



VISUAL PREFERENCES: ■ P.U.O. ■ VARIANTE AL P.U.O.

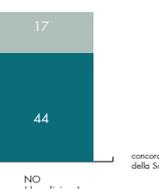
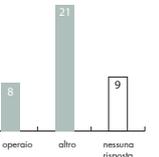
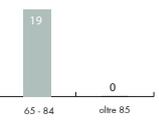


P.U.O.

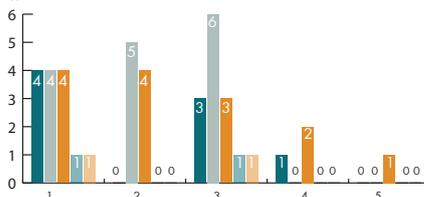
- “non è assolutamente inserita nel contesto attuale” : voto 1
- “preferisco edifici con un po' più di design” : voto 3
- “prevede molto verde” : voto 4

VARIANTE AL P.U.O.

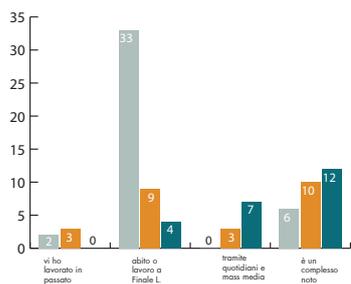
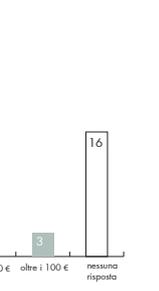
- “questa variante sembra valorizzare la parte residenziale che si affaccia sul mare”: voto 4
- “non in linea con lo stile del luogo”: voto 1
- “mi sembra più “nuovo” darebbe un’immagine più moderna ad una cittadina dallo stile un po’ vecchiotto”: voto 5



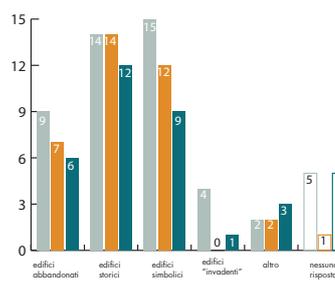
che cosa rappresenta per lei il complesso ex Officine Piaggio?



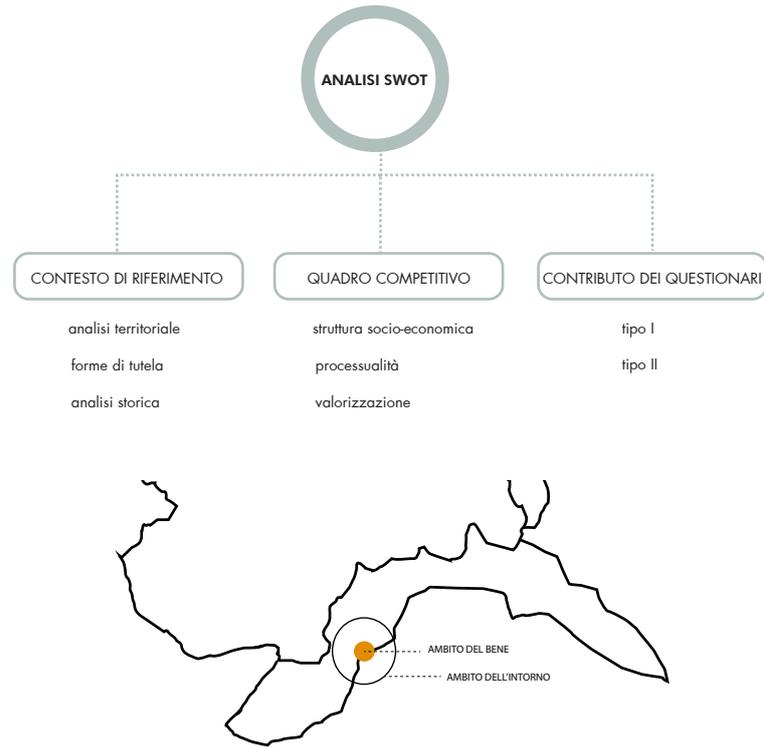
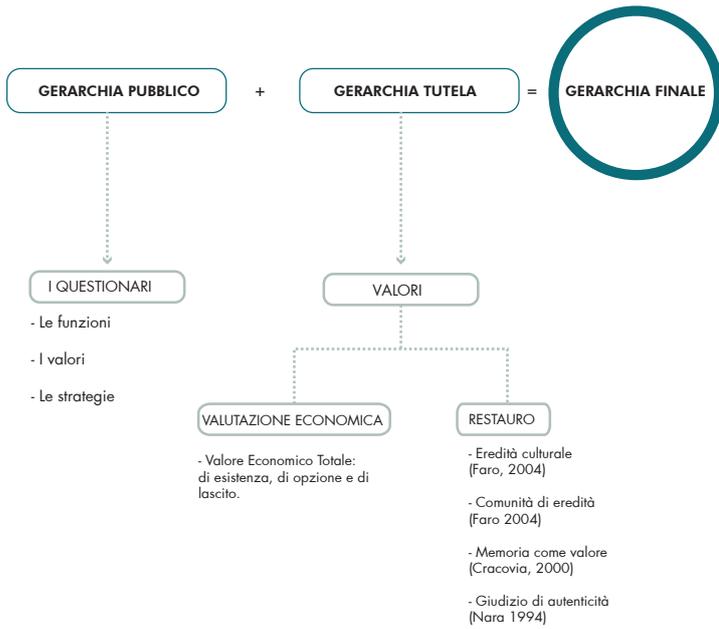
valutazione delle proposte del P.U.O.



Come è venuta a conoscenza della presenza delle ex Officine Piaggio?



Che cosa significa per lei questo complesso?



ANALISI COMPARATIVA DEI GIUDIZI E DELLE GERARCHIE DI VALORE			
TEMATICHE	GERARCHIA PUBBLICO	GERARCHIA TUTELA	GERARCHIA FINALE
PREFERENZE PER LE ATTIVITA' DA INSEDIARE	<p>In ordine di preferenza:</p> <p>I. attività produttive: artigianato, start up, centro commerciale.</p> <p>II. attività ricreative: associazioni, circoli ricreativi, spiaggia attrezzata, discoteca.</p> <p>III. attività sportive: arrampicata, sport acquatici, campo sportivo.</p> <p>IV. attività culturali: biblioteca, museo, archivio storico, aule studio, sala conferenze.</p>	<p>In ordine di preferenza*:</p> <p>I. attività culturali: museo, sala conferenze, aule studio, biblioteca.</p> <p>II. attività ricreative: associazioni, circoli ricreativi, spiaggia attrezzata, discoteca.</p> <p>III. attività produttive: start up, artigianato, centro commerciale.</p> <p>IV. attività sportive: arrampicata, sport acquatici, campo sportivo.</p>	<p>Mixité di funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spazio museale legato alla storia della fabbrica. - spazi dedicati a start up per riportare in quest'area il tema del lavoro. - spazi per ospitare attività ricreative quali concerti, conferenze, riunioni associative etc. - spazi dedicati allo sport, in particolare agli sport acquatici
VALORI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE	<p>In ordine di preferenza:</p> <p>I. memoria storica: il complesso di edifici come testimonianza storica del lavoro svolto in questa fabbrica in passato.</p> <p>II. valore simbolico: come luogo che rappresenta la città.</p>	<p>In ordine di preferenza*:</p> <p>I. valore architettonico: come esempio di archeologia industriale opera di Giuseppe Momo.</p> <p>II. memoria storica: il complesso di edifici come testimonianza storica del lavoro svolto in questa fabbrica in passato.</p> <p>III. valore simbolico: come luogo che è parte del patrimonio della cittadinanza.</p>	<p>Salvaguardia dei valori</p> <p>La necessità primaria è quella di salvaguardare il valore architettonico che nell'atto pratico significa evitarne la demolizione e prevedere un progetto di conservazione dei beni. Gli effetti della conservazione dei manufatti saranno il mantenimento dei suoi valori simbolici e storici.</p>
STRATEGIE DA METTERE IN ATTO NELLA RIQUALIFICAZIONE	<p>In ordine di preferenza:</p> <p>I. evitare la costruzione di un "quartiere dormitorio".</p> <p>II. rispettare le caratteristiche tipiche dell'edilizia storica ligure.</p>	<p>In ordine di preferenza*:</p> <p>I. rispettare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dell'area.</p> <p>II. evitare l'edificazione massiva.</p>	<p>Rispetto del genius loci</p> <p>Evitare l'edificazione massiva al fine di rispettare le caratteristiche naturali e storico-culturali dell'area e aumentarne il suo valore paesaggistico.</p>

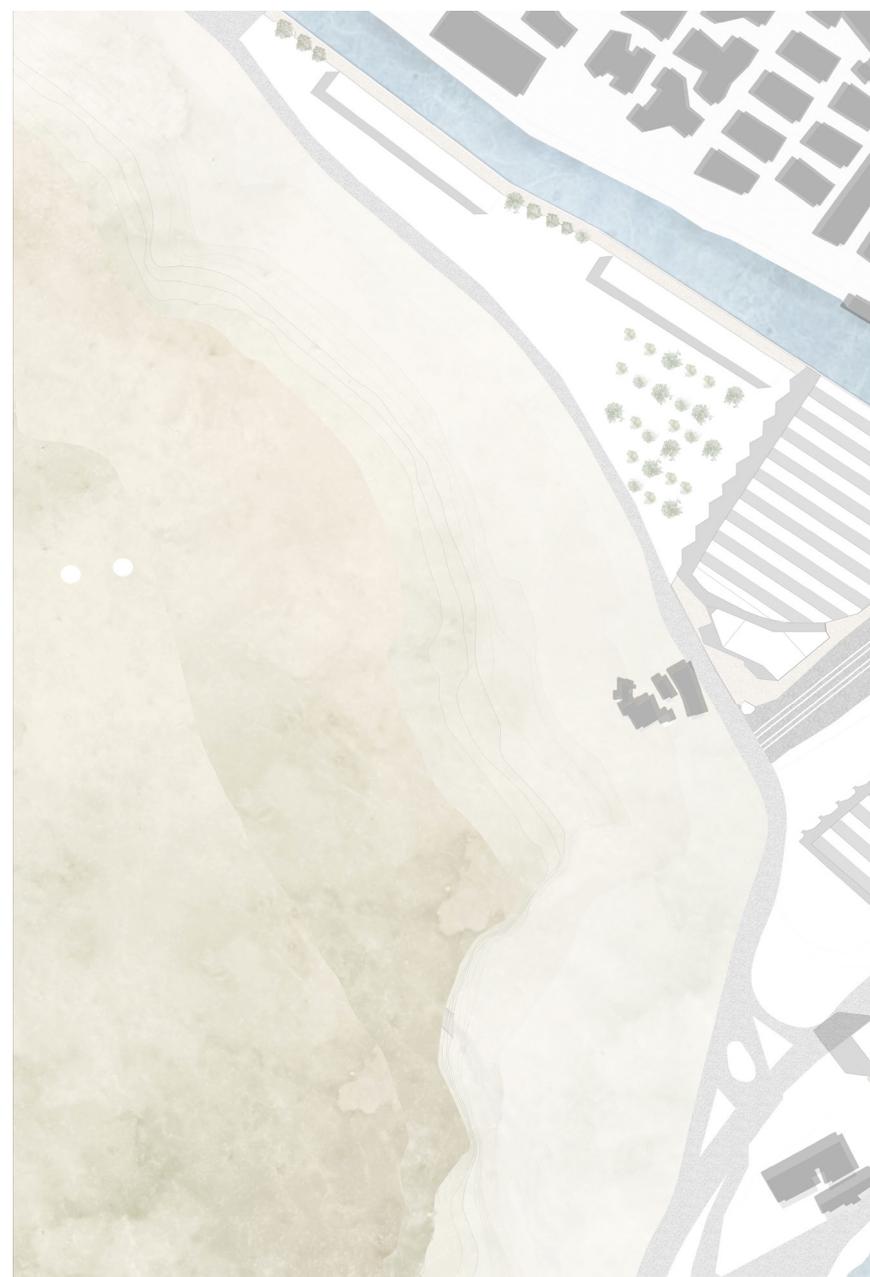
*Secondo i parametri espressi dalle Carte del Restauro e dalle Convenzioni e Dichiarazioni sul Paesaggio: giudizio di autenticità, eredità culturale, patrimonio culturale etc. (vedi cap. 4.2.4)

ANALISI SWOT: FINALESE

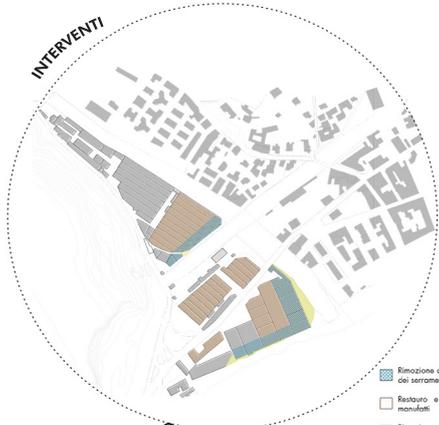
TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	MINACCE	PESI	CONTRIBUTO del QUESTIONARIO	TEMATICHE SENSIBILI
ACCESSIBILITA'	- Sono presenti grosse arterie di scorrimento (S.S. Aurelia, linea ferroviaria, autostrada) che collegano questo territorio ai maggiori centri urbani (es. Savona, Genova, Torino, Milano). -	- Le arterie di collegamento principali, in particolare la S.S. Aurelia, sono soggette negli orari di punta a forti congestioni. - C'è una scarsa presenza di parcheggio e luoghi di sosta. - Non è presente una pista ciclabile.	- Il raddoppio della linea ferroviaria potrebbe favorire l'utilizzo di questo mezzo per gli spostamenti. - Si potrebbe implementare la viabilità ciclopeditonale secondo il modello sviluppato in altre località costiere (tratto Andora-S. Lorenzo al Mare).	- L'inserimento di nuove funzioni nell'area ex Officine Piaggio potrebbe causare un incremento del traffico veicolare.	-		- Necessità di risolvere il problema dell'alto tasso di traffico veicolare.
PROCESSUALITA'	- L'area della provincia di Savona è tenuta in considerazione dagli strumenti urbanistici provinciali (P.T.C.) come area soggetta a trasformazione. - Esiste un Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) atto a regolare le trasformazioni urbanistiche sul territorio del Comune di Finale Ligure.	- Il paesaggio caratterizzante l'area del finalese non appare adeguatamente valorizzato dalle politiche di pianificazione territoriale, né a livello provinciale né a livello comunale.		- Sottovalutare la portata di grandi interventi edilizi sul paesaggio.	-	- il 53% degli intervistati non è a conoscenza dei progetti proposti per l'area ex Officine Piaggio.	- Gli strumenti di pianificazione urbanistica non sono adeguatamente sfruttati.
POPOLAZIONE	- Si registrano numerosi casi di associazionismo (associazioni per il territorio, musicali, compagnie teatrali) e manifestazioni di cittadinanza attiva.	- Aree maggiormente popolate in prossimità della fascia costiera.	- Coinvolgimento di una percentuale della popolazione sempre più ampia nelle dinamiche sociali del territorio.	- Mancanza di spazi atti ad ospitare un numero ingente di persone.	+	- Si registra un'alta frequenza di preferenze per la proposta di spazi per attività ricreative e associazionistiche (51,6% delle risposte)	
TURISMO	- Il litorale del territorio finalese appare meno densamente urbanizzato di quanto non lo sia in altri comuni della provincia di Savona. - La forte presenza del turismo outdoor ha permesso di riscoprire l'immediato entroterra di questo territorio e circuiti turistici alternativi a quelli balneari. - le spiagge in questo tratto di costa hanno ottenuto la Bandiera Blu.	- La volontà di accrescere ulteriormente la superficie urbanizzata lungo la fascia costiera per l'insediamento di "seconde case".	- Potenziare i servizi utili a valorizzare la doppia valenza turistica di questo territorio: il turismo balneare e quello di outdoor.	- Grande quantità di "seconde case" abitate solo 2-3 mesi l'anno.	+/-	- i rispondenti ai questionari non residenti a Finale Ligure risultano essere il 59% del totale, di cui il 29% residenti in altre regioni italiane.	
CULTURA	- Offerta culturale ampia (teatro, danza, spettacolo). - Polo bibliotecario attivo e promotore di eventi e conferenze.	- L'offerta culturale si concentra quasi esclusivamente nei mesi estivi.	- Valorizzazione dei circuiti museali legati al tema dell'archeologia presenti sul territorio.		+		
MEMORIA & VALORI (VET)	- attenzione verso la conservazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico e archeologico del territorio.	- Vengono maggiormente valorizzati solo i complessi o i manufatti architettonici di epoca antica (es. Borgo Medievale) e non quelli appartenenti al '900.		- Non conservare i beni architettonici appartenenti ad un'epoca più recente e cancellare una parte della memoria storica.	+/-		- Non conservare, demolire e non valorizzare adeguatamente i beni architettonici appartenenti ad un'epoca più recente significa perdere la testimonianza storica e la possibilità che la memoria storica collettiva venga dimenticata e non venga tramandata alle generazioni successive.

ANALISI SWOT: COMPLESSO EX OFFICINE PIAGGIO

TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	MINACCE	PESI	CONTRIBUTO del QUESTIONARIO	TEMATICHE SENSIBILI
ACCESSIBILITA'	- L'accesso all'area ex Officine Piaggio avviene attraverso le tre principali vie di comunicazione regionali che attraversano l'area: Autostrada dei Fiori, SS Aurelia e la linea Ferroviaria. - la posizione di alcuni edifici del complesso posizionati sul litorale permette il raggiungimento dell'area anche dal fronte mare.	- Le arterie che attraversano l'area sono ad alto scorrimento. - Non sono presenti punti di sosta/parcheggio adiacenti all'area. - L'accesso alle ex Officine è al momento impossibile dato il cattivo stato di conservazione e il suo stato economico-giuridico (proprietà privata).	- La vicinanza con le grandi arterie di scorrimento permette un collegamento rapido con i maggiori centri della Regione.	- L'inserimento di nuove funzioni potrebbe comportare l'aumento del traffico veicolare che potrebbe interferire con le funzioni del complesso.	+	- preferenze dichiarate per attività come museo o attività produttive che prendono in considerazione un bacino d'utenza più ampio di quello comunale.	- la facilità di accesso all'area grazie alla vicinanza con le grandi arterie di distribuzione della Regione permette di ipotizzare un bacino d'utenza più ampio rispetto al locale.
PROCESSUALITA'	- Sono state messe in atto azioni di cittadinanza attiva da parte di associazioni tra cui "Salvaguardia del Finalese" per evitare la demolizione dell'intero complesso. - Dichiarazione di interesse culturale da parte della Soprintendenza e conseguente richiesta di evitare la demolizione. - Apertura dell'Hangar in occasione delle giornate di primavera del FAI e apertura straordinaria del 9/04/2017. - La riqualificazione dell'area è argomento di cronaca.	- il complesso architettonico non è sottoposto ad alcun vincolo. - L'area è di proprietà privata: GEFIM S.p.a. che prevede la demolizione dell'intero complesso ad eccezione di una porzione dell'hangar. - Il P.U.O. presentato e la sua successiva variante prevedono la demolizione del complesso ad eccezione di una piccola porzione dell'hangar.	- La dichiarazione di interesse culturale espressa dalla Soprintendenza potrebbe portare all'opposizione di un vincolo architettonico preservando almeno parte del complesso dalla demolizione. - Ulteriore interessamento da parte della cittadinanza.	- Lo stato di abbandono in cui persiste l'area potrebbe comprometterne la consistenza del bene e la perdita di esso. - La scarsa partecipazione a manifestazioni per la salvaguardia del bene, registrata dai questionari, non garantisce una partecipazione consistente della cittadinanza.	+/-	- i giudizi espressi dai rispondenti in merito alla validità delle proposte, tramite la valutazione da 1 a 5 e la richiesta delle VP (29 questionari) - le risposte ricavate in merito alla concordanza o meno con la decisione della Soprintendenza. - le risposte che registrano la partecipazione ad attività di salvaguardia.	- Necessità di un'azione legislativa che chiarifichi la correttezza di progetti e proposte in atto. - L'interessamento dimostrato da enti di rilevanza nazionale come il FAI garantisce la risonanza di eventi legati al complesso.
STATO DI CONSERVAZIONE	- L'Hangar sprimentale non presenta dissesti strutturali. - La sua struttura è rimasta pressoché invariata nel tempo, ad eccezione di piccole aggiunte	- Il complesso si presenta in cattive condizioni di conservazione: anche se il complesso è dismesso solo dal 2013 la mancanza di manutenzione e la vicinanza con l'acqua di mare ha intaccato gli edifici fronte mare (Hangar). - I capannoni posti nel lotto tra la via Aurelia e la ferrovia presentano dissesti strutturali. - Lo stato d'abbandono in cui versa il complesso favorisce fenomeni di vandalismo.	- La rifunionalizzazione delle ex Officine Piaggio richiederebbe interventi di conservazione e restauro degli edifici, per riportarli nuovamente in vita e in grado di accogliere nuove funzioni per la cittadinanza.	- La mancanza di una sua rifunionalizzazione in futuro potrebbe peggiorare la condizione di degrado.	-		- il complesso necessita urgentemente di azioni di restauro a causa dello stato di degrado in cui versa.
CONSISTENZE E FUNZIONI	- Architetture di pregio, innovative (Hangar) opera di Giuseppe Momo. - Ampia superficie occupata dal complesso. - Ampia cubatura - Ampia spazi utilizzabili volti con quota di imposta a partire dai 6 m di altezza.	- Ampia superficie occupata dal complesso. - Ampia cubatura - Alto costo di interventi di restauro e rifunionalizzazione.	- L'ampio spazio favorirebbe l'insediamento di attività e funzioni che necessitano di ampi spazi. - Svilupperebbe maggiormente l'interesse da parte della collettività, già in parte presente, per il manufatto. - possibilità di inserire mix di funzioni atte a aumentare i servizi per la cittadinanza.	- inserimento di funzioni e attività a solo scopo commerciale e discordanti con la consistenza architettonica del complesso. - Ampi spazi che rischiano di essere occupati da funzioni diverse e in contrasto o incompatibili tra di loro.	+/-		- l'ampia superficie che occupa il complesso necessita di un intervento attento all'inserimento di funzioni consone.
MEMORIA	- Come rilevato dai questionari, gli edifici del complesso sono riconosciuti come edifici storici o simbolici da una buona parte degli intervistati. - Le informazioni storiche reperite confermano questo dato.	- Un luogo di memoria può essere inteso come un luogo del passato, che non ha prospettive future.	- Rafforzare il senso di identità tra la cittadinanza e le ex Officine, custodi della memoria di chi vi ha lavorato.	- La perdita del legame identitario tra la cittadinanza e l'area ex Officine dovuto alla demolizione delle sue architetture.	+	- la percentuale di rispondenti che riconoscono il bene come insieme di edifici storici (32%) e simbolici (31%). - le risposte riguardanti le domande sulla conoscenza delle vicende della fabbrica, la conoscenza del suo progettista.	- Esiste un legame tra la cittadinanza e il complesso rappresentato dalla memoria che merita di essere salvaguardata.
VALORI (VET)	- I valori di lascito ed esistenza, riconosciuti dai rispondenti ai questionari, prevedono la conservazione e la volontà di tramandare alle generazioni future. - Rappresentano il legame con la memoria storica ma guardano al futuro.	- Attualmente non sono tenuti in considerazione dai progetti presentati.	- Se adeguatamente tenuti in considerazione possono rappresentare il motore della riqualificazione dell'area.	- Potrebbero non essere tenuti in considerazione in favore di azioni immobiliari più redditizie.	+	- I rispondenti che concordano con la decisione di conservare le architetture del complesso perché riconoscono il valore architettonico del bene (4%), il suo valore di testimonianza (9,6%), le sue possibilità se conservato e riconvertito (11%).	- La possibilità di conservare gli edifici del complesso ed insieme a loro la memoria storica collettiva rappresenta un valore aggiunto.

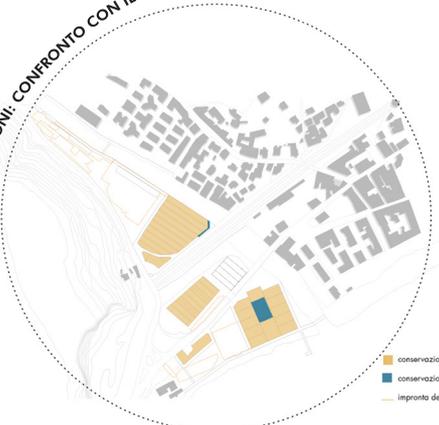


INTERVENTI



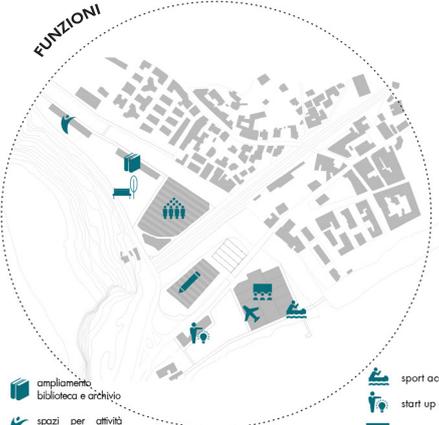
- Rimozione dei graffiti e ripristino dei serramenti
- Restauro e conservazione dei manufatti
- Rimozione della vegetazione infestante

DEMOLIZIONI: CONFRONTO CON IL P.U.O.



- conservazione ipotetica
- conservazione p.U.O.
- impronta degli edifici demoliti

FUNZIONI



- ampliamento biblioteca e archivio
- sport acquatici
- spazi per attività sportive
- start up - uffici
- spazi per attività associative
- area spettacoli/conferenze
- laboratori e attività per le scuole
- parco e aree attrezzate
- museo dell'aeronautica Piaggio

PERCORSI - ACCESSIBILITA'



- Strada napoleonica
- ciclopedonale
- accesso autostrada
- linea ferroviaria
- linea ferroviaria (tratto in galleria)
- S.S. Aurelia
- Via Brunenghi
- verso Finalborgo





Grazie alla professoressa Cristina Coscia e al professor Emanuele Morezzi che mi hanno indirizzato e accompagnato in questo percorso.
Grazie all'architetto Irene Rubino, che mi ha guidato con attenzione nella raccolta e nell'analisi dei dati.

Grazie al gruppo FAI di Albenga, Alassio e Savona, in particolare a Marinella Boragno e Elena Formento, e alla Biblioteca e Mediateca di Finale Ligure che mi hanno sostenuto e aiutato nella raccolta dei questionari.

Grazie agli amici che hanno condiviso con me questi momenti e che continueranno a dividerne molti altri.

Infine un grazie speciale alla mia famiglia che mi supporta sempre.