



16/03/10

Contributi per la formazione del Documento degli Obiettivi del nuovo Piano Urbanistico Comunale di Genova

Presentazione dei contributi

Con il presente elaborato si intendono esplicitare considerazioni, valutazioni e proposte attinenti i temi della pianificazione di rilievo sovracomunale che sono stati affrontati o ai quali si fa riferimento nel "Documento degli Obiettivi PUC 2010 – rev. 6" del Comune di Genova, e che interessano quindi in modo particolare la sfera di competenza provinciale.

A questo fine ci si intende ispirare ai principi che sono stati definiti dalla legge urbanistica regionale 36/97 all'art. 2, ed in particolare al principio della concertazione degli atti fra gli Enti titolari, ai diversi livelli, del potere di pianificazione territoriale nonché della sussidiarietà intesa come attribuzione agli Enti Locali primari della più ampia sfera di responsabilità compatibile con la loro natura, in un rapporto di reciproca interazione e cooperazione nell'esercizio delle rispettivi funzioni.

La Provincia, in forza del ruolo di coordinamento e di sintesi delle dinamiche in atto sul territorio che le assegna la legge urbanistica regionale 36/97, può rappresentare la sede in cui mettere a confronto conoscenze, obiettivi, scelte strategiche, gestione dei problemi, per poi condividere e realizzare insieme - ciascun Ente nell'ambito delle proprie responsabilità - una strategia unitaria per la città di Genova e per l'area vasta che con essa interagisce.

L'esercizio di questo ruolo, esplicitato nel PTC con il tema delle "Missioni di Pianificazione", prevede anche il monitoraggio da parte delle strutture provinciali delle azioni pianificatorie dei Comuni su argomenti di interesse sovracomunale, che costituiscono "macro-indicatori" attraverso i quali è possibile misurare nel tempo l'evoluzione quantitativa e qualitativa dei parametri che definiscono lo stato del territorio di area vasta e degli strumenti che ne regolano lo sviluppo, potendo così delineare linee di tendenza rispetto alle quali decidere operazioni di aggiornamento ed integrazione del PTC stesso, anche attraverso azioni di co-pianificazione che vedono il coinvolgimento attivo dei Comuni e degli altri Enti coinvolti.

L'aggiornamento delle Missioni di Pianificazione degli Ambiti territoriali omogenei è, peraltro, uno degli obiettivi a breve termine che si è posto l'Amministrazione Provinciale, anche in vista della verifica di adeguatezza e di revisione del PTC alla scadenza decennale prevista dalla legge urbanistica regionale 36/97.

Per facilitare la rappresentazione del punto di vista provinciale sui contenuti del Documento consegnato nella riunione del 12 febbraio 2010, si ritiene utile seguire la stessa articolazione per capitoli, come riportata nel sommario del Documento.

Una nuova visione per Genova

Il capitolo introduttivo del Documento affronta alcuni temi strategici di base, relativi alla città esistente, fortemente connotata da processi di saturazione delle aree libere disponibili, e dal progressivo formarsi di rigidità che continuano a proporre "antiche separatezze e nuove gerarchie escludenti".

Viene proposta una nuova idea di città, in una dimensione metropolitana aperta alla mobilità, all'opportunità dello sviluppo, alla dimensione europea e mediterranea, puntando sugli obiettivi chiave del "porto fabbrica" e della "città dove si vive bene".

Come contributo propositivo alla definizione di politiche territoriali che attuino tale visione, e ritenendo di interesse strategico l'avvio di un percorso condiviso tra Comune e Provincia per l'apertura verso una dimensione di piano per l'area metropolitana, si rivolgono le seguenti domande:

Mod. COM 03 Rev.0

- quali sono oggi le relazioni urbanistiche della città con il territorio circostante? come possono evolvere positivamente le politiche del territorio verso una nuova dimensione metropolitana nella quale distribuire meglio le diverse funzioni urbane, coinvolgendo anche altri Comuni? come pervenire ad una individuazione aggiornata ed integrata con l'area vasta della missione di pianificazione del PTC provinciale?
- qual è oggi la relazione della città con il sistema portuale? il concetto di "porto fabbrica" che evoluzione rappresenta rispetto all'idea di "città portuale", e come si differenzia rispetto al progetto di waterfront come immaginato da Renzo Piano? quali diverse alternative potrebbero porsi per tali relazioni tra città e porto nell'area vasta metropolitana?
- in che modo il riconoscimento delle specificità dei 9 Municipi da una parte e l'apertura verso l'area vasta metropolitana dall'altra potrebbero orientare la visione di Genova "città dove si vive bene" verso una prospettiva di "città plurale", radicata ai requisiti di sostenibilità ma anche fattore dello sviluppo di un territorio esteso, ricco di relazioni e potenzialità nell'offrire spazi densi e spazi aperti, costa ed entroterra, fondovalli e versanti, paesaggi urbani e naturali?
- a fronte dell'attuale calo della popolazione, qual è l'obiettivo demografico della nuova città? su quali basi statistiche e su quali confronti con altre analoghe città europee si basa tale obiettivo? quali requisiti urbanistici possono essere individuati per favorire l'incremento delle classi d'età minori?
- quali interlocutori si intendono coinvolgere nel processo di specificazione degli obiettivi del PUC? che metodo si intende adottare per l'individuazione di parametri misurabili, in modo tale da rendere possibili le verifiche? a quali risorse economiche, culturali ed organizzative si vuole fare ricorso per attuare gli obiettivi del piano?

Obiettivi del Piano Urbanistico Comunale 2010

Il Documento enuncia tre temi intorno ai quali si aggregano tredici obiettivi; di seguito si esprimono alcune prime considerazioni riguardo a ciascun obiettivo, e tuttavia si osserva preliminarmente che non sono esplicitati sia il percorso che ha portato ad identificare questi e non altri obiettivi, sia la relazione tra questi obiettivi e l'idea di nuova città prima delineata.

Ogni obiettivo è rappresentato in una scheda nella quale sono indicati: criticità, livello di piano, efficacia, contenuti strategici e progetti in corso coerenti con l'obiettivo stesso, senza però esplicitare i criteri che hanno portato:

- a identificare le criticità come elementi di sintesi della descrizione fondativa,
- a selezionare i contenuti specifici degli obiettivi come risposte alle criticità,
- a definire i vari obiettivi come "invariabile" o "orientabile", senza peraltro che ciò corrisponda ad una univoca definizione del livello di efficacia (che sarà propria delle azioni di struttura del piano),
- a valutare la coerenza dei progetti in corso con l'obiettivo (non per tutti i progetti tale coerenza risulta immediatamente evidente).

Infine occorre rilevare che in linea di massima i tredici obiettivi indicati non esplicitano le intenzioni del piano *"relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale in coerenza con la descrizione fondativa"*, come recita l'art. 26 della LUR, e non si fanno carico di una verifica di coerenza con *"gli atti di pianificazione e programmazione di livello regionale e provinciale"*: devono quindi essere intesi come elementi programmatici, finalizzati soprattutto al confronto con gli interlocutori del piano in questa fase di formazione del PUC, alla quale seguirà una più puntuale elaborazione sulla base di quanto indicato dalla legge.

Il contributo provinciale in questa fase è indirizzato quindi a sviluppare tale confronto dialettico ed a fornire indicazioni per le successive fasi progettuali.

A1 – Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest



- la descrizione sintetica delle criticità è accentrata sulle relazioni con l'Europa e con l'arco costiero ligure, trascurando le difficoltà di relazione esistenti con l'area interna della Provincia (Scrivia, Polcevera, Fontanabuona);
- non sono esplicitate le diverse esigenze di relazione, sotto il profilo infrastrutturale, a cui devono rispondere le due direttrici nord-sud ed est-ovest; non si fa cenno alla gronda autostradale di levante;
- non sono evidenziate le diverse componenti dei traffici (merci, passeggeri, di transito, pendolare, stagionale, ecc.) che richiedono obiettivi tra loro differenziati;
- non sono considerate le infrastrutture di relazione con il territorio di area vasta ed i nodi critici della viabilità di livello sovracomunale oggetto di specifiche indicazioni del PTC provinciale;
- non è affrontato il tema rilevante della contemporanea attuazione di grandi opere infrastrutturali che si protrarrà per diversi anni, e della previsione di itinerari alternativi per evitare gravi situazioni di limitazione di traffico durante i cantieri;
- non sono considerate le piste ed i percorsi ciclabili di livello europeo e interregionale che interessano la città e l'area vasta.

A2 – Produzione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile e valorizzazione della città come meta turistica

- come indicato negli "scenari" del PTC provinciale gli obiettivi di carattere produttivo e quelli di carattere turistico assumono un orientamento strategico tendenzialmente competitivo tra loro in quanto prefigurano scelte di sviluppo che interessano le medesime risorse territoriali;
- la pianificazione integrata, d'intesa con la Provincia e i Comuni dell'area vasta, dovrà tendere ad aggiornare e meglio specificare la definizione dei sistemi produttivi provinciali, puntando da una parte ad una generale riqualificazione ed innovazione dei sistemi, e dall'altra a garantire il permanere di attività produttive, fonte di reddito e fattore di socializzazione e cultura;
- non sono espressi obiettivi relativi al settore strategico degli idrocarburi;
- non sono espressi obiettivi relativi alle reti energetiche (elettrodotti, pipe-lines, ecc.) ed alle opportunità di teleriscaldamento;
- l'inserimento nel sottosistema agricolo produttivo (N. 5) del tema del *presidio* non sembra pertinente con l'obiettivo A2, ma è più correttamente attinente ai successivi obiettivi B4 e C3.

A3 – Incremento della competitività del Porto di Genova a livello europeo

- l'obiettivo, così come rappresentato, appare particolarmente orientato al conseguimento dell'accordo con l'Autorità Portuale in merito alla formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, anche in attuazione dell'art. 5 della legge 84/94; si sottolinea peraltro come la dimensione delle problematiche relative all'assetto portuale coinvolga non solo le aree demaniali di competenza, ma l'intero sistema territoriale rappresentabile come "cluster portuale", secondo recenti studi di settore¹, che investe, nel territorio provinciale, aree quali la valle Scrivia: nella definizione di tale accordo è quindi necessario coinvolgere la pianificazione provinciale che peraltro si è già espressa su questo tema nel progetto speciale della logistica nell'ambito dei documenti della Struttura del PTC provinciale.

B1 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona

¹ In particolare si fa riferimento a: "Ancorare I porti al territorio" a cura di Enrico Musso e Hilda Ghiara, McGraw-Hill Editore, 2007



- si richiama quanto previsto dalla legge regionale 38/2007, art. 4 comma 5, relativamente all'istituzione di un'articolazione territoriale a livello provinciale del Tavolo di concertazione permanente delle politiche abitative, in quanto a tale livello possono essere impostate azioni di area vasta per definire un quadro più dettagliato dei fabbisogni ed offrire risposte più articolate;
- più in generale nella visione di una città estesa all'area vasta occorre affrontare le problematiche dei sistemi insediativi residenziali e dei servizi di quartiere in modo innovativo ed integrato, non limitandosi agli aspetti specifici di ciascun Comune, ma avviando azioni condivise per riqualificare e diversificare l'offerta di abitazione per tipologia, prezzo, collocazione territoriale secondo parametri omogenei.

B2 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare ed integrata

- nonostante l'identificazione dei livelli di piano 2 e 3 come attinenti l'obiettivo, le criticità, i contenuti strategici ed i progetti in corso risultano totalmente orientati al livello 3 dei Municipi, e manca invece ogni indicazione strategica di come conseguire una innovativa dimensione metropolitana attraverso il coinvolgimento dei Comuni dell'area vasta e della Provincia;
- il superamento della distribuzione disomogenea di servizi e servitù nella dimensione dell'area vasta richiede l'istituzione di nuovi profili di perequazione territoriale, che risulterebbe necessario approfondire anche attraverso percorsi di concertazione;
- per conseguire l'obiettivo dell'integrazione non solo fra strutture territoriali, ma soprattutto tra comunità locali che vivono ed operano nella città, risulta necessario definire adeguate politiche di partecipazione: la costituzione di reti tra le esperienze già realizzate in ambito comunale potrebbe rappresentare uno dei contenuti strategici dell'obiettivo;
- non sono espressi orientamenti circa l'articolazione dei servizi scolastici di livello superiore, la cui localizzazione sul territorio corrisponde a scelte significative nell'assetto metropolitano di area vasta e, come tale, rientra tra i compiti della pianificazione provinciale;
- il tema della localizzazione dei servizi di depurazione delle acque dovrebbe costituire uno dei più rilevanti contenuti del quadro degli obiettivi per la valutazione della sostenibilità ambientale delle scelte insediative urbane: si rileva invece che tale tema non è stato considerato.

B3 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico

- l'indicazione di un "tempo di spostamento tra i poli della città non superiore a 30'" rappresenta un contenuto strategico di particolare valore in quanto introduce un parametro facilmente verificabile; in una visione di area metropolitana si potrebbe estendere tale rappresentazione parametrica, ovviamente con diversi valori, anche alle polarità esterne ai confini comunali;
- il rafforzamento dell'intermodalità richiede lo sviluppo di analisi e progetti particolarmente centrati sui fenomeni del pendolarismo.

B4 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale

- il tema della "Linea verde" è fortemente correlato con l'approccio del PTC provinciale al sistema del verde di rilievo sovracomunale; occorre segnalare che è in fase di avvio il procedimento amministrativo di approvazione di un progetto di variante che innova la disciplina di riferimento ed introduce nuove categorie di aree, con l'obiettivo di affidare ai Comuni un ruolo più attivo nella definizione dei valori connessi alle aree perimetrate e nella valutazione degli interventi ammissibili;
- il tema della valorizzazione del territorio agrario e rurale assume ugualmente un particolare rilievo nella dimensione dell'area vasta provinciale, dove lo si intende considerare non come luogo privo di insediamenti o dove non è ammessa l'attività edilizia, ma prioritariamente come opportunità per realizzare corridoi ecologici ed infrastrutture verdi e blu, per riqualificare sotto i profili ambientali e



paesaggistici le parti insediate e promuovere la formazione di un'identità condivisa delle comunità che si riconoscono come appartenenti all'area metropolitana;

- l'incentivazione di interventi di sostituzione e riqualificazione – “costruire sul costruito” – richiede azioni di promozione non solo di una qualità architettonica diffusa anche nei contesti periferici ed in quelli considerati già degradati (concorsi di progettazione, rapporti con il mondo accademico e culturale, regolamenti edilizi innovativi, ecc.) ma anche di migliori condizioni di vita e di aggregazione sociale nei contesti storici, affetti da degrado e da carenza di spazi di relazione;
- in ragione della rilevanza di tale obiettivo per la qualificazione paesaggistica ed ambientale della città e per la qualità della vita di chi vi abita, risulta determinante la valutazione dei contenuti indicati nel Documento in rapporto ai livelli di efficacia di direttiva o prescrittiva che agli stessi saranno attribuiti.

B5 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali

- i contenuti della scheda di definizione dell'obiettivo colgono un aspetto molto parziale del tema enunciato, e cioè l'ammissibilità di un mix funzionale nei distretti e negli ambiti di trasformazione e riqualificazione urbana: in realtà un'elevata flessibilità funzionale può risultare contraddittoria rispetto agli obiettivi di riqualificazione locale, in quanto le politiche pubbliche di governo del territorio possono ridursi in un ruolo subalterno e di attesa rispetto all'iniziativa privata;
- il tema della valorizzazione delle peculiarità locali sembra richiedere un deciso atteggiamento progettuale, partendo dalle elaborazioni della descrizione fondativa; in particolare potrebbero essere predisposti specifici progetti di paesaggio che puntino a risolvere gli attuali disequilibri funzionali e compositivi;
- la condivisione dei valori locali deve essere perseguita in ambiti omogenei (ad esempio di vallata, di linea costiera, ecc.) anche attraverso strumenti di concertazione come i contratti di quartiere, i contratti di fiume, e forme di partecipazione delle comunità locali.

B6 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città

- l'approccio per “immagini della città” può risultare riduttivo rispetto a quelli che privilegiano soluzioni di carattere integrato e strutturale;
- nella dimensione dell'area vasta la priorità, sotto il profilo della valorizzazione paesaggistica, non è quella dell'attraversamento della città, ignorando il contesto circostante, ma è il riconoscimento, anche all'interno dei contesti più densamente insediati, degli stessi caratteri fondativi e identitari che connotano il territorio metropolitano e le sue diverse parti, che devono essere adeguatamente valorizzati.

B7 Rafforzamento del rapporto con il mare

- il mare rappresenta per Genova, come per tutte le città costiere, un fattore ambientale, paesaggistico e funzionale determinante per la realtà urbana: i contenuti strategici indicati rappresentano correttamente il ruolo di tale fattore con riferimento allo specifico ambito urbano; risulta peraltro opportuna una verifica di tali linee strategiche con i Comuni costieri dell'area metropolitana e con quelli che fruiscono di affacci su mare anche in considerazione delle previsioni di ampliamento delle aree portuali ed aeroportuali tramite riempimenti.

C1 Sviluppo urbano sostenibile

- questo obiettivo risulta disomogeneo rispetto agli altri 12 in quanto definisce un criterio che dovrebbe piuttosto informare tutte le linee strategiche del PUC; l'elencazione tra i contenuti strategici delle correlazioni del PUC con gli strumenti di pianificazione di settore, previste peraltro



dalle specifiche normative, sembra voler confinare il tema della sostenibilità ambientale in un mero adempimento burocratico;

- riguardo al rapporto tra pianificazione urbanistica e pianificazione di bacino, si suggerisce un approccio più integrato ed organico, basato da una parte sulla valutazione della domanda di sicurezza che esprime il territorio, e dall'altra sulle necessità dello sviluppo locale; il contributo delle strutture provinciali alla formazione di una disciplina urbanistica integrata con la difesa del suolo può garantire l'organicità ed omogeneità degli interventi e la funzionalità delle opere di valorizzazione, difesa e rinaturazione dei corsi d'acqua e delle sponde, tenuto conto dell'estensione dei bacini che esorbita il territorio genovese.

C2 Riqualficazione degli spazi pubblici e del verde urbano ed extra urbano

- per tale obiettivo si rinvia ai contributi espressi per l'obiettivo B4.

C3 Rilancio del territorio agrario produttivo urbano

- considerando che le attività produttive agricole si svolgono prevalentemente negli ambiti non urbanizzati dell'area vasta metropolitana, si suggerisce di coordinare gli orientamenti del PUC con quanto già sperimentato e realizzato nei Comuni circostanti, anche in attuazione del PTC provinciale;
- il tema deve essere correlato a quello della manutenzione del territorio attraverso approfondimenti nella Descrizione Fondativa dello stato e della qualità delle aree rurali, di terrazzamenti e boschi e con adeguati strumenti normativi di incentivazione al recupero, suggerendo di coordinare gli orientamenti del PUC agli indirizzi che la Provincia sta delineando con le Varianti al PTC in corso.

La sostenibilità ambientale del Piano

All'interno del Documento degli Obiettivi è inserito questo capitolo sulla sostenibilità ambientale che in parte esplicita i contenuti dell'obiettivo C1, e in parte tende a predisporre elementi per la Valutazione Ambientale Strategica, specificando le azioni per la mitigazione degli impatti ambientali riferite ai tre temi intorno ai quali si raggruppano i tredici obiettivi.

Come già precedentemente notato a proposito della definizione degli obiettivi, il capitolo sulla sostenibilità ambientale sembra avere soprattutto un carattere programmatico, più che basarsi sugli esiti della descrizione fondativa, sulla motivazione della scelta delle azioni indicate e su quantificazioni specifiche degli impegni da assumere.

La relazione tra pianificazione comunale e provinciale risulta, a questo proposito, particolarmente significativa in quanto la dimensione provinciale consente di valutare quegli impatti cumulativi che possono sfuggire all'analisi limitata al solo territorio comunale, e si pone quindi come necessità di approfondimento per la formazione della disciplina attuativa della VAS che dovrà affrontare la nuova Amministrazione Regionale.

Anche in questo caso quindi i presenti contributi istruttori forniscono indicazioni di massima e suggerimenti con riferimento alla dimensione dell'area vasta metropolitana.

Tema A: sviluppo economico e delle infrastrutture

- non sono indicate azioni per l'adattamento ai cambiamenti climatici che coinvolgano attività produttive ed infrastrutture;
- non è affrontato il tema della sicurezza delle grandi infrastrutture che attraversano il territorio più urbanizzato, e dei cantieri per gronda autostradale e terzo valico;
- non è specificato quale priorità si intende attribuire alle iniziative di riqualificazione naturalistica degli alvei e non viene considerata la necessità di procedere alla realizzazione di corridoi ecologici negli ambiti fluviali che interessino anche le fasce lungo gli argini;



- nelle iniziative di sostegno alla mobilità leggera potrebbe essere esplicitata la formazione di una rete di percorsi ciclabili in connessione con quelli sovracomunali ed interregionali;
- la riduzione della produzione di rifiuti, il riuso ed il riciclaggio sono riferiti ad iniziative di interesse non solo comunale, ma comprensoriale;
- la promozione del teleriscaldamento, se esistono opportunità in tal senso, può essere considerata tra le azioni per il risparmio energetico.

Tema B: Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana

- la riqualificazione urbana può essere realizzata anche attraverso l'incremento di spazi verdi e della pedonalizzazione nelle zone periferiche;
- nei processi di riqualificazione urbana, particolare priorità deve essere attribuita alla formazione di viali alberati utilizzando specie arboree che non richiedano onerosi e frequenti interventi di manutenzione;
- la mobilità pubblica può essere incentivata attraverso la realizzazione di percorsi riservati e in sede propria dai parcheggi di interscambio al centro città;
- tra le energie rinnovabili particolare impulso potrebbe essere dato all'utilizzo di sistemi di riscaldamento a biomasse;
- per sviluppare pratiche agricole sostenibili possono essere realizzate politiche di sostegno a livello comprensoriale che prevedano la diffusione di laboratori per la lavorazione di prodotti tipici locali, e strutture specializzate per la loro commercializzazione;
- negli ambiti agricoli e forestali particolare attenzione deve essere rivolta alla gestione del bosco ceduo, anche per contrastare gli effetti negativi della caduta e sradicamento degli esemplari di eccessivo peso;
- la valutazione della disponibilità della risorsa idrica deve essere effettuata verificandone la coerenza con i Piani di Gestione dei Distretti idrografici;
- gli effetti inquinanti del porto e delle strutture produttive a filo costa si riversano in un contesto molto ampio.

Tema C: Difesa del territorio e qualità ambientale

- per la mitigazione del microclima può essere promossa la formazione di infrastrutture verdi e blu;
- dove possibile dovrebbe essere incentivato l'uso di schermature visive ed acustiche dei sistemi infrastrutturali che utilizzino idonee specie vegetali;
- si potrebbe puntare non solo alla conservazione, ma anche all'estensione dei siti Natura 2000, specie in ambito urbano;
- può essere incentivata la diffusione di conoscenze relative ad un migliore rapporto con l'ambiente attraverso la diffusione di centri di educazione ambientale, laboratori di quartiere, iniziative di coinvolgimento delle comunità locali.

Obiettivi invariabili e obiettivi orientabili

Le categorie degli obiettivi invariabili e diversamente orientabili non sono previste nella legge urbanistica regionale e neppure negli indirizzi per la formazione dei PUC definiti dal PTC provinciale. Nel Documento queste categorie sono introdotte con riferimento alla gestione delle varianti al PUC, come disciplinate all'art. 44 della LUR.



Peraltro il termine "invariabile" viene specificato come riferito a variante da assoggettare alla disciplina del comma 8, mentre il termine "orientabile" indica programmaticamente varianti compatibili con la descrizione fondativa.

Nello spirito del contributo propositivo e dialettico che hanno le presenti note, si pongono le seguenti domande:

- dall'esame dei contenuti strategici e dei progetti in corso, nonché dai livelli di efficacia assegnati, non risulta forse che per ciascun obiettivo sono presenti parti invariabili e parti orientabili? non costituisce quindi un'eccessiva semplificazione assegnare tale classificazione – con effetti anche procedurali – all'intero obiettivo?
- in base a quali valutazioni, in sede di gestione del piano, alcune varianti possono essere considerate non ammissibili anche se sufficientemente motivate?
- con quali forme e da parte di quali soggetti possono essere poste domande di pianificazione diverse dai contenuti del piano? il Documento fa riferimento alle esigenze dell'individuo e di soggetti esponenziali di interessi legittimi, ma può essere invece affermata una priorità per gli esiti di processi partecipativi che coinvolgano comunità di quartiere o di ambito territoriale? quale peso può essere assegnato a varianti derivanti da processi di copianificazione nell'area metropolitana, da una domanda di pianificazione cioè che proviene non dalla Città ma dall'area vasta di riferimento?
- la valutazione della coerenza con la descrizione fondativa, della dimostrazione di una necessità di mutare gli specifici obiettivi relativi al contesto interessato, ovvero del livello di ricomposizione della descrizione fondativa nel caso di scelte divergenti non spetta forse al controllo della Provincia? non risulta quindi eccessivamente rigido predefinire, già nel Documento degli obiettivi, le procedure da seguire?
- per quali temi e per quali contenuti strategici la proprietà adattiva del piano può essere fin d'ora programmata come aggiornamento periodico del PUC, e quindi da assoggettare alla disciplina dell'art. 43 della LUR?

Gli indirizzi di Pianificazione 2009

Questo capitolo del Documento riporta sinteticamente i contenuti degli indirizzi approvati con la DCC 1/2009, che peraltro avrebbero dovuto informare la redazione del Documento stesso, costituendone il presupposto.

Non essendo chiaramente esplicitato in che modo tale lavoro di specificazione e di riorganizzazione degli indirizzi sia stato effettuato, si ripropongono alcune brevi considerazioni come contributo per la traduzione degli indirizzi all'interno di una prospettiva di coordinamento di area vasta, ritenendo comunque che nella versione finale del Documento degli Obiettivi si potrà realizzare una sintesi tra tutte le diverse componenti oggi presentate in modo distinto all'interno del testo.

1 – Genova futura come città sostenibile

- la sostenibilità di una prospettiva di sviluppo si deve basare non solo attraverso rapporti di livello interregionale, ma soprattutto nella identificazione dei livelli di coerenza con i sistemi territoriali nei quali la città ed il suo intorno sono collocati.

2 – La linea verde e la linea blu

- entrambi queste linee possono essere viste da un lato e dall'altro delle aree che demarcano: nella dimensione di area vasta ha particolare rilievo la formazione di corridoi verdi di livello sovracomunale che connotano il paesaggio e che garantiscono fattori di rigenerazione ecologica alle zone insediate, siano esse dense come quelle delle parti centrali della città, ovvero a nucleo, o diffuse, come nelle aree periferiche e rurali; analogamente la linea blu non si interrompe con i confini comunali ma rappresenta un forte fattore identitario anche nei Comuni costieri che



fiancheggiano Genova, facendo partecipare i quartieri periferici della città a sistemi di relazioni e di uso del suolo che connotano, in modi diversi tra loro, le due riviere.

3 – Ricostruire il rapporto con il verde

- il rapporto con il verde non ha valenze solo paesaggistiche, ma costituisce uno dei fattori rilevanti per l'adattamento ai cambiamenti climatici e per l'abbattimento dei gas serra soprattutto in periodo estivo;
- è importante cogliere il valore di area vasta delle aree verdi che sono state selezionate nel "sistema del verde provinciale".

4 – Ricostruire il rapporto della città con il mare

- all'interno di tale rapporto assumono un particolare rilievo le percorrenze riservate alla mobilità leggera (percorsi ciclo pedonali) da raccordarsi con quelli dei Comuni vicini.

5 – Costruire sul costruito

- l'indirizzo risulta coerente con il principio del "minimo consumo delle risorse territoriali e paesistico-ambientali disponibili" affermato dalla legge urbanistica regionale; tuttavia in una visione di area vasta occorre considerare che la scelta di salvaguardare le aree non urbanizzate non significa che la città deve chiudersi in sé stessa, trovando solo al suo interno le opportunità di uno sviluppo sostenibile, ma si deve coniugare con il riassetto generale dell'area metropolitana: il costruito della città si espande nel costruito dei sistemi insediativi che circondano la città, le aree produttive ed i servizi territoriali sono parte di sistemi sovracomunali già oggi disciplinati dal PTC provinciale.
- il centro storico di Genova è un patrimonio urbanistico e identitario non solo della città ma dell'intero ambito metropolitano, da salvaguardare ma anche da mantenere vivo e ricco di funzioni; è necessario però non dimenticare come altri nuclei storici genovesi siano presenti in ciascuno dei 9 Municipi e in tutti i Comuni circostanti, e si debba quindi puntare alla realizzazione di una rete tra tutte queste realtà, incentivando recuperi architettonici di qualità, risanando le situazioni degradate e creando occasioni di funzioni qualificate e di opportunità di integrazione sociale in tutto il contesto di area vasta.

6 – Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato

- uno dei fattori più rilevanti della mobilità urbana è costituito dal pendolarismo tra i Comuni di cintura ed il centro della città: occorre quindi individuare soluzioni condivise all'interno dell'area vasta metropolitana.

7 – I grandi progetti e i piccoli progetti

- il PTC provinciale ha definito Progetti Quadro e Progetti Speciali che superano la dimensione dei singoli Comuni e che devono essere promossi attraverso iniziative di concertazione e copianificazione: i progetti introdotti dal PUC potrebbero essere vantaggiosamente promossi come integrazione ed aggiornamento di quelli indicati dal PTC provinciale, anche al fine di costruire un repertorio di progetti con una dimensione comprensoriale valutandone i livelli di priorità.

8 – La qualità urbana

- una "città dove si vive bene" è una città dove si sperimenta una qualità diffusa nel centro, nella periferia e nei territori di cintura: alcune logiche del passato tendevano a selezionare le "eccellenze" sulle quali investire risorse e interventi di qualità rispetto ai luoghi "ormai degradati e privi di qualità", nei quali concentrare, senza eccessive preoccupazioni, gli impatti degli interventi meno sostenibili; nella dimensione di area metropolitana è interesse collettivo diffondere ovunque progetti di qualità, promuovendo anche forme di scambio di esperienze e di buone pratiche.



9 – Integrazione sociale

- analogamente alla qualità architettonica ed urbanistica, l'integrazione sociale è un criterio di pianificazione che interessa l'intero ambito metropolitano e che costituisce un parametro significativo per valutare la positività dei processi urbanistici realizzati dai piani: nei Comuni di cintura si sperimentano (spesso in termini più positivi di quanto avviene nei quartieri cittadini) forme di socialità integrata all'interno delle comunità locali ed anche nel rapporto con i nuovi gruppi di immigrati; per facilitare la diffusione di percorsi di partecipazione e di integrazione risulta opportuna la creazione di reti tra le comunità locali sostenute da politiche di neighbourhood management.

10 – I concorsi, strumento per lo sviluppo delle previsioni di pianificazione e della progettazione pubblica

- lo strumento dei concorsi di progettazione rappresenta una grande opportunità per aprire la città e il territorio ai contributi innovativi di culture ed esperienze professionali sia interne sia esterne all'ambito locale; si segnala peraltro anche un'altra forma sperimentata dalla Provincia: quella dell'Ufficio Tecnico Congiunto e dello Sportello di Vallata, nella quale si aprono nuovi spazi e opportunità di crescita professionale per i Tecnici dei Comuni coinvolti, attraverso la collaborazione sistematica all'interno di processi di co-pianificazione.

Lo schema di organizzazione del Piano

Nel Documento viene riportata, anche se in prima approssimazione e come modello di riferimento operativo, la lista degli elaborati costitutivi l'intero PUC. Dall'esame di tale elenco risulta a volte la necessità di qualche chiarimento o migliore specificazione delle definizioni e dei contenuti rappresentati. Non è questa la sede tuttavia per esprimere valutazioni su documenti progettuali ad oggi soltanto prefigurati e tratteggiati: si rileva piuttosto la positiva presenza di un approccio ai temi dell'area vasta metropolitana, innovativo rispetto ai precedenti piani urbanistici comunali, che coinvolge esplicitamente il rapporto con il PTC provinciale.

Ci si riferisce in particolare:

- alla Descrizione Fondativa, punto 1, nel quale si intende recepire, aggiornare e integrare la Descrizione Fondativa del PTC provinciale per gli Ambiti dell'Area Genovese, considerando anche l'Ambito Alessandrino; punto 5, relativo alle tipologie del Sistema del Verde urbano e territoriale; punto 7, per le valenze di area vasta che le analisi da effettuarsi necessariamente coinvolgono;
- al Documento degli Obiettivi, sia con riferimento alle considerazioni ed ai contributi fin qui proposti, sia per la formazione del Rapporto Ambientale per le possibili correlazioni con la pianificazione provinciale;
- alla Struttura del Piano, per l'identificazione dei tre livelli, nei quali le scelte del PUC sono chiamate a confrontarsi con i quadri strategici che connotano le relazioni territoriali di area vasta, le relazioni urbane ed intercomunali e le relazioni locali, riconoscendo in ciascuno di questi tre livelli motivi di interesse e di coinvolgimento della pianificazione di area vasta su cui è impegnata la Provincia di Genova.

In conclusione si ritiene che il metodo da perseguire per la formazione dello strumento di pianificazione del Comune di Genova sia quello di un confronto sistematico con i contenuti del PTC provinciale, nello spirito della cooperazione e copianificazione, tenendo anche conto dell'esigenza dell'Amministrazione Provinciale di pervenire nell'occasione all'impostazione delle linee del prossimo Piano che dovrà prendere il posto di quello vigente alla sua naturale conclusione nel 2012.

La formazione del nuovo PUC di Genova e la contestuale predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale dell'Autorità Portuale di Genova costituiscono gli elementi portanti di una nuova strategia di sviluppo sostenibile dell'intera area metropolitana che connoteranno per i prossimi decenni non solo la città di Genova ma un grande territorio, nella quale la città può trovare nuove opportunità e un nuovo ruolo.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

arch. Andrea Pasetti