IL PERCORSO DI CONSULTAZIONE SULLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DI PUC

Il funzionamento e i contributi dei tavoli tematici a cura dei facilitatori

Università degli Studi di Genova
prof.ssa Antida GAZZOLA
prof. Giampiero CAMA
prof. Stefano Francesco MUSSO

Istituto Nazionale di Urbanistica
prof.ssa Franca BALLETTI
prof. Luigi LAGOMARSINO

Genova, ottobre 2013

TAVOLI TEMATICI – INTRODUZIONE SU METODO E STRUMENTI

- Spesso la riuscita di un progetto o di un piano urbanistico dipende, oggi, dall'equilibrio di informazioni e di intenzioni che può essere raggiunto tra politici, amministratori, esperti, movimenti associativi e cittadini e che dipende, a sua volta, dalla costruzione di un sapere comune, di una condivisione di obiettivi che è il risultato di un processo partecipativo.

- Partecipazione non significa assenza di progetto o di programma, e neppure assenza di progetti o di programmi "forti". E' un altro modo di fare progetti e programmi, più consensuale, meno autoritario, più pragmatico e meno astratto, più collettivo e meno individuale o individualistico. Ciò significa che gli attori sociali impegnati in un'azione partecipativa non cercano di fare discendere un intervento da un'idea preconcetta dell'interesse generale, ma lo producono collettivamente e pazientemente. La partecipazione è una necessità e non solo un'esperienza originale o marginale, una moda transitoria.

- Con **partecipazione** si intende qui la collaborazione e l'intervento dei cittadini rispetto alle trasformazioni territoriali

- Con il termine di partecipazione si individuano pratiche che prevedono un diverso grado di coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali. Con una certa disinvoltura si utilizza il termine partecipazione sia che vengano attivate forme di comunicazione od informazione, sia che si operino vere e proprie costruzioni del consenso, o che si portino avanti processi di self management (autogoverno, autocostruzione etc.).

- Le forme di coinvolgimento degli stakeholder alle politiche pubbliche possono essere di diverse tipologie, caratterizzate da diversi gradi di intensità (alcune più attive, altre più passive) e da diversi livelli di impatto sul processo e sugli esiti.

  Esse possono essere suddivise in tre categorie:

  - **informazione/comunicazione**: è un approccio sostanzialmente informativo, dunque a una via; l'Amministrazione *informa*, *comunica*, *rende consapevoli* gli stakeholder individuati di

disposizioni, scelte, soluzioni decise unilateralmente, attraverso gli strumenti propri della **comunicazione esterna**;

- **consultazione/ascolto**: è un approccio che prevede in un primo tempo una fase di informazione delle scelte che l'Amministrazione intende compiere rispetto ad una particolare politica e, in un secondo tempo, una fase di **ascolto** degli stakeholder individuati rispetto all'ambito considerato. Le osservazioni raccolte potranno poi essere considerate dall'Amministrazione per una valutazione della qualità delle politiche e per una eventuale rimodulazione delle stesse;

- **collaborazione/coinvolgimento attivo**: è un approccio che prevede l'attivazione di processi negoziali supportati da tecniche complesse (tradizionali, informatiche e di sociologia visuale, planning for real, world café, social networks ecc.) finalizzato a prendere decisioni condivise tra Amministrazione e stakeholder. Questo livello prevede pertanto un ruolo attivo e dinamico di **collaborazione e coinvolgimento attivo** dei portatori di interesse interno al processo decisionale.

- Nel caso dei recenti "tavoli" relativi al PUC di Genova, si è rimasti piuttosto nell'ambito della consultazione/ascolto, preliminare rispetto a un vero processo partecipativo, di cui, tuttavia, costituisce una parte indispensabile.

- L'attività si é rivelata utile, interessante e si è svolta con grande civiltà, attenzione reciproca e rispetto delle regole proposte dagli animatori. Le domande e i commenti presentati dai partecipanti ai tavoli hanno permesso chiarimenti e puntualizzazioni importanti e, al tempo stesso, hanno consentito di appurare un certo numero di nodi problematici.

- Per parte loro i funzionari comunali del settore hanno offerto molte indicazioni e sintesi chiare ed efficaci, creando una buona base di conoscenze condivise (almeno con coloro che si erano iscritti ai tavoli e che hanno frequentato gli incontri).

- La buona riuscita degli incontri, le premesse conoscitive e interattive che sono state poste e le richieste stesse di molti partecipanti portano a sottolineare l'utilità di predisporre un completo processo partecipativo che possa generare scelte condivise.

TAVOLI TEMATICI – PRINCIPALI PUNTI EMERSI

IL SISTEMA DEL VERDE, RAPPORTO CITTA' ED AREE EXTRAURBANE E TUTELA DEL TERRITORIO

(a cura di Balletti e Gazzola)

Necessità di considerare il **sistema del verde come progetto del rapporto città/territorio extraurbano** come progetto che integra le due parti della città "separate" dalla linea verde.

Necessità quindi di un "**piano del verde**" che per la città densa:

- ✓ individui nuove aree verdi nel tessuto urbano,
- ✓ non consenta la trasformazione per altri usi delle aree verdi esistenti, (es. ospedale Galliera)
- ✓ introduca una significativa quota di verde nei distretti di trasformazione,

- ✓ consideri la qualità del verde urbano rispetto alle diverse esigenze dei cittadini, in particolare risponda alle attese dei bambini,
- ✓ preveda la presenza di aree agricole anche all'interno del tessuto urbano (es. valletta S. Nicola),
- ✓ inserisca aree da destinate alla forestazione urbana,
- ✓ preveda fasce di filtro e barriere verdi intorno alle grandi infrastrutture recenti e in previsione,
- ✓ ponga specifica attenzione ai parchi storici,
- ✓ valorizzi la viabilità pedonale: i percorsi storici, l'antico acquedotto, ecc.

e per il territorio di margine ed extraurbano consideri fondativo il **rilancio del territorio agricolo** attraverso:

- ✓ la valorizzazione delle attività agricole professionali (problema del costo dei terreni rispetto alla presenza di possibilità edificatorie),
- ✓ la valorizzazione delle attività di presidio, attraverso la pratica dell'agricoltura familiare part-time,

costruisca, quindi, un **progetto di "campagna urbana"** basato su un'attenta valutazione delle differenti caratteristiche del territorio rurale e della reale vocazione agricola dei diversi ambiti, che superi il contrasto tra "presidio e produzione", definendo meglio presidio agricolo (quali pratiche agricole lo determinano?) e presidio ambientale e favorendo:

- ✓ la realizzazione di orti urbani, agricoltura km zero, produzione di cibi biologici (per le mense scolastiche, ad esempio), agrizoo, agriasili, filiera corta del legno, ecc.
- ✓ la regimazione delle acque, la pulizia degli alvei,
- ✓ il recupero dei terreni abbandonati, attraverso incentivi che favoriscano usi sociali,
- ✓ il recupero dei terrazzamenti,
- ✓ il recupero dei sentieri e la ciclabilità,
- ✓ il miglioramento dell'accessibilità attraverso l'adeguamento di alcuni percorsi a mezzi di trasporto, quali quod e trattorini, con attenzione però ai contesti di particolare interesse paesaggistico (es. S. Ilario).

Occorre una maggiore attenzione al **patrimonio storico-culturale** della città, estendendo la tutela/valorizzazione:

- ✓ dal centro storico maggiore ai centri storici dei comuni annessi,
- ✓ ai borghi costieri (es. Boccadasse),
- ✓ ai nuclei rurali collinari,
- ✓ ai sistemi di ville e palazzi, ai tessuti urbani ottocenteschi (edificato e viali alberati),
- ✓ ai percorsi tradizionali,
- ✓ ai parchi storici.

Occorre integrare alle norme urbanistiche la **disciplina paesistica puntuale**.

Occorre rendere strutturale il ricorso alla **partecipazione** nella costruzione degli strumenti di piano e di progetto, in particolare in riferimento ai distretti di trasformazione.

Occorre procedere ad una **semplificazione** del PUC: delle norme, delle carte e delle "loro vertiginose tassonomie e legende illeggibili".

LOGISTICA E TRASPORTI ED AREE PRODUTTIVE. ECONOMIA, INFRASTRUTTURE

(a cura di Cama e Bonabello)

Logistica, trasporti e infrastrutture

• PUC come presupposto di una mobilità urbana e suburbana efficiente (Val Bisagno, Erzelli, porto-Fiera, zone 30):coordinare i diversi strumenti di pianificazione.

• Rivedere la relazione tra infrastrutture e scenari di sviluppo portuale (terzo valico, gronda e aree di Sampierdarena, nodo S.Benigno, tunnel, autoparco, parco Campasso).

• Coordinare infrastrutture e distretti di trasformazione (ponente, val Polcevera).

• Valorizzare e integrare gli assi di attraversamento e considerare il loro rapporto con la città (mitigazione degli impatti, piste ciclabili, aree verdi e pedonali, parcheggi).

• Valutare le interazioni dei cantieri con la città e i territori.

Economia e aree produttive

• Pianificare nelle aree a destinazione produttiva: individuare le relazioni tra residenziale, industriale e commerciale anche alla luce della crisi economica nei diversi scenari di breve e medio periodo.

• Superare la "zonizzazione" e il confinamento delle aree produttive tipico degli anni '70 con un nuovo sistema di valutazione delle prestazioni delle attività insediate.

• Mantenere il vincolo produttivo nei distretti di trasformazione (sostenere marketing territoriale per attrarre investimenti).

• Salvaguardare esercizi economici nelle forme radicate sul territorio genovese: CIV ed esercizi di prossimità. Tutelare la rete locale.

• Valorizzare la città come meta turistica: integrare PUM e PUC (aree verdi e pedonali, piste ciclabili, parcheggi).

AREE URBANE, SERVIZI PUBBLICI E DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE

(a cura di Balletti e Musso)

1. Necessità di costruire una visione "politica", strategica, del futuro della città da concretizzare in un progetto urbano che il PUC oggi non propone (o lo fa in modo molto debole perché manca un' "idea di città").
Per trovare "un senso al piano", è allora necessario approvare rapidamente il PUC nella parte che riguarda le norme generali del "costruire sul costruito" (anche per limitare il periodo di salvaguardia così da "far muovere" il settore dell'edilizia) e poi aprire un cantiere "partecipato" per dare un vero piano alla Città, con modalità di gestione chiaramente definite.
Al centro dovrà essere posto il disegno della "città pubblica" che già ora potrebbe comunque trovare concretizzazione attraverso piccole opere in grado di modificare la percezione della città.
Per il PUC dovranno comunque essere previste forme di aggiornamento reale e continuo.

2. Nella costruzione delle scelte per i distretti occorre:
- mettere al centro della riflessione il tema del policentrismo dei Municipi che compongono la Città e che mantengono ancora una forte identità,
- ripensare insieme città/porto/infrastrutture,
- coordinare le previsioni dei diversi distretti all'interno di una visione generale, definendone il ruolo per disegnare il futuro della Città,
- cogliere le potenzialità offerte dai territori compresi nei distretti di trasformazione per:

- ✓ ricucire il rapporto tra amministratori e amministrati, promuovendo forme di partecipazioni effettive per disegnare progetti condivisi e attenti alle attese "locali",
- ✓ implementare la dotazione di servizi, in particolare di verde pubblico,
- ✓ fare scelte di progetto che privilegino la qualità e non la quantità,
- ✓ delineare scelte complessive di trasformazione di territori più estesi nei quali sono compresi più distretti, integrando e coordinando funzioni, usi, caratteri, ….
- ✓ contestualizzare le scelte di ciascun distretto evitando l'omogeneizzazione degli obiettivi, delle funzioni, della densità, ….
- ✓ rivedere l'assetto infrastrutturale delle diverse parti urbane, verificando le esigenze dei nuovi insediamenti e l'impatto negativo che nuovi attrattori di traffico possono avere sulla mobilità pubblica e privata,

- ✓ favorire l'inserimento di negozi di vicinato, piuttosto che di strutture di vendita medio-grandi, utilizzando anche forme di convenzionamento per gli spazi produttivi e commerciali simili a quelle dell'edilizia sociale,
- ✓ avviare riflessioni sul futuro dei territori a maggiore trasformazione che traguardino il breve e il lungo periodo (per evitare effetti negativi anche sull'economia della città).

3. Rispetto ad alcuni distretti/aree di trasformazione sono state presentate osservazioni specifiche, in particolare:

- ✓ Mercato di Corso Sardegna - area strategica in degrado con depauperamento delle attività economiche (in attesa dell'avvio del progetto approvato),

- ✓ Valletta San Nicola - dovrebbe prevalere la vocazione agricola e a verde urbano rispetto agli altri usi (parcheggi, residenza, …),

- ✓ Ospedale Galliera - impedire la cementificazione e la sottrazione di verde (800 nuovi abitanti previsti),

- ✓ Università ad Albaro - necessità di un piano di tutela del quartiere di Albaro anche per evitare l'aumento delle volumetrie esistenti a seguito dello spostamento di Ingegneria,

- ✓ Via Prà - sostenibilità, ambiente, mobilità sostenibile devono essere messi al centro del progetto per la nuova via Aurelia in corrispondenza del quartiere, ritornando alle previsioni inserite del progetto iniziale del POR; devono inoltre essere recuperati i percorsi storici, in particolare quelli che dalle alture portano a valle.

- ✓ Terralba - rivedere le scelte di progetto per evitare ulteriori cementificazioni e dare spazio a funzioni di interesse maggiore per i quartieri che si attestano al contorno (esistono problemi anche rispetto al piano di bacino),

- ✓ Caserma Gavoglio - non prevedere nuovi incrementi volumetrici, anzi alleggerire le volumetrie esistenti; le funzioni principali dovrebbero essere il verde e i servizi pubblici, con parcheggi solo interrati e il potenziamento dei collegamenti veicolari e pedonali, anche per ricucire i legami con i quartieri e le aree circostanti,

- ✓ Area ex Italsider a Cornigliano - riservare un'area a parco urbano in prossimità del torrente Polcevera (in connessione con la prevista oasi faunistica).

4. Occorre una maggiore attenzione al **patrimonio storico-culturale** della città, estendendo al suo complesso la necessaria tutela/valorizzazione:

- ✓ dal centro storico maggiore ai centri storici dei comuni annessi,
- ✓ ai borghi costieri (es. Boccadasse),
- ✓ ai tessuti urbani ottocenteschi.

5. Manca, nel progetto preliminare di PUC, una reale "disciplina paesistica di livello puntuale", approfondita e dettagliata, strutturata come documento autonomo del Piano e come riferimento delle norme di conformità e congruenza in campo paesistico.

RAPPORTO CITTA'/PORTO. INTESE EX LEGGE REGIONALE N. 36/1997 E PREMESSA INTESA EX ART. 5 LEGGE N. 84/1994

(a cura di Lagomarsino e Musso)

1. Necessità di costruire un piano di coerenza e di integrazione delle scelte e degli obiettivi tra i due livelli di pianificazione espressi dal PUC e dal PRP, ponendo l'esigenza di convergere verso il "piano della città portuale".
Il rapporto città porto pone in evidenza la necessità di comprendere e valutare le conseguenze degli sviluppi portuali rispetto al più generale sistema infrastrutturale che deve essere sostenuto dall'autorità comunale .
Il Piano regolatore portuale propone otto scenari che determinano conseguenze assai diverse a valle della scelta definitiva di uno o più di essi che appaiono, quindi, non facilmente comparabili.

2. Nella costruzione del piano occorrerebbe in ogni caso:
- ripensare complessivamente il sistema città/porto/infrastrutture
- valutare le ricadute dei diversi scenari delineati dall'Autorità Portuale sul contesto intero della città, in termini di conflittualità/compatibilità con l'esistente e con i futuri assetti delineati dal PUC
- comprendere quale effettivo sviluppo industriale/produttivo il porto propone alla città

In merito alla complessità e alla portata degli otto scenari proposti nell'elaborazione del piano regolatore portuale, si impone la necessità di approfondire e condividere, con l'Autorità Portuale, la strategia di sviluppo in termini di ricadute e di sostenibilità valutando, tra l'altro:
-il mutamento del naviglio in termini di dimensioni e pescaggio
- come mantenere le caratteristiche di grande porto italiano per le capacità di movimentazione
-come risolvere e limitare le commistioni tra cantieri e porticcioli
-le conflittualità tra città e depositi petroliferi sotto il profilo della sicurezza degli abitanti e della tutela dell'ambiente
-come definire i limiti dell'espansione portuale rispetto alla qualità della vita delle diverse comunità locali direttamente coinvolte (Prà-Palmaro, Voltri, Sanpierdarena…)
-valutare le condizioni di accessibilità e mobilità entro e fuori delle aree portuali in connessione con la città e le sue infrastrutture non solo viarie
-capire le conseguenze sul traffico urbano che l'espansione delle aree portuali, a seguito dei riempimenti a mare, può determinare.

Emergono infine alcune tematiche precisamente localizzate che vengono proposte con forza all'attenzione dell'Amministrazione Comunale dell'Autorità Portuale:
-le attuali linee di sviluppo portuale si concentrano su Sampierdarena e ciò pone problemi di evidente "sacrificio" per il municipio
-esistono ed emergono timori e contrarietà rispetto all'attuazione dello scenario per il quale si aprirebbe un varco nella diga di levante del porto di Voltri
-è evidente una vera e propria "questione Fincantieri", relativamente al ribaltamento a mare dei cantieri navali e il ritardo dei relativi lavori
-è forte il conflitto tra porto e cittadini di Palmaro, in relazione all'eccessiva vicinanza con le aree di ampliamento portuale e relativa richiesta di spostamento verso mare
-vi è la questione del "cono aereo" su Sestri ponente
-occorre affrontare la logistica del nodo di Cornigliano per il convogliamento delle merci verso l'autostrada
-occorre chiarire la collocazione e i collegamenti delle riparazioni navali a levante
-vi è, inoltre, la importante questione del porticciolo Duca degli Abruzzi e le ipotesi di banchinamento e di trasferimento della di portistica.

Annotazioni conclusive.
Nel corso del tavolo sono posti all'attenzione temi sia molto definiti sia temi aventi ricadute generali sulla città che, singolarmente e ancor più nel loro insieme, conducono a richiedere l'organizzazione di un confronto approfondito sugli scenari elaborati dall'Autorità Portuale per poter procedere alla formazione del piano della città portuale affrontando le diverse problematiche anche conflittuali che sorgono tra i due diversi strumenti.

CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI *

Di seguito sono riportati i contributi presentati durante gli incontri dei tavoli da parte degli iscritti e/o partecipanti:

Il sistema del verde, rapporto città ed aree extraurbane e tutela del territorio 14 giugno e 4 luglio	N. 8 documenti assunti al protocollo del Comune con il numero 202788/2013	Italia Nostra Arch. Gallarati Professor Quaini Gruppo volontario per il ripristino dell'acquedotto storico Una cittadina sugli spazi verdi in Valbisagno Uno studente sul progetto "Regala un albero" Università Genova D.A.FI.ST Comitato per la salvaguardia del territorio della Vesima
Aree urbane, Servizi pubblici e Distretti di trasformazione 21 giugno e 11 settembre	N. 9 documenti assunti al protocollo del Comune con il numero 206745/2013	Comitato Genitori Istituto Comprensivo di Prà Italia Nostra Comitato contro la cementificazione del parco ferroviario di Terralba (2) Voglio la Gavoglio Arcipelago Lagaccio Arch. Gallarati CGIL/CISL/UIL Genova (2) Legambiente
Rapporto Città/Porto. Intese ex Legge regionale 36/1997 e premessa Intesa ex art.5 Legge 84/1994 28 giugno e 13 settembre	N. 2 documenti assunti al protocollo del Comune con i numeri 213533/2013 213555/2013	Associazione Borgo di Palmaro Confindustria Genova
Logistica e trasporti ed aree produttive. Economia, Infrastrutture 5 e 12 luglio	N. 4 documenti assunti al protocollo del Comune con il numero 220892/2013	Cittadini (2) Comitato Genitori Istituto Comprensivo di Prà (2)

*questi documenti sono pubblicati al seguente collegamento, http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/1533, nelle sezioni dedicate a ciascun tavolo.