

TAVOLI TEMATICI – PRINCIPALI PUNTI EMERSI

Nella sintesi degli incontri dei tavoli di lavoro si è tenuto conto delle documentazioni presentate durante gli incontri effettuati o successivamente inviati dai soggetti presenti e regolarmente iscritti ai tavoli, contenenti suggerimenti, considerazioni e indicazioni puntuali.

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

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

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

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 traggano 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

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, Sampierdarena...)
- 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.

SINTESI

Considerazioni generali.

si è trattato di un percorso, non di un processo; nel caso dei recenti “tavoli” relativi al PUC di Genova, si è rimasti nell’ambito della consultazione/ascolto, preliminare rispetto a un vero processo partecipativo, di cui, tuttavia, costituisce una parte indispensabile.

- i risultati sono incoraggianti si è registrato un buon grado di interazione tra gli iscritti ai tavoli é emerso un amore per la città è stato utile dal punto di vista della percezione sociale

un breve riepilogo delle richieste specifiche

- informazioni e conoscenze da parte degli uffici
- maggiore coerenza tra le diverse iniziative sul territorio
- esame delle criticità/istanze evidenziate

Verso

- una maggiore integrazione dei temi del piano
- un’idea di “progetto della città” che la legge regionale non prevede

Attraverso

- il policentrismo municipale
- i percorsi storici e architettonici della città oltre il XVII secolo
- il coordinamento del sistema dei distretti

Tavolo - Il Sistema del verde

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 e per il territorio di margine ed extraurbano consideri fondativo il rilancio del territorio agricolo costruiscas, quindi, un progetto di “campagna urbana”.

Tavolo – Distretti

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 nella costruzione delle scelte: policentrismo municipale, rapporto città/porto/infrastrutture
osservazioni specifiche su alcuni distretti/aree di trasformazione maggiore attenzione al patrimonio storico-culturale della città

Tavolo – Città/Porto

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".

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 alcune tematiche precisamente localizzate

Tavolo – Logistica, economia

PUC come presupposto di una mobilità urbana e suburbana efficiente:
coordinare i diversi strumenti di pianificazione

coordinare infrastrutture e distretti di trasformazione

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.

mantenere il vincolo produttivo nei distretti di trasformazione (sostenere marketing territoriale per attrarre investimenti)