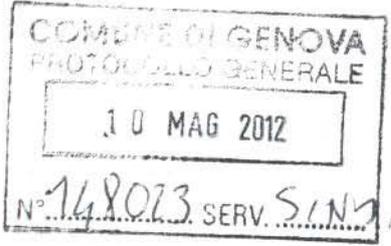




alla Sindaco del
Comune di Genova
Prof. Marta Vincenzi
via Garibaldi, 9
16124 GENOVA

URBAN LAB - PIANIFICAZIONE
PRESA IN CARICO 11.1 MAG. 2012
F2 73

al Direttore
Sviluppo Urbanistico e Grandi Progetti
Ing. Paolo Tizzoni
Via di Francia, 1
16149 GENOVA



DIR. SUL URB.
URBAN LAB.

al Responsabile Unico del Procedimento
Dirigente del Settore Urban Lab e
Pianificazione in Area Portuale
Arch. Anna Iole Corsi
Calata De Mari
16126 GENOVA

Genova 04 maggio 2012

OGGETTO:

**PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE ADOTTATO CON
D.C.C. N. 92 DEL 7.12.2011**

**PRESENTAZIONE DI OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 38, COMMA 2, LETTERA d)
DELLA LEGGE REGIONALE 4 SETTEMBRE 1997 N. 36 e s.m.i.**

I sottoscritti

- **Federica Alcozer,**
 va

- **Roberto Almagioni**, nato a [redacted]
[redacted]
- **Luigi Barone**, nato a [redacted]
[redacted]
- **Roberto Bobbio** nato a [redacted]
[redacted]
- **Maria Luisa Dominici Besio** n [redacted] a
[redacted]
- **Antonio Chirico**, nato a [redacted]
[redacted]
- **Annita Farini** nata a [redacted] a
- **Bruno Gabrielli**, nato a [redacted]
[redacted]
- **Carola Gattorna**, nata a [redacted]
- **Bruno Giontoni** nato a [redacted]
[redacted]
- **Gianni Giudice** nato a [redacted] a
- **Franco Lorenzani**, nato a [redacted]
[redacted]
- **Pietro Maifredi**, n [redacted]
[redacted]
- **Clara Oliveri** na [redacted] a.
[redacted]
- **Enrico Pinna**, nato [redacted]
[redacted]
- **Fabio Pontiggia** nato a [redacted] a
- **Paolo Rigamonti**, nato a Milano 05/06/1940, residente in Via C. Amaldi, 10/5
[redacted]
- **Diego Zoppi** nato a [redacted]
[redacted]

in quanto cittadini di Genova ed esperti nelle diverse materie afferenti al PUC (architettura, urbanistica, paesaggio, ambiente, trasporti, geologia, diritto urbanistico), interessati al

miglioramento del PUC per le finalità di interesse generale di seguito esposte
sulla base

del disposto di cui *all'art.38* primo comma lett.d) della legge regionale 36/97 in base al quale “ chiunque, al fine di collaborare alla migliore definizione del PUC, può presentare osservazioni, con facoltà di indirizzarle anche alla Regione e alla Provincia per quanto di rispettiva competenza”

visti

gli atti e la documentazione tecnica e normativa del Progetto preliminare di PUC di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale di Genova n.92/ 2011

considerato

che il PUC quale atto fondamentale del sistema della pianificazione territoriale regionale deve corrispondere ai principi informatori della pianificazione di cui agli artt. 2 e 5 della LUR 36/97

richiamato

che in tale prospettiva è di interesse generale che il PUC si configuri quale strumento idoneo ed efficace al perseguimento delle finalità richiamate in detti articoli, fra cui spiccano *“la qualificazione ambientale e funzionale del territorio”, “la conservazione dei peculiari elementi qualitativi e di identità storico-culturale del paesaggio”, “lo sviluppo dei settori produttivi”* , *“ l'adeguamento delle reti infrastrutturali”* , *“ la riqualificazione degli insediamenti per il conseguimento di più elevati livelli di qualità della vita”* favorendo la *“semplificazione del processo di costante aggiornamento e affinamento delle previsioni nonché la valorizzazione dell'apporto collaborativo di tutti i soggetti pubblici e privati alla formazione del piano”*

valutato

al riguardo che nella Struttura progettuale e normativa del PUC, nonostante la significativa mole di elementi presenti nella Descrizione Fondativa, nonostante le enunciazioni sulla organizzazione spaziale della città e sulla qualificazione dell'immagine urbana di cui al Documento degli Obiettivi e nonostante l' apprezzabile sforzo operativo delle strutture comunali, emergono lacune metodologiche e carenze di scelte prioritarie tali da inficiare la possibilità di perseguire efficacemente le finalità di cui sopra e gli stessi obiettivi dichiarati dal PUC. Occorre infatti osservare che gli obiettivi ampiamente condivisibili del PUC, non sono poi individuabili, con la necessaria consequenzialità, nei contenuti del Piano che è ben lungi dall'aver messo a punto scelte precisamente discendenti dall'insieme degli obiettivi conclamati.

ritenuto pertanto

che il PUC in questione risulti in sostanza disciplinarmente "vecchio" e dunque poco adeguato a governare sia la riqualificazione della città esistente che le sue inevitabili ed auspicabili trasformazioni, e che debba pertanto essere migliorato in modo che i suoi contenuti corrispondano di più e meglio agli obiettivi dichiarati e che il PUC nel suo complesso possa essere caratterizzato dai seguenti requisiti:

1. un ottimo apparato tecnico-normativo di tipo gestionale per quanto riguarda il governo della città esistente (specie se si adotta lo slogan, del tutto condivisibile, del "costruire sul costruito");
2. una scelta molto puntuale negli obiettivi e nei contenuti di alcuni progetti strategici (seguendo l'architettura del "projet urbain" in uso ormai diffusamente in Francia e da cui trarre insegnamento per l'efficacia che dimostra nel migliorare la qualità e l'efficienza del sistema urbano);
3. una scelta giuridicamente innovativa di strumenti per l'attuazione dell'intervento sulla città pubblica, in modo da rovesciare la logica dominante che vede la città pubblica frutto più delle singole e spesso casuali ricadute degli interventi privati anziché di un consapevole e partecipato progetto strategico della collettività.

sottolineato

che in particolare all'interno del PUC, nella fase fra la adozione e la approvazione, debbano essere ulteriormente sviluppati e messi a punto i seguenti temi fondamentali:

- l'approfondimento e la esplicitazione delle premesse che sorreggono il quadro di riferimento delle opzioni strategiche ed infrastrutturali per lo sviluppo e la riqualificazione della città e del porto, cui collegare le macro scelte del PUC

(Livello 1) e il connesso ottimale utilizzo delle risorse territoriali disponibili per la creazione di nuova impresa, in sinergia con lo sviluppo portuale e le attività produttive esistenti;

– la messa a punto di un riconoscibile disegno della “città pubblica” e delle singole identità delle diverse realtà urbane di cui è composta Genova (intesa come “Città di città”) nonché degli strumenti e dei metodi da adottare per realizzarla (dalla messa a punto di istituti perequativi ed incentivanti, idonei a finalizzare al disegno della città pubblica gli interventi privati, alla individuazione di meccanismi compensativi efficaci e in grado di soddisfare le esigenze di una città solidale, con in primo piano l'offerta di alloggi a prezzi calmierati e dei servizi sociali necessari);

- la introduzione di indicazioni progettuali e normative che diano concretezza agli obiettivi della Linea Verde e della Linea Blu, tenendo conto delle diversità e delle specificità dei vari territori considerati;

- l'affinamento di una disciplina normativa che garantisca l'effettiva rigenerazione della città esistente e il conseguimento dell'obiettivo del “ costruire sul costruito”, assicurando al contempo chiarezza delle regole, velocità , certezza dei percorsi burocratici, all'interno di un diffuso processo partecipativo, in modo che il PUC sia realmente qualificabile come “piano amico dei cittadini”

ribadito

lo spirito costruttivo e collaborativo che anima le riflessioni sotto formulate nella consapevolezza che la città di Genova deve poter disporre al più presto di uno strumento urbanistico adeguato ed efficace, in grado per la sua parte di contrastare gli elementi di crisi economico -produttiva e di credibilità delle istituzioni che rischiano di minare la tenuta democratica e civile della nostra collettività

propongono

per ciascuno dei temi di rilievo ricordati, le sottoelencate osservazioni atte a migliorare il PUC, superandone i limiti indicati, nello spirito collaborativo di cui al richiamato 1° comma, lett.d) art.38 della LUR 36/97.

Tema 1. Necessità di un credibile quadro di riferimento delle opzioni strategiche inerenti le sinergie città/porto e le scelte di potenziamento delle grandi infrastrutture. Arricchire di contenuti il "Livello 1" del Piano

Il Piano si articola in tre livelli: 1 - territoriale di area vasta, 2 - urbano di città, 3 - locale di municipio.

Il livello 1 è costituito da due elaborati:

- Tav. 1- Sistema Infrastrutturale scala 1:25.000
- Tav. 2- Genova nel Sistema Logistico del Nord-Ovest (tavola a corredo) scala 1:300.000

Questi elaborati tematizzano il Livello 1, quale quello preposto a sviluppare la dimensione infrastrutturale e logistica del piano, in un quadro che trascende da un lato i confini comunali e regionali, dall'altro le competenze amministrative del Comune. Sotto questo secondo profilo, è significativo l'inserito contenuto nella tavola 2 che riporta le previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP) relative all'organizzazione degli spazi portuali. Questi medesimi temi sono trattati nella Descrizione Fondativa (DF), nei capitoli relativi a "Sistema portuale e progetto waterfront" e a "Infrastrutture e logistica".

Tanto i testi quanto le tavole propongono una ricognizione dello stato dell'arte per quanto riguarda la pianificazione sovraordinata (regionale e provinciale) o coordinata (Piano Urbano della Mobilità, PRP) e lo sviluppo dei progetti delle "grandi opere" stradali e ferroviarie. Le indicazioni progettuali del piano riguardano le infrastrutture di livello urbano e locale. Per quanto riguarda le tematiche pertinenti al Livello 1, è assente dal piano qualunque contributo non soltanto di natura progettuale, ma anche di analisi e di valutazione che trascenda la mera presa d'atto delle scelte assunte a monte.

Non è ammissibile che il piano generale di una grande città, e soprattutto di una città che, come Genova, dipende per il proprio sviluppo in gran parte dalla soluzione di alcuni nodi di natura logistica e infrastrutturale, rinunci alla responsabilità di approfondire queste tematiche e di mettere a fuoco le relative criticità, soprattutto là dove sia giustificato il dubbio che queste possano inficiare in modo significativo i benefici attesi degli interventi e quindi il complessivo bilancio costi/benefici.

Deve essere chiaro che ciò che qui si propone non è di "riaprire il dibattito" sul piano del

confronto di opinioni e di scelte valoriali, ma una cosa ben diversa, ovvero di introdurre alcune considerazioni, di natura strettamente tecnica e fattuale, che nel dibattito non sono mai entrate, o non hanno avuto la giusta considerazione, e che sono pertinenti a un atto di pianificazione generale quale il PUC.

I sottoscritti ritengono che il Livello 1 del Piano sia la sede appropriata per adempiere a questo compito e debba pertanto essere integrato da un testo che sviluppi i temi in questione con un adeguato livello di approfondimento tecnico e di analisi critica.

La presente Osservazione intende essere un contributo nel senso ora indicato. Si lascia alla valutazione degli Uffici se tale integrazione, comunque necessaria, debba rientrare nella Descrizione Fondativa (DF) o nella Struttura del Piano (SP).

Il nodo centrale

Il nodo che soprattutto si intende richiamare all'attenzione è il seguente: i grandi sviluppi di traffico previsti per il porto, e soprattutto per lo scalo di Sampierdarena, sono sostenibili soltanto se accompagnati da un incremento, pari o superiore, della movimentazione via treno. Per questo si fa affidamento sulla riorganizzazione del nodo ferroviario e soprattutto sul Terzo Valico. Qualora vi fosse adito a dubitare che tali interventi siano effettivamente idonei a conseguire il risultato voluto, si dovrebbe rimettere in discussione l'intero tema del rapporto città/porto, non già per rinunciare al ruolo preminente cui Genova può aspirare per la sua posizione e la sua storia, ma per valutare attentamente soluzioni radicalmente innovative, quali quelle che sono state sviluppate dal cosiddetto "progetto Si.T.I." o "B.R.U.C.O." (Bilevel Rail Underpass for Container Operation).

***Osservazione n.1.1.** L'accertamento del grado di efficienza e di efficacia del futuro sistema ferroviario è quindi lo snodo critico intorno al quale ruota la pianificazione portuale e quindi l'intera pianificazione strategica del futuro di questa città.*

Riteniamo che debba essere questo il tema centrale da sviluppare nel Livello 1.

Città e porto.

Nel progetto di città polifunzionale che intendiamo proporre il segno che più connota l'identità di Genova rimane il suo porto.

Ad esso rimangono indissolubilmente legate le **prospettive** di sviluppo socioeconomico della città.

L'occupazione diretta e indotta nel porto di Genova è pari a circa 25.000 unità, rappresentando più del 14 per cento degli occupati in città, contro una media nazionale delle città portuali pari al 7 per cento.

Nonostante questi numeri stiano ad indicare il contributo importante che il porto dà al **benessere** economico della città, lo sviluppo del porto è sovente percepito in chiave **conflittuale** rispetto all'uso urbano degli spazi costieri della città. Non sono certo mancati gli errori, anche nella storia recente, nella progettazione e realizzazione di opere portuali importanti, che avrebbero richiesto una ben maggiore attenzione al loro **impatto** sul territorio. Tutto ciò è in gran parte dovuto alla **separatezza** che ha contraddistinto i rapporti fra i due soggetti.

E' invece necessario che **il porto e la città** imparino a fare della **pianificazione integrata** delle rispettive funzioni il loro principale impegno, costruendo le condizioni urbanistiche e territoriali che devono assicurare la **compatibilità** e la **coerenza** delle reciproche attività e del loro sviluppo.

I benefici che ne possono derivare sono importanti sia **per la città** che **per il porto**.

Per la città, in particolare, il porto genera effetti diffusi di localizzazione di servizi molto qualificati richiesti dalla merce e dalle navi: dai servizi finanziari ed assicurativi agli studi legali, dagli istituti di certificazione ai centri di ricerca navale. Non è forse vero, per non parlare d'altro, che l'Università di Genova trova nel porto urbano una opportunità di grande rilievo per le proprie attività didattiche e di ricerca?

Dopo il periodo di crisi della finanza mondiale – che si è ripercossa negativamente sull'andamento dei traffici marittimi in particolare nel 2008 e 2009 - gli ultimi due esercizi, e soprattutto il 2011, hanno fatto registrare un sensibile **trend di ripresa**, recuperando le posizioni pre-crisi.

Il **Comune** deve saper fare la **propria parte** per riuscire a cogliere appieno le occasioni di sviluppo che le tendenze dei traffici e del commercio internazionale offrono a Genova ed al suo scalo.

- E' quindi necessario che l'amministrazione rivolga prioritariamente il proprio impegno alla costruzione di un **modello di governance unitaria** capace di dar vita ad un

progetto condiviso di città portuale. Esso deve assicurare, nel rispetto della piena autonomia dei singoli soggetti, lo sviluppo di una capacità progettuale unitaria che risponda all'esigenza di rendere sempre coerente e compatibile lo sviluppo del porto con lo sviluppo della città.

- Uno dei compiti più importanti della pianificazione integrata porto-città, per come è fatto il porto di Genova e per come si caratterizzano qui le connessioni fra il porto ed il suo contesto urbano, riguarda la costruzione di un efficiente **“sistema della mobilità”** delle merci e delle persone. E' dunque su questo obiettivo che si intende incentrare il programma. L'attenzione va innanzitutto rivolta alla ricerca di nuovi **modelli gestionali** che prevedano forti iniezioni di tecnologia – prima ancora che alle grandi opere, che rischierebbero di essere poco utili in mancanza dei primi - capaci di assicurare prioritariamente elevate performance al traffico su ferro, risolvendo nel contempo i conflitti fra il traffico cittadino e quello portuale. Ciò che risulta ancora più essenziale nel **contesto** attuale della **finanza pubblica**.

Il quadro di riferimento programmatico delle **infrastrutture viarie e ferroviarie** da porre al servizio della mobilità delle merci diviene l'elemento **strategico** fondamentale sul quale impegnare la **capacità progettuale e operativa** della Civica Amministrazione, in stretto **raccordo** con l'Amministrazione portuale e con le Amministrazioni, gli Enti e le Società che operano nei settori della viabilità stradale, autostradale e ferroviaria.

In base alla legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”, il PRP deve risultare “coordinato e coerente con le previsioni del vigente strumento urbanistico generale del Comune e idoneo, quindi, a risolvere positivamente i rapporti tra città e porto”. Questa formulazione anodina non rende giustizia alla complessità e anche alle difficoltà di un rapporto che non è certamente né unidirezionale (il PRP subordinato al PRG) né statico, ma evolve in ragione delle radicali trasformazioni che affrontano le attività portuali da un lato e la città dell'altro.

L'evoluzione del traffico marittimo, determinata principalmente dalla containerizzazione e dal gigantismo navale, e il suo enorme sviluppo per effetto della globalizzazione, fanno dei grandi porti commerciali strutture sempre più esigenti rispetto alla dimensione degli spazi impegnati, alla geometria del layout, ai volumi di traffico generati. Ne consegue che in tutto il mondo i porti, nati e cresciuti come strutture intimamente legate ai centri urbani, se

ne stanno progressivamente allontanando e svincolando, almeno ovunque ciò sia possibile, lasciando all'uso urbano e turistico i preziosi waterfront carichi di suggestioni e di storia.

Anche Genova ha vissuto storicamente questa evoluzione, assistendo alla crescita progressiva del porto verso ponente, prima con la Donazione Galliera, poi con i moli "africani" e da ultimo con il VTE (e con l'appendice verso levante dell'area delle riparazioni). Ma il passaggio a usi urbani di spazi portuali dismessi o marginali, dopo avere assunto grande rilevanza anche simbolica con l'operazione Porto Antico, e avere registrato episodi meno felici come il centro direzionale di San Benigno, non ha seguito il passo di quanto sta avvenendo attualmente nelle città portuali del Nord Europa, e non solo, che trovano in tali spazi le condizioni per crescere e per ammodernarsi in forma centripeta e non centrifuga, localizzandovi non solo funzioni "speciali", come acquari o centri congressi, ma interi quartieri residenziali e direzionali. Infatti il porto di Genova non si trova nella condizione di dismettere gli spazi concepiti a suo tempo in funzione di una diversa tecnologia portuale, ma si accinge ad adattarli alle nuove esigenze, come sta avvenendo con i "tombamenti" delle calate Bettolo e Canepa. Basti ricordare come l'espulsione dei contenitori usati dagli Erzelli stia creando un serio problema alla filiera logistica, di cui si chiede al PUC di darsi carico.

Dopo avere registrato una crescita a ritmi "asiatici" a seguito della "legge Burlando" (L. 84/1994) negli anni '90, da un decennio il porto è bloccato sotto la soglia dei due milioni di TEU, soglia che lo relega tra gli scali che non possono ambire a essere toccati dalle navi di ultima generazione (15 – 18.000 TEU), ma destinati a essere sempre più alimentati attraverso il transhipment, e ciò nonostante la fortuna di disporre (VTE) o di poter disporre (Sampierdarena) di fondali di tutto rispetto. È accertato che l'attestamento su questo valore modesto non dipenda dalla domanda potenziale del retroterra padano (salva la parentesi della recessione) ma da limiti di capacità e di competitività del porto.

Sul lato dell'offerta, già i lavori di attuazione del PRP porteranno a breve la capacità funzionale oltre i tre milioni. Su quello della domanda, lo studio CLAS commissionato dall'AP stima un valore potenziale al 2025 di sei milioni. Questa è la grandezza indicata anche dall'intesa sottoscritta nel 2007 dai principali enti di governo (AP, Regione, Comune ecc.) e dalle categorie economiche. Queste prospettive di evoluzione del porto sono per un verso un obiettivo al quale anche la città è vitalmente interessata, dall'altro motivo di forte preoccupazione, soprattutto per il Ponente cittadino, in ragione degli evidenti impatti che ne deriverebbero.

Abbiamo quindi tre soglie intorno alle quali ragionare: i (quasi) due milioni attuali, i tre milioni e più della capacità conseguibile a breve, i sei milioni della domanda potenziale.

I tre milioni e più pongono un problema non tanto di spazi operativi, poiché questi vengono sottratti al mare, quanto di infrastrutture, che a loro volta occupano spazi e creano barriere. Il PUC dà per scontato che questi problemi siano risolti dalle opere già previste, stradali e soprattutto ferroviarie. Manca però una verifica tecnica sull'attendibilità di questo assunto, lacuna che pesa come un macigno sul futuro tanto del porto quanto della città. Il nodo irrisolto di San Benigno è lì a ricordarcelo. Le pur puntuali annotazioni contenute nella DF circa le previsioni di opere portuali e infrastrutturali e le intese raggiunte tra operatori e anche sul piano istituzionale oltre i confini regionali non sono agganciate a una credibile programmazione né sostenute da adeguate analisi quantitative. Basta considerare che l'elenco dei progetti di infrastrutture interne al porto comprende previsioni quanto meno dubbie, e in parte riferibili a scenari tra loro non congruenti, quali l'isola dell'aeroporto, il tunnel subportuale e il Progetto Si.T.I.

Osservazione.1.2. *Non è possibile accettare una simile indeterminatezza, mentre il porto procede nei suoi programmi di potenziamento, secondo i piani già approvati. È necessaria una sostanziosa integrazione della documentazione tecnica posta a base del piano (quindi della Descrizione Fondativa), che chiarisca questo punto essenziale. Tale integrazione deve approfondire in primo luogo le questioni di ordine strettamente infrastrutturale, con particolare riguardo alla riorganizzazione del piano binari del porto per consentire la formazione dei treni meno complessa e inefficiente di quanto sia attualmente. Al fine di garantire che gli aumenti di traffico non si traducano interamente o prevalentemente in nuovi TIR. Ma soprattutto si deve affrontare il tema dell'esercizio ferroviario e dei costi connessi alle inefficienze di questo rispetto alle esigenze del traffico portuale. Basti ricordare che la durata di viaggio di un treno merci tra il porto e Milano è stimata mediamente in nove ore, tempo preoccupante non tanto in sé, quanto per il costo di mano d'opera che comporta e per il vantaggio competitivo che concede ai porti del Northern Range. Sono queste le ragioni per cui la quota del ferro si colloca intorno al 15% e non riesce ad aumentare, anzi tende a ridursi.*

Se anziché alla soglia di tre milioni di TEU/anno si intendesse fare riferimento a quella di sei milioni, la sola coerente con uno scenario che assegna a Genova un ruolo centrale nel Mediterraneo, in una proiezione naturalmente di lungo termine, si tratterebbe di mettere radicalmente in discussione l'intero assetto del sistema città/porto, e con questo dell'apparato infrastrutturale di supporto, in un'ottica di più stretta integrazione funzionale

con il retroterra piemontese, conseguibile solo attraverso un sistema di valico specializzato e automatizzato, per esempio secondo il modello tecnologico e gestionale delineato dal cosiddetto B.R.U.C.O.

Alla luce di queste considerazioni, non si può ritenere accettabile il sostanziale “disimpegno” del progetto di PUC nei confronti degli sviluppi del porto, quasi che questo, essendo posto al di là del confine demaniale, non fosse parte integrante e sostanziale del progetto di sviluppo della città. Se la legislazione vigente riconosce una chiara divisione di compiti e competenze tra Comune e Autorità Portuale, ciò non può esimere l'uno e l'altra dal percorrere insieme, nelle rispettive pianificazioni, un tratto di strada ben più lungo di quanto abbiano fin qui fatto.

Questo è quindi un impegno ineludibile, dal quale devono emergere scelte chiare e condivise sullo scenario o gli scenari di sviluppo del porto e della città, a partire dai programmi già in corso di attuazione da parte dell'AP e anche alla luce di una riflessione sulla evoluzione storica dei rapporti città/porto sia a Genova, sia in termini più generali, dando anche conto della rilevanza del comparto marittimo e portuale nel determinare il ruolo e il rango di Genova nel contesto nazionale e globale.

Le grandi infrastrutture nel PUC

La trattazione del tema infrastrutture, in tutti i suoi aspetti, nella Descrizione Fondativa è ampia e ricca di dettagli. Tuttavia, le valutazioni circa le effettive capacità e prestazioni del sistema a seguito della realizzazione delle opere previste (in primis: Gronda, Terzo Valico e Nodo ferroviario) sono generiche e “qualitative”, del tipo: “Il progetto del terzo Valico ha lo scopo di garantire un miglioramento nel sistema dei trasporti sia a livello nazionale (fra Genova ed i mercati del Piemonte e della Lombardia) che a livello internazionale (collegandosi al progetto TEN-T Corridoio 24 Genova - Rotterdam), determinando vantaggi in termini di tempo, affidabilità e sicurezza. L'attivazione della linea AV/AC permetterà di aumentare notevolmente il numero e la velocità dei treni in circolazione ...”

Il solo riferimento numerico è reperibile nel passo seguente. “La realizzazione del Terzo Valico, il riordino del Nodo ferroviario e la realizzazione delle Gronde autostradali, possono contribuire fortemente allo sviluppo delle funzioni metropolitane di alto livello previste dai progetti di sviluppo per Genova. Infatti, le attuali dinamiche occupazionali e demografiche rischiano di essere un vincolo notevole ai principali progetti di valorizzazione del territorio (Turismo, “Villaggio Tecnologico”, Istituto Italiano di Tecnologia, porto e logistica) ed un freno alle scelte localizzative da parte di imprese del terziario avanzato. La messa a regime delle opere qui considerate potrà ampliare di circa 4,5 volte l'attuale bacino di

riferimento del mercato del lavoro che gravita su Genova, estendendolo anche a Torino e Milano, oltre ai capoluoghi di provincia attraversati dalle linee ad Alta Velocità verso Nord”.

Come interpretare tale affermazione? In letteratura si definisce generalmente come “mercato del lavoro” il bacino demografico compreso entro un raggio di 45’ dal luogo di lavoro. Si deve quindi supporre che Milano e Torino rientrino in questo raggio? Colpisce poi il riferimento ai “capoluoghi di provincia attraversati dalle linee ad Alta Velocità verso Nord”: di quali linee si parla?

Chi cercasse altrove dati più attendibili, non li troverebbe nei documenti ufficiali. Dopo oltre un ventennio di discussioni e molto denaro speso, dobbiamo constatare totale mancanza di chiarezza. È nostra convinzione che non possiamo permetterci un piano che mantenga su questi temi, decisivi per il futuro della città, una tale spensierata vaghezza.

***Osservazione n.1.3.** La nostra osservazione va quindi nel senso di chiedere che il PUC sia l’occasione per approfondire finalmente una serie di questioni, che vengono sommariamente accennate nei paragrafi seguenti.*

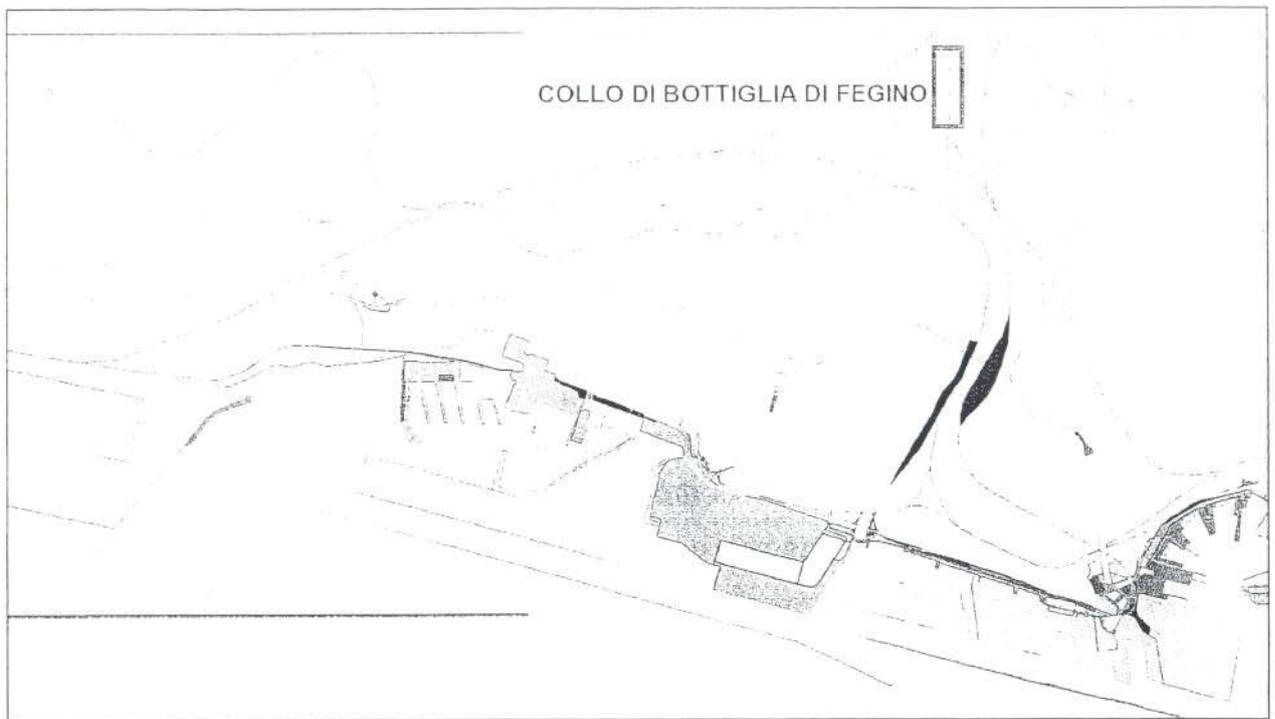
La ferrovia “capace” e gli sviluppi del porto

Il raddoppio della capacità operativa del porto

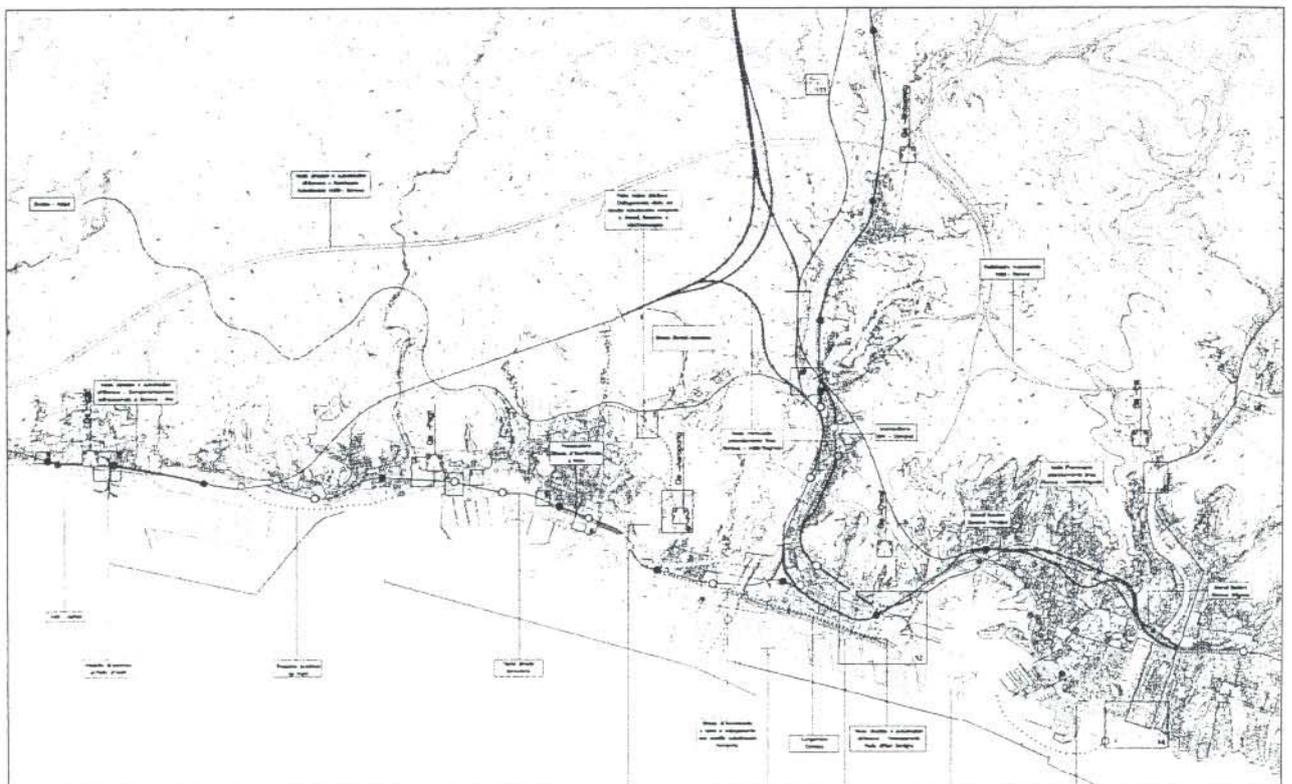
Con le modifiche in corso e quelle che saranno previste dal nuovo PRP, compresa la nuova diga foranea, lo scalo di Sampierdarena acquisterebbe una dimensione all’incirca doppia di quella dell’attuale VTE, aumentando conseguentemente la capacità operativa. Come detto, si ritiene che questa maggiore capacità debba tassativamente essere smaltita in gran parte, se non esclusivamente, via treno, per evidenti ragioni. Sono stati assunti formali impegni in questo senso nel protocollo sottoscritto da tutte le istituzioni nel 2007, nel quale si traguarda addirittura la soglia dei sei milioni di TEU.

Si tratta quindi di accertare se ciò sia realmente possibile, e a quali condizioni. Sappiamo che, quanto più sono grandi le navi, che oggi arrivano fino a 18.000 TEU, tanto maggiore è il numero di TEU necessario per giustificare la “toccata”, quindi tanto maggiore è lo spazio di accumulo richiesto in banchina. Se il porto ha poco spazio, come il nostro, la condizione da soddisfare è la garanzia di un flusso intenso e continuo da e per uno scalo interno o “porto secco”, che nel nostro caso sta oltre Appennino. A questo devono provvedere i treni navetta.

Lo schema del futuro assetto, presentato dall’AP, mostra le connessioni dei due scali con la rete ferroviaria. (Il “collo di bottiglia” è un’aggiunta degli scriventi.)



Lo schema infrastrutturale contenuto nel PUC è più aggiornato, ma sostanzialmente simile.



II VTE

Il VTE si collega con il terzo valico in modo molto diretto, attraverso la bretella di Borzoli,

con pendenza al 12‰, esistente da molti anni e mai utilizzata. (Attualmente la connessione del parco ferroviario portuale con le linee di corsa è a unico binario, ma si può supporre che tale limitazione possa essere superata.) Questa configurazione è tecnicamente idonea al traffico portuale, ma presenta una criticità derivante dalla scelta di far condividere l'uso della bretella anche ai treni passeggeri della linea Genova - Ventimiglia, esclusi i locali. Oltre, naturalmente, all'uso promiscuo dello stesso Terzo Valico fra treni passeggeri veloci e merci. Questa convivenza di traffici con esigenze e velocità diverse non solo abbatte la capacità della linea, ma si ripercuote inevitabilmente sulla regolarità dei flussi e sul costo del traffico merci, che è strettamente connesso con il tempo durante il quale ogni trasferimento impegna il personale viaggiante e quello a terra.

Per questa ragione, pur essendo il VTE teoricamente ben servito dalla ferrovia ordinaria, è nata l'ipotesi del B.R.U.C.O., per dotare il porto di un sistema specializzato di trasferimento verso un terminale oltre Appennino, caratterizzato da una serie di requisiti che gli operatori ritengono essenziali al fine di abbattere i costi e di assicurare i flussi, e che non sarebbero altrimenti garantiti: treni a guida automatica, senza operatore a bordo; assenza di interferenze con altri tipi di traffico; gestione diretta della linea da parte dell'operatore marittimo; operazioni di dogana demandate esclusivamente al terminale lato Piemonte. È ovvio che questa impostazione fa venire meno l'uso del Terzo Valico a servizio del VTE, cioè la principale funzione in ragione della quale quell'opera costosissima è stata concepita e viene giustificata. È ovvio, ma non lo troviamo scritto da nessuna parte.

In alternativa, avrebbe senso valutare attentamente se esista la possibilità di gestire il sistema Terzo Valico-Bretella in modo tale da soddisfare le esigenze sopra accennate di fluidità, affidabilità, costo ecc., senza perdere il vantaggio costituito dall'esistenza di un progetto già tecnicamente cantierabile. Per esempio ragionando su un uso differenziato delle due "canne", anche con ipotesi di banalizzazione e di gestione separata.

Sampierdarena

La nuova configurazione dello scalo di Sampierdarena consentirà la formazione di un parco binari di adeguata lunghezza e ampiezza, tale da garantire il rapido inoltro delle merci attraverso il Campasso e Genova Marittima e di qui verso le linee di valico, e in particolare verso il Terzo Valico che, con una pendenza del 12‰ - contro il 17‰ della Succursale dei Giovi e il 35‰ della linea vecchia - e gallerie di sezione più ampia, consente l'inoltro di treni più lunghi e senza problemi di sagoma.

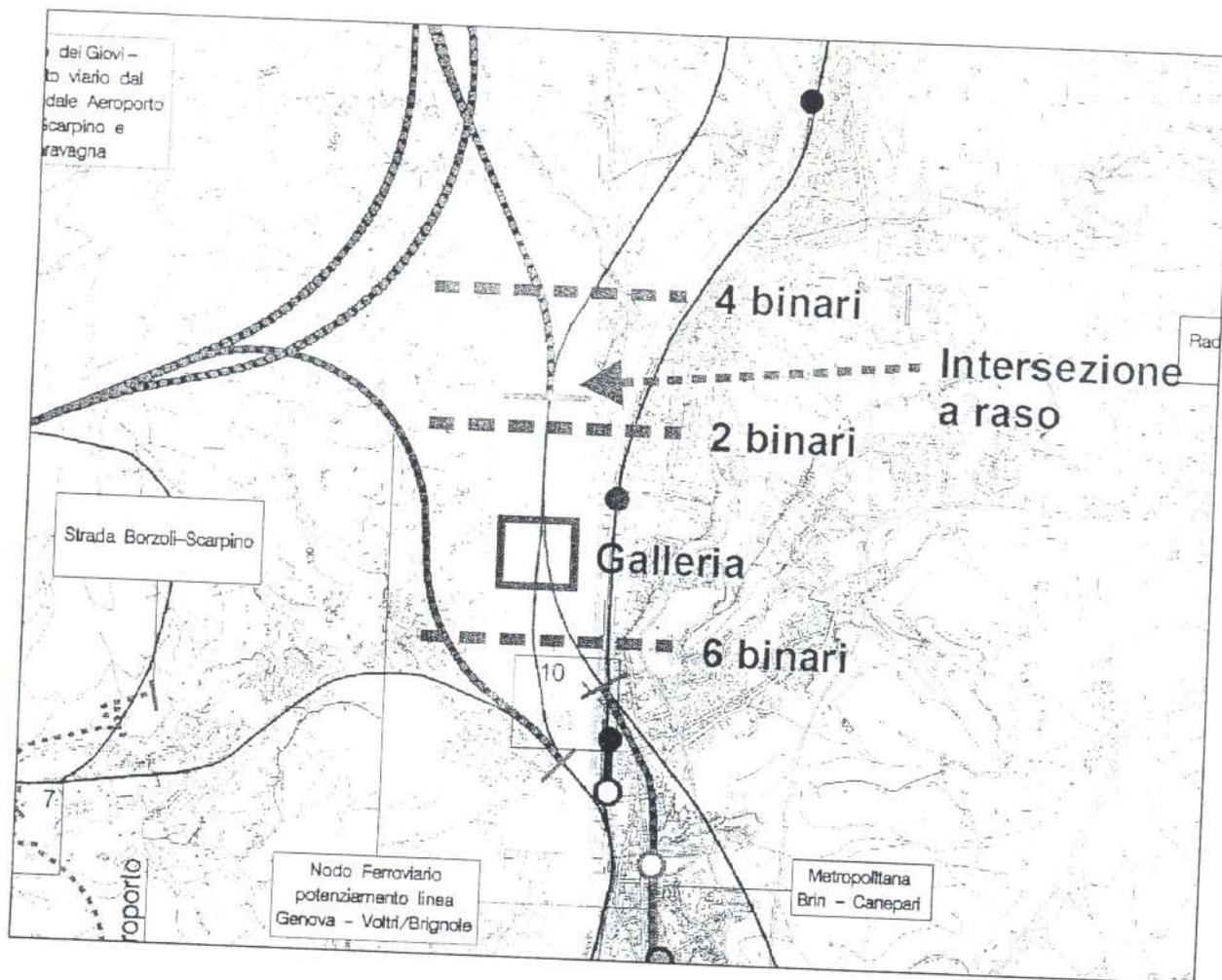
Qui però sorgono alcuni problemi da considerare attentamente.

Criticità tecniche del Terzo Valico

Leggiamo nella DF che “La linea (del Terzo Valico) da Genova, bivio Fegino, fino alla piana di Novi, si sviluppa senza interconnessioni con le linee esistenti. Il tracciato, grazie alle minori pendenze, permetterà la formazione di treni più lunghi e con un peso maggiore, contribuendo così all’incremento della competitività del trasporto ferroviario rispetto alla strada e ampliando il bacino potenziale di riferimento del porto e delle imprese genovesi, grazie alla complessiva riduzione dei costi e dei tempi del trasporto. Con il Terzo Valico si potrà evitare anche il problema della doppia trazione, che inficia negativamente sui costi del trasporto, allo stesso tempo si alleggerirà la linea storica dell’attuale traffico a lunga percorrenza.”

Ma come stanno le cose da Fegino in giù?

Il TV giunge a Genova convergendo a Fegino nell’attuale linea “diretta” Genova-Milano, la Succursale dei Giovi. L’innesto è a raso, soluzione che ovviamente determina un conflitto fra i treni ascendenti da Genova diretti verso Arquata via Succursale e i treni discendenti dal TV diretti verso Genova, che si incrociano. Inoltre, il sistema presenta una serissima criticità nel punto, all’altezza di Fegino, dove i sei binari provenienti da sud e i quattro binari da nord convergono in due soli binari, determinando un classico collo di bottiglia.



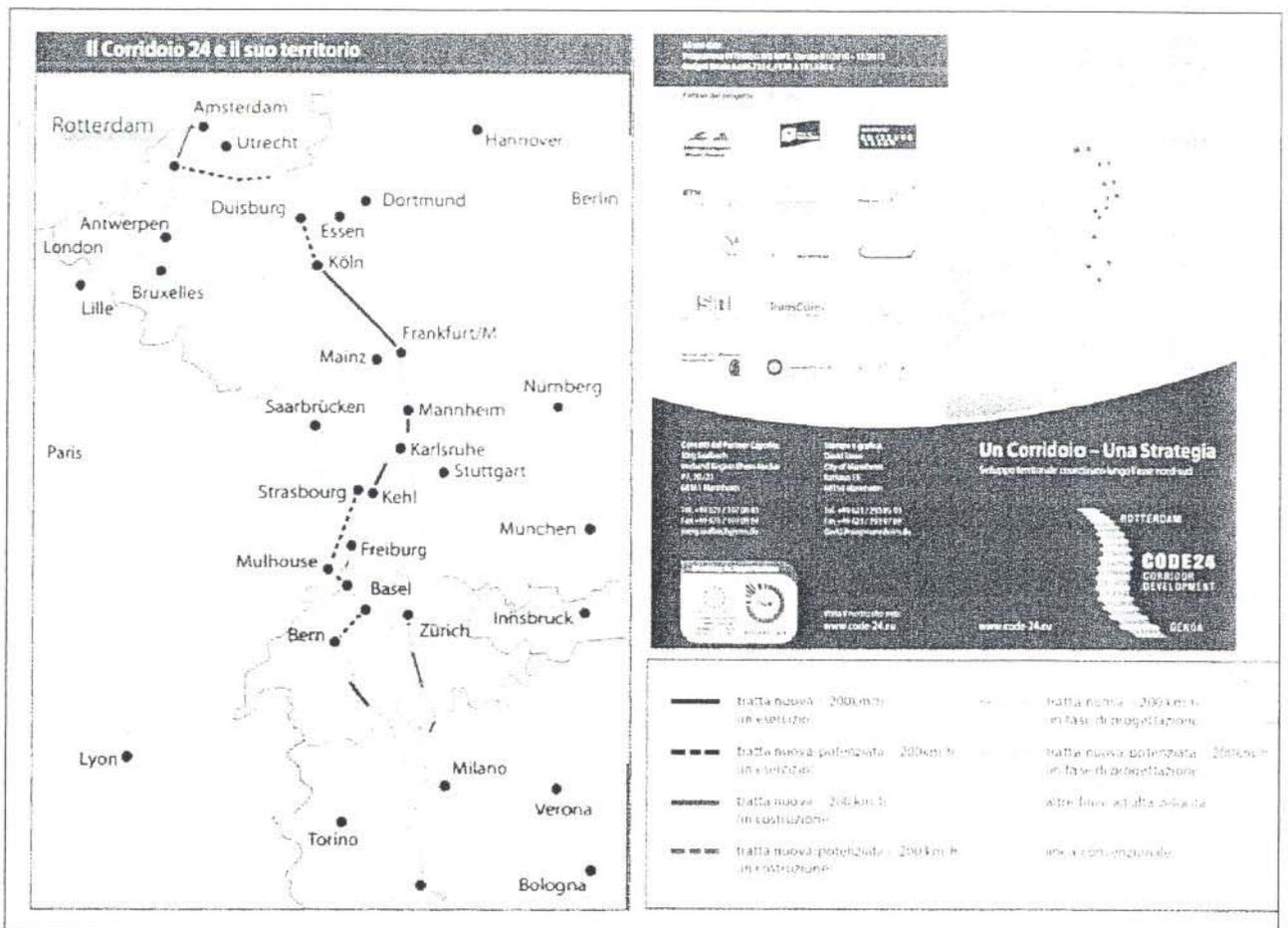
Intersezione a raso e strozzatura delle linee sono destinate a incidere gravissimamente sulla capacità e sull'affidabilità dell'intero sistema.

Queste criticità sono tali da mettere in secondo piano altri problemi, come la pendenza al 17‰ del tratto che sale verso Fegino e la sezione ridotta delle brevi gallerie di Fegino.

Il Corridoio 24 e la "linea veloce"

Il riferimento sopra richiamato all'ampliamento del mercato del lavoro di Genova ha a che fare con il ruolo di ferrovia veloce attribuito al Terzo Valico. A questo proposito, fermo restando quanto detto sopra circa l'effetto tappo della strozzatura di Fegino, con evidenti ripercussioni anche sul traffico passeggeri da e per Genova, ci si deve chiedere quali siano le condizioni della linea a nord di Novi e di Tortona e, più in generale, lungo il Corridoio TEN 24 "dei due mari".

Si parla tanto del "Corridoio 24" dei due mari o Genova Rotterdam ma se ne sa e ragiona poco. La mappa allegata, prodotta dal sito istituzionale del Corridoio, con sede a Mannheim, è un buon punto di partenza.



Il tratteggio indica la velocità di progetto:

- tratto continuo, tratta nuova oltre 200 km/h (linea AV)
- tratteggiato, tratta nuova o potenziata da meno di 200 km/h (linea ordinaria)

I colori indicano lo stato di avanzamento:

- nero, in esercizio
- rosso, in costruzione
- arancio, in progetto.

La parte italiana ha due soli brevi tratti AV:

- dal confine svizzero a Domodossola
- il Terzo Valico Genova-Tortona

entrambi in fase di progettazione.

Praticamente l'alta velocità nel Corridoio 24 va da Köln a Basel e da Zurigo a Chiasso.

Le linee da Tortona a Milano e Novara e oltre fino alla Svizzera sono indicate come linee

ordinarie in fase di progettazione. In fase di progettazione? In che senso? Con quale programma?

Italferr nelle sue mappe chiama la Milano-Genova "nuova linea veloce", ma la rappresenta in modo diverso dalle "vere" linee AV che hanno due binari dedicati. In pratica questo significa che treni veloci e "normali" (anche regionali e locali e merci) da Tortona a Milano corrono sugli stessi due binari, che sono già praticamente saturi.



Per parte sua la Regione Lombardia, del tutto legittimamente e correttamente, interpreta il segmento lombardo della linea Milano - Genova come dedicato prevalentemente al servizio metropolitano. Non solo a parole: dal dicembre 2011 la Milano - Pavia è classificata come S13 (ovvero linea 13 del servizio suburbano), con nuovi treni a cadenza 30' nell'intera giornata, parcheggi d'interscambio in rapida espansione e con una nuova stazione di prossima apertura a Pieve Emanuele. E con l'intenzione di estendere il servizio fino a Voghera. Evidentemente, i collegamenti veloci con Genova non rientrano nelle sue strategie. Se talvolta lascia intendere il contrario nei convegni, lo fa per pura cortesia.

Ne consegue che, oltre Tortona, "veloce" e "capace" si escludono a vicenda, a dispetto della qualificazione AV/AC attribuita alla linea. La linea sarà anche "capace", ma lo è solo a patto di escludere i treni veloci. I materiali attuali degli intercity - le motrici E444 e E402B e le carrozze gran confort - sono omologati per 200 km/h, ma tengono una velocità commerciale da orario di 85/90 km/h fra Tortona e Milano, e spesso accumulano ritardi. I Frecciabianca non fanno meglio (ma, a parità di tempo impiegato, costano il 43% in più degli IC - e anche questo è un dato da non trascurare per l'uso del treno).

Tutto questo significa chiaramente che manca una strategia complessiva per la parte italiana del Corridoio 24 e conseguentemente un programma credibile. La linea Novara-Domodossola-Sempione, che ne fa parte come linea merci, è a binario unico e piena di passaggi a livello. Il quadruplicamento Tortona - Voghera non è nelle priorità. E Genova sembra non preoccuparsi di questo intrico di contraddizioni, ma lo ignora serenamente, purchè si apra il cantiere dell'agognato valico. Ma i nodi verranno al pettine.

Se il Terzo Valico fa parte di un corridoio europeo, non si dovrebbe esigere un progetto coerente e un programma almeno di tutta la parte italiana, fino al confine svizzero? O almeno fino a Milano? E ciò prima di mettersi a scavare 40 km di tunnel a doppia canna? Che cosa si aspetta per chiedere a Trenitalia (non a Italferr) un programma di esercizio e un business plan della gestione? Solo su questa base si potrà ragionare concretamente.

Priorità della questione ferroviaria

Stupisce constatare che delle considerazioni qui proposte non vi sia alcun cenno nei documenti del piano. Eppure, con tutta evidenza, queste criticità sono tali da mettere seriamente in dubbio la capacità, non delle linee di valico in quanto tali, che risulteranno perfino sovradimensionate, ma del sistema nel suo complesso, di garantire ai traffici portuali un servizio sufficiente nei volumi e competitivo nei tempi e nelle tariffe con la gomma.

Poiché la competitività della ferrovia rispetto alla strada è una condizione ritenuta giustamente imprescindibile dello sviluppo prefigurato per il nostro porto, si deve subordinare ogni decisione in merito a una accurata analisi del funzionamento a regime di questo sistema, anche nel suo "ultimo miglio" dentro il porto, simulando un vero e proprio programma di esercizio e ragionando sulle procedure doganali, sulle tariffe, sull'ammortamento delle opere, e su ogni altro aspetto rilevante.

Dagli esiti di questa analisi, che deve essere condotta da soggetti terzi rispetto a quelli interessati alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, dipende infatti in ultima analisi il giudizio circa la sostenibilità dello sviluppo dei traffici portuali, soprattutto per quanto riguarda Sampierdarena.

Qualche numero sulla Gronda

Dalla matrice origine / destinazione messa a disposizione del "débat public" e fornita da Autostrade per l'Italia, con semplici elaborazioni aritmetiche ricaviamo i seguenti dati. Consideriamo i movimenti sulla A10 in direzione levante, che è quella più critica. I dati sono espressi in veicoli equivalenti / giorno.

Numero di spostamenti veicoli equivalenti / giorno	Traffico Gronda	Traffico A10	Note
che transitano sulla A10 tratto genovese verso levante	-	55.919 (100%)	Provenienti da A10, A26, Voltri, Pegli, Cornigliano
di cui potenzialmente dirottabili sulla gronda	26.302 (47%)	29.617 (53%)	Da A10, A26 e Voltri diretti a Bolzaneto e oltre, A12, Genova Est e Ovest
di cui hanno convenienza a usare la gronda	11.800 (21,1%)	44.119 (78,9%)	Parametri applicati uso Gronda: 1.Bolzaneto e oltre: 100% 2.Genova Est e A12: 50% 3.Genova Ovest: 20%

Fonte: nostra elaborazione su dati Società Autostrade per l'Italia

Da questi dati risulta che, se è vero che la Gronda potrebbe *in linea teorica* assorbire quasi la metà del traffico del tratto genovese della A10, considerando il decisivo fattore convenienza questo valore si riduce di molto, fino a scendere a un quinto o poco più: infatti è poco probabile che chi deve andare da Arenzano o da Voltri a Genova Ovest scelga di passare per Bolzaneto, preferendo un percorso certamente più scorrevole, ma anche molto più lungo e quasi totalmente in galleria, a meno che non trovi forti rallentamenti sul percorso. Quindi, la Gronda finirebbe per funzionare come una sorta di canale scolmatore della A10, tagliandone le punte. Ciò a maggior ragione se la A10 fosse esentata dal pedaggio nel tratto genovese, e ancora a maggior ragione quando sarà in funzione la strada a mare, che offre un percorso verso il centro, con uscita a Cornigliano, alternativo al Morandi.

Fermo restando che l'attuale condizione di congestione è inaccettabile, quanto sopra ci deve indurre a chiederci se questo risultato giustifichi un'opera di tale costo e impatto, e se siano state considerate a sufficienza opzioni progettuali più "leggere", ma idonee a conseguire significativi miglioramenti in tempi più brevi.

Al riguardo, si sottopongono all'attenzione due considerazioni.

Se, a parità di traffico, i fenomeni di congestione riguardano la carreggiata a mare e non quella a monte, ciò significa che il problema non dipende dalla capacità dell'autostrada in quanto tale, ma da strozzature che ostacolano il deflusso. È esperienza comune che si formano code di veicoli diretti dalla A10 verso la A7 e la A12, le quali sono dovute al fatto che l'immissione dalla A10 sulla A7 è ostacolata da un obbligo di precedenza. Analoghi problemi non si hanno in uscita dalla A7 verso la A10 in direzione ponente, poiché il flusso in immissione e quello in transito sono canalizzati. Lo stesso vale per chi dalla A10 è diretto a Genova Ovest. Si ritiene che adottando un'analogha soluzione anche per

l'immissione dalla A10 sulla A7 si ridurrebbe di molto il problema delle code. Quanto meno si potrebbe sperimentare tale soluzione, che è a costo zero e reversibile.

In ogni caso, la Gronda non risolve il problema della precarietà del viadotto Morandi, che prima o poi dovrà comunque essere affrontato. È stata proposta una versione di "Gronda breve", da Borzoli alla A7, passando sotto o entro il Polcevera, realizzabile senza interferenze significative ed in tempi ragionevolmente brevi, che eviterebbe il Morandi senza conflitti con l'esistente e, soprattutto, senza attriti con la popolazione. L'eliminazione del pedaggio nel tratto cittadino potrebbe essere resa semplicissima con l'uso di telepass per i residenti (sulla normale rete e apparecchiatura telepass), che, con un algoritmo non complesso, detraggano i tratti urbani per gli aventi diritto.

In conclusione, chiediamo che le suddette riflessioni trovino nel piano una sede di approfondimento e di conseguente valutazione comparativa.

Tema 2. Importanza di mettere al centro dei contenuti del PUC il tema della "città pubblica" e delle molte identità di Genova "città di città", esplicitarne il disegno

Le città si riconoscono per le loro piazze, per il decoro e la centralità degli edifici pubblici, per le strade ed i viali, per le passeggiate a mare, per i belvedere, i monumenti...insomma per tutto ciò che è la "città pubblica". I palazzi e gli edifici privati completano questa bellezza, ma non possono certo sostituirla !

Una città pubblica bella e funzionante (una vera " smart city") è del resto amata e ben vissuta dai cittadini e diventa, insieme al luogo piacevole dove vivere, anche motore di iniziative, di interessi, di intraprese economiche, di sviluppo.

Il PUC, strumento principale per orientare e qualificare le scelte urbanistiche ed edilizie sul territorio, deve essere pensato per raggiungere questo obiettivo. Pertanto il Puc deve avere strategie, contenuti tecnici e disposizioni normative adeguate a perseguire un soddisfacente disegno della città pubblica, distinguendo interventi alla scala del quartiere, tali cioè da migliorare la qualità della vita degli abitanti a livello locale e .interventi di scala urbana, che comprendono sia le opere e le sistemazioni più rilevanti che possibili piccole cose, che abbiano comunque valenza di rilievo per tutti i cittadini.

Naturalmente, se è importante ribadire che, alla fine, ciò che conta di più è capire come si possano realizzare gli interventi (e ciò ha certamente a che fare con un efficace e innovativo sistema sistema perequativo, di cui ci occupiamo con le osservazioni n.6), è

altrettanto innegabile l'importanza di **rendere evidente il disegno della città pubblica attraverso il PUC** dal momento che in urbanistica **disegno è democrazia**, in quanto solo attraverso di esso il cittadino può capire cosa si ipotizza per il futuro della sua città.

A questo specifico fine, si avanzano nel dettaglio le seguenti osservazioni:

Osservazione 2.1. identificare, col concorso dei cittadini e dei municipi, il disegno della città pubblica e l'apporto che ad esso può derivare dai Grandi Progetti dei Distretti di trasformazione. Rafforzare i criteri-guida del progetto pubblico e alleggerire al contempo le rigidità prescrittive sulle performances progettuali private. Allo scopo di esplicitare il disegno della città pubblica il PUC deve disporre degli elementi idonei a guidare i singoli Grandi Progetti verso un programma unitario di riqualificazione della città.

Per essere in grado di ottenere ciò occorre in primo luogo una sostanziale chiarezza sulle linee prioritarie da perseguire, municipio per municipio. **Si chiede pertanto, in primis, che il PUC sia implementato da un documento programmatico di questa natura.**

Si chiede altresì un intervento di implementazione dei contenuti del PUC, da attivare col concorso dei Municipi e della collettività, per attribuire una gerarchia di importanza ai singoli Distretti di trasformazione, identificando quelli che risultano strategici per l'intera città e/o per la qualificazione del Municipio di appartenenza e fissando le prestazioni e le componenti irrinunciabili di organizzazione urbana e di qualificazione degli spazi pubblici che si intendono ottenere. *Attenzione, la richiesta non è quella di rendere ancora più dettagliate, ancorché generiche, le disposizioni regolamentari del PUC per ciascun Distretto, dove già lo sono fin troppo ! Ma al contrario di passare a un modello di Piano più netto nella identificazione degli elementi di interesse pubblico, ma più flessibile negli aspetti tecnico-normativi di dettaglio. In altri termini si tratta di "smontare progressivamente il piano basato sulla rigidità della propria gabbia normativa e costruire il "piano del metodo" e dei "projet urbain", rafforzando in modo trasparente la chiarezza degli obiettivi irrinunciabili per la pubblica amministrazione e i criteri guida che i progetti dovranno rispettare. Ossia "irrobustire" il piano sul versante delle ricadute di interesse pubblico, ma per converso renderlo più flessibile e alleggerirne le prescrizioni tecnico-normative per quei contenuti urbanistici e/o edilizi di più esclusivo profilo privato, che non incidano sui suddetti interessi generali e sulla qualità del disegno urbano e che possono essere diversi a seconda dei contesti e del tempo in cui si interviene.*

Osservazione n 2.2. Realizzare un Piano dei servizi integrato con la programmazione degli interventi pubblici sul territorio e coordinati piani di dismissione e di valorizzazione delle proprietà pubbliche, sottratti alla esclusiva logica riduttiva del "Fare cassa".

Il sistema dei servizi, declinato nelle loro tipicità, deve essere un elemento centrale nell'organizzazione e nella configurazione della città pubblica e dell'intera struttura urbana alle varie scale di relazione (metropolitana, urbana, municipale, di prossimità) potendosi conferire al sistema dei luoghi e degli edifici di uso collettivo una funzione di sostegno e di connessione tra le diverse parti del territorio riconoscibili storicamente o per intenzionalità programmatica.

E' indubbio che alla qualità e funzionalità della città pubblica ed alle sue funzioni, bene integrate con il sistema dei servizi, possa essere connesso quel valore aggiunto che, soprattutto in questo periodo di crisi, promuove anche l'incremento dei valori immobiliari, ribaltando l'approccio secondo il quale è l'intervento privato che sviluppa valore per attuare l'intervento pubblico: **in condizioni di esuberanza dell'offerta immobiliare e di scarsità di risorse, è la qualità della città pubblica che può creare occasioni anche per la promozione dell'intervento privato.**

Esemplari in tal senso sono, a nostro parere, il caso di Cornigliano, dove la finalizzazione (e auspicabile finanziamento) dell'Ospedale del ponente oltreché la realizzazione della strada a mare creeranno valore aggiunto per gli interventi privati contermini e il distretto MiraLanza ove gli interventi pubblici in corso di realizzazione (la nuova fermata ferroviaria di Genova Teglià) ovvero la previsione della piastra sanitaria della Valpocevera e del luogo di recapito dei mezzi pubblici per le vallate contermini, promuovono le condizioni per una riconversione dell'area verso funzioni urbane che in altre realtà stenta a decollare.

Si chiede dunque, per dare concretezza ad un Piano dei servizi integrato con la programmazione degli interventi pubblici sul territorio, individuare e promuovere progetti concreti e sostenibili dove finalizzare le risorse di qualsiasi provenienza attraverso il coordinamento e orientamento di plurimi centri di spesa (piano triennale, ricerca di finanziamenti, proventi da oneri, compensazione e perequazione, piano vendita beni pubblici).

L'Amministrazione, dopo avere identificato i bisogni da soddisfare con attrezzature o in

altre forme, dovrà scegliere a quali bisogni rispondere in modo diretto, nell'ambito delle proprie disponibilità e capacità di bilancio ovvero attraverso meccanismi di tipo perequativo (compensativi o di incentivazione) e quelli per i quali consentire l'intervento privato tramite formule di convenzionamento, accreditamento o semplicemente vincolo finaziionale.

Nelle condizioni attuali, infatti, alla crescita e modifica della domanda si può far fronte solo attraverso un potenziamento qualitativo dell'offerta, da perseguirsi attraverso una migliore gestione delle attrezzature presenti sul territorio privilegiando gli aspetti qualitativi e gestionali (standard prestazionali) rispetto a quelli quantitativi edilizi (standard quantitativi) promuovendo le più opportune sinergie tra intervento pubblico e privato.

Si rende quindi indispensabile una mappatura dell'offerta da mantenere aggiornata in termini dinamici per dar conto della programmazione e della relativa attuazione (o meglio erogazione) anche per fasi rispetto alla domanda, o meglio, alle differenziate domande sui diversi territori cittadini. Obiettivo cui dovranno essere correlati anche i **piani di dismissione e di valorizzazione delle proprietà pubbliche, sottratti in tal modo alla esclusiva logica riduttiva del "Fare cassa"**.

Osservazione 2.3. integrare le previsioni e le compensazioni progettuali fra Distretti Ambiti e città esistente.

Così come nel successivo punto 4 affermiamo che la Linea verde non debba costituire una sorta di "muraglia cinese" tra città e aree extraurbane, allo stesso modo le aree urbane inserite nei distretti di trasformazione non possono essere considerate come parti autonome di città da attuare secondo logiche di presunta e autosufficiente coerenza interna.

Il progressivo rafforzamento del progetto di città pubblica deve assumere come fondamento l'analisi e la "progettazione" della città esistente, per far sì che le potenzialità di trasformazione dei Distretti, non necessariamente si risolvano all'interno del loro perimetro, ma riverberino anche all'esterno nei vari modi in cui ciò può essere possibile (contributi progettuali, realizzativi, finanziari) gli effetti qualitativi delle trasformazioni.

L'obiettivo di realizzare attraverso il PUC un "riconoscibile disegno della città pubblica e delle diverse identità della città" suggerisce quindi di individuare ambiti urbani ampi (comprensivi degli attuali distretti di trasformazione e di un'area significativa all'intorno) nei

quali si possano definire/verificare le destinazioni urbanistiche, le forme di integrazione tra la città esistente e le aree maggiormente suscettibili di trasformazione, determinando una integrazione progettuale sotto il profilo urbanistico, che consenta di realizzare, attraverso una normale chiarezza pianificatoria, la congruità, la funzionalità e la percepibilità della "città pubblica".

Nella struttura di Piano i distretti, ma anche i grandi Ambiti di riqualificazione, spesso si addensano e si affiancano l'un l'altro, indifferentemente rispetto ai caratteri ed alle specificità di Genova, città policentrica, città di piccole città (municipi, quartieri ecc.).

La compresenza, se non addirittura la contiguità, di più Ambiti e Distretti autonomi nell'assetto strutturale del piano non consente di percepire gli eventuali effetti negativi e le disfunzioni, che si possono creare vicendevolmente tra Distretti ed Ambiti ed ancor più tra Distretti ed Ambiti da una parte e la città consolidata in cui sono ricompresi: si perdono così o mancano addirittura le tracce di un disegno complessivo che riconfiguri la struttura urbana.

Nel caso dei distretti lo spirito della legge R.36/97 sembra decisamente porre come esigenza alla base del piano quella di disegnare una città qualitativamente migliore e di instaurare relazioni funzionali innovative e risolutive di situazioni squilibrate anche tra aree non contigue, a fronte di incrementi del peso insediativo, quindi giocando la carta degli incrementi di rendita fondiaria. [vedi esempio di Sestri P.]

La dimensione strategica del PUC va dunque, a parere degli scriventi, declinata in termini di **disegni** locali, complessivi ed unitari, cui affidare la missione di comporre **visioni** strategiche sistematiche e coerenti.

In proposito non va dimenticata la capacità evocativa, oltretutto di sostegno a una reale democrazia partecipata, che assume la produzione di immagini e di disegni del cambiamento territoriale.

Sono immagini che non devono necessariamente avere un ruolo conformativo rispetto alle pratiche di governo del territorio, ma che invece chiariscono il senso complessivo delle scelte insediative o infrastrutturali, facendo emergere possibili contraddizioni degli "effetti di sistema" prodotti da politiche progettate e attuate da attori e per finalità diversificate.

Sembra utile e significativo produrre "visioni di futuro" in connessione coerente con le potenzialità generative insite nell'identità e nelle risorse territoriali fisiche, economiche e sociali presenti nel contesto locale.

Ancor di più se si opera nei contesti nei quali l'identità del territorio non può essere

considerata un dato, ma va opportunamente assunta come un costruito, o per certi versi come la vera "posta in gioco" del processo di piano.

Tali considerazioni valgono per i Distretti ma anche per gli estesi **ambiti complessi di riqualificazione degli assi urbani di attraversamento della città**, per i quali le regole generiche di ristrutturazione urbanistica sono indifferenti alle individualità locali e sembrano applicarsi senza tener conto di possibili esigenze di ridisegno di spazi pubblici in corrispondenza delle diverse polarità o condizioni di criticità morfologica-insediativa distribuite lungo i fondovalle del Bisagno e del Polcevera.

Riteniamo che inserire all'interno del Piano la concretizzazione di requisiti di struttura urbana (che possiamo anche denominare requisiti della gerarchizzazione tra le diverse componenti urbane), aiuti anche ad operare nella direzione dell'obiettivo strategico del *"costruire sul costruito"*.

Significa utilizzare le conoscenze acquisite nella Descrizione Fondativa sugli aspetti morfologico-funzionali e sugli usi, tradizioni e domande sociali, riscontrabili in queste parti di città, per proporre, attraverso gli strumenti del progetto, un'ipotesi e un relativo disegno di un sistema primario e strutturante di spazi pubblici (siano essi di nuovo impianto o di adeguamento degli esistenti) capace di dare qualità alla città pubblica anche nelle realtà periferiche meno caratterizzate in tal senso.

Significa ottenere nella percezione (e nella sua perdurante memoria) degli spazi appartenenti alla struttura urbana così ricomposta , qualità morfologiche (ma anche funzionali e sociali) tali da produrre o rafforzare una forte e duratura immagine di quella parte di città, un effetto di unitarietà e in definitiva un effetto di identificazione tra struttura e quartiere, tra città pubblica e cittadini.

Significa innalzare la qualità delle parti della città policentrica, specie di quelle riconosciute più difficili da riqualificare e può fornire una base di appoggio -invariata ed invariante- alle trasformazioni che, in applicazione delle generiche norme di conformità d'ambito nel corso del tempo potranno avvenire e inevitabilmente avverranno.

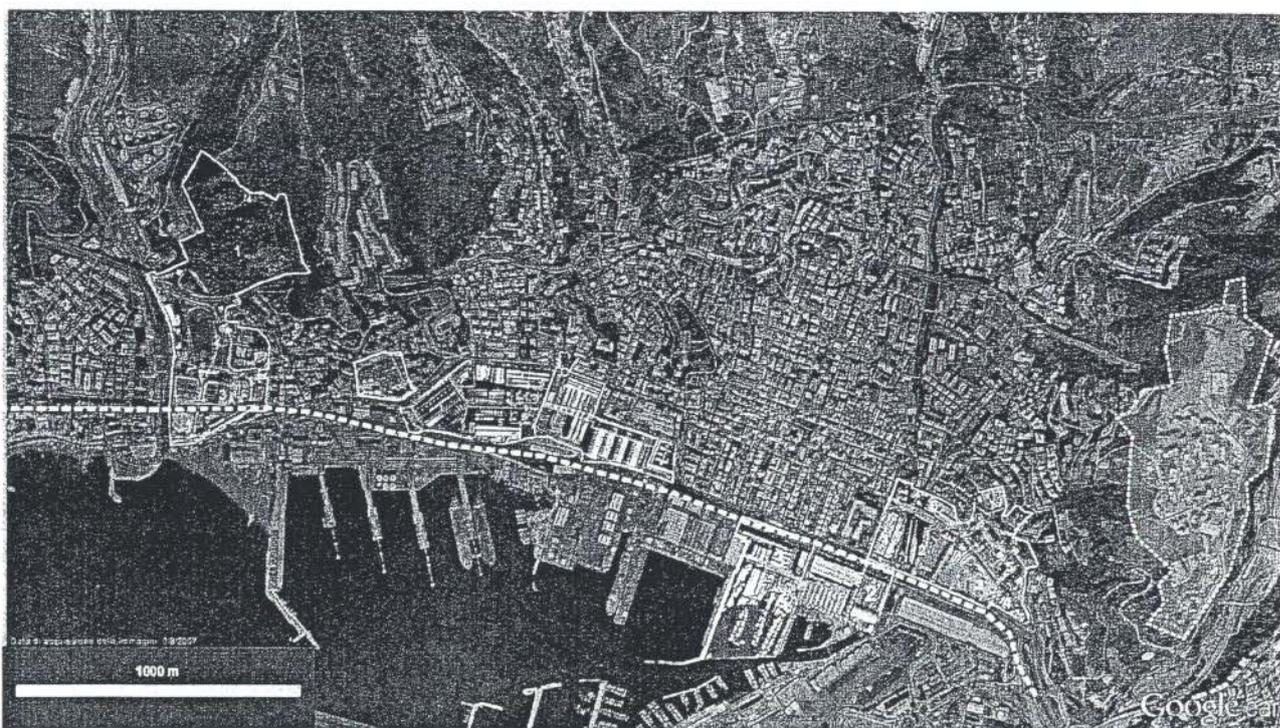
Chiediamo pertanto che il PUC approfondisca all'interno di ciascun Municipio i diversi contesti significativi sotto questo profilo, da trattare nell'ottica dei "projet urbain" già richiamati, in un percorso temporale che non potrà che essere realisticamente sviluppato nel tempo di vita del PUC, ma che è importante sia da subito impostato per fissare un metodo di lavoro imprescindibile rispetto agli obiettivi di qualificazione della città che si vogliono perseguire.

Chiediamo che analoga impostazione venga messa in atto con riferimento ad importanti aree strategiche di interconnessione città-porto, laddove i Distretti di trasformazione lambiscono le aree portuali suscettibili di rilevante evoluzione (per tutto quanto si è sopra detto), con particolare attenzione alle potenzialità riservabili al sistema delle aree produttive.

A mero titolo di esempio si sottolinea di seguito il caso emblematico di Sestri Ponente comprensivo del progetto strategico degli Erzelli

NUOVA SESTRI

Considerando l'insieme delle aree di trasformazione che circondano Sestri, 80 HA in tutto oltre agli Erzelli, emerge con chiarezza l'esigenza di considerare questa come storica occasione, unica e irripetibile, per mettere in gioco il rinnovo urbano dell'intera città di Sestri e non solo delle parti che sono direttamente oggetto di trasformazione. Ciò anche in ragione della conversione della linea costiera al servizio metropolitano, che comporta una reinterpretazione del sistema delle fermate e che può essere un ulteriore fattore di trasformazione.



Incominciamo a dire che NUOVA SESTRI non deve essere solo la porzione di levante, ma tutta la città di Sestri, nella logica di Genova "città di città".

La frammentazione in distretti e in settori non coglie questa occasione se non si colloca a valle di un progetto urbanistico complessivo che sviluppi il tema delle ricadute - probabili e

possibili, temibili e auspicabili - dentro la città consolidata, in termini sia passivi (la concorrenza che il nuovo fa al vecchio, per esempio in materia di commercio), sia attivi, cioè la possibilità di incentivare il rinnovo (ed eventualmente qualche diradamento) del tessuto urbano attraverso scambi perequativi.

Le disfunzioni proprie del procedere per progetti separati sono evidenti nell'operazione Erzelli, prestigiosa colonia di Sestri che non intrattiene alcun rapporto con la madrepatria. E rischia di togliere a Sestri, anziché aggiungere.

Naturalmente, l'intento di stabilire relazioni di solidarietà tra la "nuova" e la vecchia Sestri comporta evidenti complessità tecniche e, prima ancora, la scelta politica di socializzare, in qualche misura, le aspettative di rendita.

Tuttavia, questo è compito irrinunciabile di un piano generale, se non vuole ridursi a una collazione di rinvii al livello operativo, che perde di vista l'unitarietà del disegno urbano.

Vogliamo vedere un disegno comprensibile, complessivo e unitario per Sestri, sul quale si possa discutere. Non una semplice zonizzazione.

In urbanistica, disegno è democrazia.

La questione va posta in termini politici, prima che tecnici. E può essere posta come opzione, se cioè si debba, pur a malincuore, avallare l'approccio del PUC di "collazione di rinvii al livello operativo", o alzare l'asticella, puntando alla unitarietà del disegno urbano. e con quali difficoltà e rischi, e fino a che punto. Una scelta che deve essere argomentata tecnicamente e partecipata dai Sestresi.

Potrebbe nascere un altro polo tecnologico tipo Erzelli (ma tanto più accessibile e dialogante con la città). Capire se Erzelli, che piace tanto, è un modello replicabile, e quanto ciò dipenda dal costo dell'area (a Erzelli 100 €/mq. Ma poi c'è il costo del collegamento, impianto e gestione. Chi lo paga e ne garantisce la funzionalità?)

Ci vorranno nuove stazioni, intorno alle quali disporre funzioni che ne valorizzino il potenziale di accessibilità. Il progetto della metropolitana, con tutte le sue stazioni, in relazione alle aree di trasformazione, deve essere alla base del progetto urbanistico. I nuovi insediamenti devono raccogliersi intorno alle stazioni, non averle alle spalle.

Nella logica dell'uso metropolitano della ferrovia, importa non tanto la distanza tra le stazioni, quanto la loro funzione. Nella definizione di metropolitana ferroviaria data dall'UNI, parla di stazioni con cadenza di 1000 - 2000 metri, mentre le FS ragionano "samente...e così via.

Applicare l'ABC olandese di cui parla anche la Descrizione Fondativa (ma poi dimenticato), cioè mettere le cose al posto giusto - the right thing in the right place - e i sani principi della New Urbanism, cioè mettere il trasporto pubblico al centro. Questa è un'occasione che il nuovo PUC potrebbe sforzarsi di non perdere.

Osservazione 2.3. Adeguare gli elaborati di piano. Inserire nel PUC la tavola delle aree e degli immobili di proprietà pubblica. Superare incoerenze fra i diversi livelli del PUC. Istituire un "metodo" per la progettazione partecipata.

*Per perseguire la strategia suindicata, alla chiarezza delle idee deve corrispondere una sostanziale adeguatezza degli elaborati del Piano. Al riguardo la prima carenza da superare è rappresentata dalla mancanza di una la tavola (e relativa documentazione ricognitiva su stato, consistenza, destinazione d'uso..) delle aree e degli immobili di proprietà pubblica e dei servizi esistenti e previsti **che si chiede venga inserita fra gli elaborati di piano** così da poter consentire le migliori valutazioni circa le sinergie fra interventi privati e beni pubblici nella costruzione del disegno della città pubblica e "pesare" anche sotto il profilo economico-finanziario il possibile concorso alla sua realizzazione utilizzando al meglio i beni di proprietà pubblica.*

Sono inoltre da superare puntuali incoerenze riscontrate tra gli elaborati grafici che mappano i servizi di previsione (*Struttura del piano –livello 3 locale di municipio, sistema dei servizi pubblici*) utilizzati per il conteggio relativo al *Bilancio dei servizi* e le mappature di quelli tematizzati nelle mappe del *Sistema socio-sanitario (Struttura del piano –livello 2 urbano di città)*.

Si chiede che nei Distretti siano evidenziati gli eventuali servizi esistenti, nonché la caratterizzazione proprietaria e la consistenza delle volumetrie esistenti e il loro stato di reale uso, in modo da facilitare la comprensione delle condizioni di trasformabilità del distretto stesso e le sue potenziali connessioni con i tessuti contermini.

Si chiede che il piano coordini meglio le indicazioni di livello 2 con le indicazioni prescrittive del livello 3 e le norme relative e che il piano fornisca attraverso la riorganizzazione e sistematizzazione degli elementi illustrati nel livello 2 una illustrazione integrata dell'ossatura del progetto della città pubblica.

Al riguardo potrebbe essere utile una tavola che metta insieme : proprietà pubbliche con stato di disponibilità d'uso o dismissione - servizi esistenti e previsti - distretti operativi

(articolati per ruolo strategico e grado di priorità rispetto ai potenziali assi di investimento)- parti di città nodali per il disegno urbano e l'applicazione dei comparti perequativi .

Tale quadro, insieme alla rimodulazione delle norme connessa al livello 2, potrebbe consentire di costruire un riferimento utile per le valutazioni di coerenza dei progetti di valenza urbana e strategica nelle diverse "città di città", e costituire una traccia per indicare i criteri prestazionali che i progetti dovranno soddisfare e gli elementi salienti della governance esercitata dalla P.A. nei confronti dei diversi soggetti interessati in una logica di progressivo aggiornamento del PUC, superando la rigidità normativa che fissa al momento "0" tutte le prevedibili evoluzioni reali del territorio.

Si osserva la necessità di superare l'indicazione generica di obbligo di bandi di progettazione sulla categoria dei distretti concertativi e sui progetti pubblici, ma di sviluppare, attraverso un apposito "protocollo," un metodo di possibile progettazione partecipazione al disegno sia per temi strategici, legati al disegno della città pubblica anche attraverso i singoli distretti, sia per articolare le priorità dell'azione di manutenzione urbana sul territorio.

Tema 3. L'obbligo politico e civile di una politica di housing sociale e di alloggi a canone moderato.

Noi sosteniamo un concetto di qualità della "città pubblica" che sia inclusivo del soddisfacimento dei bisogni primari della collettività e, in particolare, della collettività meno abbiente. Sotto questo profilo il PUC non può esimersi dal dare risposte esaurienti ad una politica sostanziale di housing sociale e di alloggi a canone moderato.

Al riguardo occorre peraltro essere consapevoli che, come accade per la "città pubblica", anche le politiche di housing sociale sono sempre più "dipendenti " dagli interventi privati, come ineludibile condizione strutturale della attuale ridottissima possibilità di azione della P.A. sul territorio. Nel senso che non disponendo la P.A di proprietà dei terreni né di capitali investibili e mal disponendo, al contempo, dei propri beni sul territorio, il suo intervento raramente può essere diretto, dovendo più spesso risultare quale prodotto indiretto derivante dall'attuazione degli interventi privati , spesso configurandosi quale "resto" casuale di questi ultimi !. La mancanza di una autonoma capacità di investimento diretto riduce sempre di più l'intervento pubblico ad operare nel solo ristretto ambito della così detta "sostenibilità sociale"(l'insieme dei contributi a vario titolo applicabili ed addebitabili agli operatori), che corrisponde alla quota percentuale del

plusvalore fondiario , utilizzabile per finalità pubbliche , rispetto al plusvalore totale generato con la trasformazione del territorio consentita al privato .

E' una condizione quindi che, fino a quando non sarà rimossa, costringerà la P.A. a un ruolo marginale e subordinato all'attivarsi o meno del privato , e quindi senza alcuna delle condizioni di certezza programmatica ed operativa che dovrebbero sottendere il disegno della città pubblica che deve rispondere ai bisogni oggettivi espressi dalla collettività.

Consapevoli di ciò, ovvero che per quanto attiene alle problematiche relative alla "casa", intesa quale diritto prioritario costituzionalmente riconosciuto (anche se indirettamente) ad ogni cittadino , le possibilità di azione per la P.A. sono sempre meno attivabili mediante intervento diretto e sempre più legate alla sua capacità di interferire sulla rendita fondiaria urbana attraverso meccanismi di perequazione urbanistica , fiscalità immobiliare, premialità ..etc, che inducano la produzione indiretta di case da mettere sul mercato a prezzi o canoni moderati, **occorre raddoppiare gli sforzi affinché anche all'interno del PUC queste tematiche abbiano una attenzione particolare !**

Osservazione n 3.1.*Sotto tale profilo occorre allora rimarcare che la "realizzazione di una politica della casa che preveda agevolazioni ed incentivi per le nuove famiglie giovani "posta tra gli obiettivi invariabili del PUC non sembra trovare al suo interno alcuna dichiarata strategia , né indicazione di specifiche linee di azione , che consentano di considerare tale obiettivo perseguibile .*

Unica eccezione è la possibilità introdotta dalle norme di attuazione relative agli ambiti AR.UR , nel caso di nuove costruzioni su aree libere , di incrementare l'IUI fino a raddoppiarlo , senza recupero della SA derivante da anticipati interventi di demolizione , a condizione che almeno il 50% della SA realizzata in aggiunta alla IUI base sia destinata a locazione a canone moderato per almeno 15 anni . Una buona norma che sembrerebbe economicamente equilibrata e quindi anche accettabile sotto il profilo imprenditoriale dell'operatore ma che oltre ad essere marginale data la limitata possibilità di nuove costruzioni negli AR.UR e nemmeno quantificata nella possibile resa , rimane pur sempre una previsione condizionata dal fatto che partano su quelle aree le iniziative private e che queste vogliano utilizzare detta possibilità . Quindi una prospettiva aleatoria e assolutamente non governabile dalla P.A.

Rileviamo così un contrasto stridente tra un fabbisogno di prima casa nelle fasce di utenti

che non possono accedere al libero mercato, dimensionalmente molto rilevante , drammaticamente urgente, crescente per la recessione , da un lato , e dall'altro una offerta/risposta da parte della P.A sempre più debole ,non programmabile né nella consistenza né nei tempi , carica di incertezza .

Ci sembra una situazione che deve essere assolutamente affrontata e modificata a partire da prime iniziative di implementazione del PUC che ci permettiamo di indicare:

- In primo luogo ci sembra necessario rivendicare con forza nei confronti di Regione e Stato l'esigenza della messa a disposizione di risorse che permettano il recupero di un significativo ruolo attivo da parte della P.A., indispensabile soprattutto in una fase di crisi recessiva, con investimenti pubblici da concentrare su alcuni , anche pochi , progetti strategici di opere pubbliche in grado di innescare processi di trasformazione e valorizzazione di ambiti urbani significativi e di dare risposte dirette ai fabbisogni .*
- nel contempo per quanto attiene alla casa la consapevolezza della situazione dovrebbe indurre la P.A ad impegnarsi per determinare condizioni che consentano di ridurre il costo della produzione di case configurando possibilità di intervento in cui risultino ridotti e possibilmente azzerati i costi del terreno ,in quanto l'unico significativamente comprimibile tra gli altri fattori della produzione edilizia , ed riacquisire in tal modo la possibilità di azioni dirette o attraverso la costituzione anche a Genova di un Fondo Immobiliare Etico di cui al D.Legis „,112 /2008 art11(che costituisce oggi l'unico percorso nel settore in cui sia attivabile un aiuto se pur indiretto da parte dello stato) ovvero attraverso il convenzionamento con operatori privati .*
-

per quanto riguarda il PUC :

- - si suggerisce quale primo atto concreto per pianificare una politica di "housing sociale", di dimensionare i fabbisogni per ciascuna fascia della domanda sociale, ricordando che il Piano Quadriennale Regionale ha definito, seppure in modo forse più complesso del necessario, i criteri per la determinazione quantitativa e qualitativa dell'offerta necessaria. L'analisi in questione , seppure articolata e di una qualche complessità, si fonda purtuttavia su dati oggettivi, sia in termini di domanda pregressa che in termini di fabbisogno aggiuntivo. Essa è dunque affrontabile nei tempi di legge necessari al perfezionamento del PUC adottato.*

- - occorre parallelamente individuare e fare oggetto di attenta valutazione delle loro possibilità di utilizzo e valorizzazione tutti i terreni e gli immobili di proprietà pubblica , o riconducibili nella disponibilità pubblica in quanto appartenenti ad enti pubblici attraverso convenzionamenti, trasferimento superficiali o uso condizionato della proprietà
- - in quest'ottica può risultare significativo riconsiderare la pregnanza normativa e il tracciato della , pur concettualmente condivisibile, linea verde con una logica più attenta alla presenza di proprietà pubbliche di cui sopra e alla considerazione delle problematiche urbanistiche dei contesti limitrofi ,non solo con riguardo a possibilità edificatorie di completamento ma anche per innescare quei processi di rigenerazione diffusa del tessuto esistente ,che costituisce uno degli obiettivi qualificanti del PUC ,non dimenticando al riguardo che alcuni dei processi di rigenerazione urbana più significativi nella nostra città (Via Sertoli e via Colano) sono stati possibili anche per la limitrofa disponibilità di aree libere edificabili.
- - una volta definito il fabbisogno per tipologia di intervento – social housing, canone moderato, canone concordato, convenzionata – occorre infine che nel PUC siano localizzati gli immobili e le aree da destinare a tale funzione specifica, come previsto dalla stessa legislazione regionale di settore, considerando attentamente le positive interazioni che possono determinarsi con i Distretti di trasformazione e con interventi di sostituzione edilizia e ristrutturazione urbanistica negli Ambiti AR-UR sui quali incidere mediante la applicazione degli opportuni istituti perequativi e incentivanti di cui alla Osservazione n.6.
- - Tutto ciò dovrebbe accompagnarsi ad una politica di sostegno alle fasce più deboli, che oltre a valersi dell'uso degli immobili e/o aree di proprietà pubblica da destinarsi a tali funzioni, in modo da realizzare – come richiamato - un significativo calmiera sui valori delle aree favorendo così l'investimento pubblico diretto, potrebbe anche puntare alla promozione di fondi immobiliari etici costituiti tra fondazioni bancarie, cassa depositi e prestiti, operatori del settore, secondo una modalità di intervento già sperimentata in altre città.

Tema 4. Le opportunità offerte dalla integrazione fra città e campagna e dalla definizione di una Linea Verde “intelligente”(non muraglia cinese ma lettura attenta di differenze e potenzialità per soluzioni ambientali-agricole ed urbanistiche articolate)

Così come è stata fin'ora comunicata, la Linea Verde è sembrata più una "muraglia cinese" che una significativa risorsa da valorizzare alle spalle della città consolidata.

Nella realtà, le connessioni tra città edificata e aree limitrofe (agricole, semi-naturali, o periurbane che siano) non costituiscono mai una barriera ma una risorsa importante, da salvaguardare, da ricostruire, da valorizzare. E in taluni casi, come potrebbe essere per Genova, da *reinventare*.

Reinventare perché i tradizionali fili di collegamento si sono da troppo tempo interrotti, perché le condizioni dello sviluppo economico ed urbano degli anni più recenti hanno ridotto anziché favorito le integrazioni, e perché infine le condizioni orografiche ed infrastrutturali costituiscono una innegabile difficoltà. Il PUC, per come propone la Linea Verde, non sembra sufficientemente consapevole dell'importanza di questa partita, ed anzi resta prigioniero di una lettura schematica e contrappositiva fra la città "vera" e un entroterra che dovrebbe rimanere asservito a fornire sole funzioni rigeneratrici di tipo ecologico - ambientale. Ottica che, se assecondata, finirebbe con l'accentuare le separazioni e accelerare il declino del presidio delle campagne.

Tra l'altro è da notare che, al contrario di quanto si è stati indotti a credere dalla suggestione dello slogan, le norme del PUC non consentono in realtà idonee condizioni di tutela da una possibile nuova edificazione casuale e mal collocata in quanto a singoli episodi edilizi e a strategia complessiva.

La realtà è che dietro lo slogan, non vi è traccia della necessaria lettura differenziata e di una conseguente disciplina normativa articolata quanto la ricchezza del territorio considerato meriterebbe..

Attualmente le *Norme di Conformità* prevedono oltre la linea verde **AMBITI DI CONSERVAZIONE**, quali AC-NI del Territorio non insediato, e AC-VP del Territorio di Valore Paesaggistico e Panoramico, su cui la sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia e la nuova costruzione solo per manufatti tecnici e per l'agricoltura o in termini di sostituzione edilizia di edifici non significativi. Ci sono poi **AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE**, quali l'ambito AR-PR del Territorio di Presidio Ambientale, per il quale è previsto un indice residenziale (**doppio rispetto al piano vigente**) e uno per artigiano e ricettivo, oltre alla nuova costruzione derivante dalla disciplina dell'ambito speciale di riqualificazione AR-UP, e l'ambito AR-PA delle Aree di produzione e di presidio Agricolo. In entrambi i casi non sembra evidenziarsi alcuna differenziazione dettata da

aspetti fisico-morfologici ne di attuale uso o caratterizzazione dei suoli, ma piuttosto viene ripresa a macchia di leopardo la definizione degli attuali ambiti del PUC vigente (Zona E). Nello specifico la norma del AR-PA non consente di individuare con semplicità i parametri attraverso i quali potenziare o promuovere lo sviluppo di aree di produzione agricola; anzi la riproposizione di tabelle articolate, nate con valenza indicativa all'interno del P.T.C. della Provincia di Genova, e riportate nel piano con valenza prescrittiva per il dimensionamento degli interventi in tali ambiti, finisce per costituire un freno alla promozione di interventi mirati per il presidio del territorio agricolo e la riattivazione di produzioni e culture tradizionali anche in un'ottica di rigenerazione e di presidio del territorio integrato a funzioni per il tempo libero, la didattica e lo sport..

Le Norme progettuali di livello puntuale sono identiche per i due ambiti AR-PA e AR-PR a conferma della mancanza della necessaria differenziazione anche in relazione alla presenza di sistemi e reti esistenti di matrice storica su cui sarebbe possibile innestare processi di recupero e di presidio anche ambientale di vasti territori di valenza strategica per l'intero sistema delle valli genovesi e l'ambiente insediativo ligure.

Inoltre, la disciplina a carattere generale (*Norme Generali*) sul tema delle prestazioni di sostenibilità ambientale prende in considerazione solo gli ambiti AC-VP (Ambiti di Conservazione di Valore Paesistico) lasciando fuori dalla applicazione delle prestazioni di sostenibilità tutti gli altri ambiti nei quali sarebbe necessario prevedere idonei sistemi di ritenzione temporanea delle acque a fronte dei previsti e auspicati interventi di nuova impermeabilizzazione dedicati alla produzione agricola, come nel caso di capannoni agricoli e serre.

In conclusione si rende necessario un intervento di approfondimento e di parziale riconsiderazione del tema, non per trasportare in collina nuova indifferenziata edificazione e intaccare il sistema di tutela, bensì per definire un ruolo più significativo del territorio agricolo collinare nelle strategie di rilancio della città e per garantire il presidio insediativo del territorio agricolo evitandone l'abbandono.

Osservazione n.4. Implementare il contenuto progettuale della Linea Verde. Per rendere i territori "al di là" della Linea Verde delle realtà non ideologicamente bloccate ma un contesto in stretta relazione con le politiche di presidio, di tempo libero, di produzione agricola e di risorsa ambientale necessari allo sviluppo integrato della città di Genova, occorre introdurre nel PUC scelte progettuali e normative atte al :

- *Recupero dei percorsi tra il mare, i fondovalle e le aree ed i nuclei agricoli; ciò*

significa tutelare e riqualificare le vecchie "crose" rimaste all'interno del perimetro urbano recuperandone la continuità con i percorsi nelle aree non urbanizzate, percorsi spesso caratterizzati da insediamenti sparsi e da nuclei agricoli da recuperare e valorizzare;

- *Recupero residenziale delle preesistenze edilizie sparse e dei nuclei agricoli;*
- *Recuperare i percorsi che connettevano il sistema di insediamento per nuclei nell'ambito comunale e favorirne gli elementi di continuità con i sistemi simili nelle aree collinari dei comuni limitrofi;*
- *Introdurre il tema dei "parchi agricoli" individuando le aree ancora utilizzate, anche a part-time, per le colture tradizionali della collina genovese e quelle suscettibili di un recupero a tale utilizzo;*
- *Prevedere all'interno dei "parchi agricoli" aree per il tempo libero, per la didattica e per lo sport, strumento essenziale per far conoscere alle "diverse città" i caratteri anche specifici che identificano gli ambiti agricolo-collinari di ciascun contesto territoriale, favorendone così un utilizzo diffuso.*
- *Sviluppare iniziative imprenditoriali legate alle caratteristiche peculiari del territorio e alle sue risorse, lavorando per reti e per sistemi territoriali, anche con i Comuni contermini, in modo da definire nel progetto definitivo del PUC le **aree rurali di sviluppo locale**, da elaborare secondo percorsi condivisi e progettati sul territorio **dal laboratorio urbano locale**, nelle quali fare atterrare l'indice da trasferimento).*
- *Fornire risposta alla richiesta di recupero d'immobili e di nuove costruzioni per scelte di vita, soprattutto da parte di giovani, volte a ritornare nelle località di origine della famiglia dove sovente viene posta in evidenza la necessità di vivere a stretto contatto con il nucleo di origine per problemi economici, logistici e di solidarietà familiare.*
- *Stabilire un'unica **zona di presidio ambientale e produzione agricola**, semplificando la normativa e le procedure attuative, riconoscendo premialità per le aziende agricole e per aziende di produzione locale (ad esempio segherie per la gestione di boschi locali, trasformazione e vendita di prodotti agricoli locali, agriturismo ecc...).*

Tema 5 La riconquista del litorale alla città e del mare ai cittadini , una Linea Blu ricca di ricadute operative

LINEA BLU può significare qualificazione ad uso pubblico di una delle componenti più belle dalla nostra città per una migliore qualità della vita di tutti quelli che vivono e lavorano a Genova. Ovviamente significa anche qualificazione dell'offerta turistica ed economica. L'indicazione del PUC, certamente felice e da sostenere, deve allora potersi tradurre in interventi concreti con tempestività pari alle diffuse aspettative. Aree attrezzate per l'affaccio a mare della Città, passeggiate e piste ciclabili, libero accesso e transito lungo il litorale, attrezzatura delle spiagge pubbliche, qualificazione degli stabilimenti balneari e delle infrastrutture per il tempo libero e lo sport, sono i titoli delle cose da fare !

Su questo tema l'elaborazione sviluppata dagli Uffici comunali all'interno del PUC è già molto ricca ed anche il metodo della progettazione partecipata è già stato in parte sperimentato con buoni risultati (per es. a Nervi e a Voltri). Pertanto chiediamo:

Osservazione n.5.1. *Di sviluppare il metodo già parzialmente applicato, potenziando le esperienze fatte e allargandole ad altri contesti per definire singoli segmenti progettuali intorno a cui aggregare l'interesse partecipativo e i suggerimenti dei cittadini e delle associazioni, come Adiconsum, che da tempo si battono per questi obiettivi.*

Osservazione n.5.2 *Nonostante la richiamata buona qualità del lavoro prodotto dagli uffici, dai documenti del PUC non traspaiono tuttavia, con la dovuta chiarezza, azioni coordinate sul litorale che viene analizzato e pianificato solo nei tratti interni ai Distretti di Trasformazione. Non emergono le relazioni che necessariamente occorre tenere in conto tra i brani di città prospicienti e i vari tratti di costa su cui sono ipotizzabili trasformazioni e qualificazioni. Pertanto, anche di concerto con Autorità portuale e le altre Amministrazioni coinvolte (FFSS, Demanio etc) sarebbe opportuna una integrazione progettuale, che venisse organicamente rappresentata all'interno degli elaborati di Piano (anche nel corso di vita del PUC come meccanismo progressivo di aggiornamento ai sensi dell'art.43 della LUR.36/97) per fungere da guida per la successione delle progettazioni di dettaglio. Sarebbe inoltre interessante ragionare più in dettaglio, anche in termini di fattibilità progettuale (cosa che negli elaborati di PUC non traspare) su una percorrenza costiera ciclo-pedonale che dalla Lanterna arrivi a Voltri costituendo una sorta di parco lineare che, anche nei punti di maggiore difficoltà (attraversamento di svincoli e viabilità pesante, aree di Cornigliano, Porto petroli etc) riesca a garantire una continuità e qualità di percorso (parco lineare) così come è previsto di completare il tratto tra Lanterna e Fiera di Mare.*

Osservazione n.5.3. Nelle varie schede di Distretto relative ai brani di costa da riqualificare non si fa cenno a meccanismi concorsuali che invece figurano nei principi generali del PUC e che, in aree così delicate e certamente soggette a grande attenzione dell'opinione pubblica e della cittadinanza potrebbero rappresentare una buona prassi, utile a garantire qualità e partecipazione generale al processo decisionale

Tema 6. L'importanza della rigenerazione della città esistente e la possibilità reale di “ costruire sul costruito” come modalità strategiche e sostenibili del rinnovo urbano.

Nel Documento degli Obiettivi del PUC, e precisamente nell'Obiettivo **B2-Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio urbano**, si indicano quali contenuti strategici del PUC : *La promozione ed incentivazione ad interventi di sostituzione e riqualificazione diffusa del patrimonio esistente, con particolare riguardo a quello di scarsa qualità architettonica, costruttiva e bassa efficienza energetica, prodotto dal dopoguerra sino al 1980; la agevolazione alla ricucitura di parti sfrangiate o “vuoti urbani” presenti nella città, rendendo maggiormente compatto l'insediamento per favorire il recupero di spazi liberi da restituire ad usi urbani collettivi (piazze ed aree verdi).*

A parte la curiosità che suscita “l'ottimismo” col quale si è stabilito come data ultima per gli interventi edilizi di scarsa qualità l'anno 1980 (come se gli interventi successivi, nonostante la presenza dei nuovi strumenti urbanistici, fossero di tutt'altra natura !) l'obiettivo è del tutto condivisibile e prioritario. Ma, come accade per molti altri contenuti di questo piano, le norme tecniche e le scelte progettuali adottate non sembrano le più adatte a perseguire lo scopo dichiarato, cosicché lo slogan del “ costruire sul costruito”, reiteratamente ribadito a dimostrazione della sostenibilità delle scelte di piano, corre concretamente il rischio di rimanere un semplice slogan.

In particolare non sembrano adeguate né le Norme di Conformità che regolano nello specifico gli interventi negli **AMBITI DI CONSERVAZIONE DELL'IMPIANTO URBANISTICO AC-IU** della città esistente (ossia la Città di fine '800 prima metà del '900) e negli **AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA-RESIDENZIALE AR-UR** (ossia la Città del secondo dopoguerra), ne numerosi articoli delle norme generali, da quelli di più spicciola configurazione relativi alle numerose limitazioni per interventi diffusi di parziale riuso del patrimonio edilizio esistente, all'importante art.10 che disciplina

l'istituto della perequazione/premialità che dovrebbe (potrebbe) rappresentare la vera novità dell'impianto normativo finalizzato al recupero dell'esistente e che invece resta un timido tentativo con scarse possibilità di successo.

Su questi aspetti si formulano pertanto le seguenti Osservazioni:

Osservazione 6.1. Modifica delle Norme di Conformità : Ambiti AC-IU , AR-RU

Le norme del PUC per i due tipi di Ambito AC-IU e AR-UR soprarichiamati hanno una struttura pressoché identica ed indifferenziata pur essendo evidenti le differenze di fatto e di prospettiva che caratterizzano queste due tipologie di realtà urbana e le loro differenziate porzioni. Così accade che per la Città di fine 800-primi 900, ricompresa negli Ambiti AC-IU, le norme, nonostante il lungo elenco di indicazioni del Livello Puntuale, appaiano troppo permissive, cioè non dotate di quella attenzione al mantenimento della qualità urbanistica ed edilizia diffusamente esistente, che invece deve essere del tutto salvaguardata.

Mentre per la città del secondo dopoguerra, inclusa negli Ambiti AR-RU, le possibilità di intervento sembrano fin troppo timide e condizionate, finendo di fatto col circoscrivere significativamente le possibilità di interventi sostitutivi e di riqualificazione, in contrasto con la definizione stessa dell'Ambito.

Per le ragioni sopra indicate, per rendere possibile e diffuso il ricorso alla ristrutturazione urbanistica e alla sostituzione edilizia delle parti di città non qualificata, ***si chiede pertanto di superare l'impianto normativo unico ed indifferenziato su parti di città che risultano essere molto diverse fra loro.***

In particolare si ritiene debbano essere aumentate le cautele e le garanzie di tutela per la città esistente qualificata degli Ambiti AC-IU eliminando norme astrattamente permissive – quanto improbabili - (come quella della possibile sopraelevazione di un piano edifici) ed accentuando invece “le libertà” di azione per la ristrutturazione e la sostituzione edilizia nella città della espansione post bellica (Ambiti AR-UR).

Per questi Ambiti si ritiene altresì significativo prevedere modalità di possibile ristrutturazione e sostituzione dell'esistente in sinergia ed integrazione (compensative e/o premianti) fra più Ambiti e fra questi e finitimi Distretti di Trasformazione, in una visione di progettazione integrata di parti organiche di città, funzionale sia alla migliore identificazione del ruolo da attribuire ai singoli Distretti che alla agevolazione delle condizioni di realizzabilità delle opere necessarie alla qualificazione della città

pubblica. (vedi Osservazione n. 2 e osservazione n.6.3)

Od anche attraverso un più efficace sistema incentivante che accompagni le disposizioni urbanistiche con altre disposizioni agevolative (di tipo fiscale o procedurale-amministrativa) atte a favorire il recupero dell'esistente non solo attraverso il tradizionale miraggio degli aumenti volumetrici, che in questi contesti non sempre possono essere utilizzati restando vincolati ai sedimi interessati.

Sappiamo inoltre che per questi tipi di micro interventi diffusi, un elemento che può essere di totale disincentivazione (assai più di quanto non accada per i grandi interventi professionalmente più attrezzati) è rappresentato dalle difficoltà interpretative e burocratico-amministrative. Modificare anche questo profilo può dunque risultare determinante, promuovendo l'autocertificazione e mettendo al centro delle verifiche dell'interesse pubblico il conseguimento dei benefici reali derivanti dall'intervento piuttosto che il rispetto cartaceo di condizioni tecnico-amministrative, spesso inutilmente complesse, da rispettarsi a monte dell'intervento stesso, come verrà trattato nella Oss.7.

Osservazione n. 6.2. Ulteriori Semplificazioni procedurali e normative.

In senso ancora più generale di quanto sopra richiamato, affinché il maggior numero di cittadini possano essere soggetti attivi della rigenerazione della città esistente, occorre predisporre regole che ne facilitino l'operato e favoriscano la trasformazione e l'innovazione verso modelli insediativi più attuali. A questo riguardo gran parte dell'apparato normativo del PUC deve essere rivisitato. Qui si richiamano alcuni dei principali temi da riconsiderare.

Coordinamento fra i diversi livelli di pianificazione

- Le regole del PUC devono obbligatoriamente riguardare la sovrapposizione con i già presenti livelli di pianificazione sovracomunali (Legislazione di riferimento regionale, Pianificazione di bacino, vincoli idrogeologici, normativa sismica, compatibilità paesistica, norme VVFF, ASL).
- Un primo atto richiesto è quindi ottimizzare l'integrazione sia normativa che procedurale con questi livelli (anche ricercando accordi con le diverse Pubbliche Amministrazioni coinvolte) al fine di alleggerire o limitare i conflitti interpretativi. Ad oggi questi conflitti normativi e procedurali sono particolarmente pesanti in termini di tempi e personale coinvolto, senza far corrispondere efficienza nel raggiungimento dei fini cui tendono le diverse normative. Si cita l'esempio delle norme geologiche che ad oggi, in zone di vincolo obbligano alla presentazione di 2 pratiche, praticamente parallele, allo

stesso ufficio comunale e dove l'assolvimento delle normative imposte da piani di Bacino e dalle norme di PUC obbligano a usare parametri con stesso significato (aree permeabili, terreno naturale) ma con definizioni diverse con dubbia efficacia finale.

Gli interventi diffusi sull'esistente la cui facilitazione (nell'ovvio caso di quelli ritenuti corretti e funzionali ad un attivo riuso della città) è la prima condizione per la rigenerazione urbana, sono molto condizionati dalle regole edilizie contenute nelle "Norme Generali" del PUC. In queste però sono presenti una serie di parametri e condizionamenti che, se non corretti, rischiano di tradursi in un dannoso freno alla riutilizzazione del patrimonio edilizio esistente. A titolo di esempio si citano :

Semplificazione delle Norme generali

- *art. 15 (Distanze) dove viene introdotta la Distanza dai confini per i volumi interrati definita in 3 metri, valore che, oltre a non trovare riferimento in altre normative (per esempio Codice civile) crea forti limitazioni in situazioni come quella genovese dove è normale intervenire in lotti angusti e limitati, specie per piccoli interventi;*
- *art. 16 dove, tralasciando la trasformazione di unità abitative di pezzature non rispondenti all'attuale mercato, sarebbe utile allargare ai vari Ambiti l'assenza di obbligo a reperire posti auto pertinenziali per frazionamenti comportanti creazione di una sola nuova abitazione invece di limitare tale assenza ai soli ambiti storici. Si sottolinea inoltre che applicando i meccanismi attualmente previsti per la monetizzazione dei parcheggi non corrisposti, si ottengono, nella realtà, valori molto alti, difficilmente compatibili con il mercato immobiliare genovese;*
- *art. 17 dove si limita la possibilità di realizzare parcheggi in struttura alle sole aree già impermeabilizzate e si vieta la loro realizzazione su aree "verdi"; questa norma rende molto difficile la realizzazione di piccoli interventi per posti auto, inficiando la possibilità di abbinare a migliorie del patrimonio edilizio abitativo la creazione dei posti auto. Tale norma è inoltre facilmente aggirabile mediante il ricorso ai parcheggi ex art. 9 L. 122/89.*
- *art. 18 dove sarebbe utile coinvolgere nei meccanismi di perequazione anche i distretti di trasformazione al fine di aumentare la possibilità di diradare brani di tessuto edilizio congestionato e trasferire conseguentemente le volumetrie demolite nei distretti stessi*

Ulteriori semplificazioni delle Norme di Conformità

Anche le normative di Ambito, nell'ottica di rendere percorribile il "costruire sul costruito" dovrebbero essere "asciugate" da molte limitazioni oggi presenti delle quali si cita a esempio la seguente:

- *Oltre alla già citata eliminazione di obbligo di parcheggi pertinenziali per frazionamenti che generino non più di una nuova unità immobiliare da estendere a tutti o a quegli ambiti relativi a aree a alta densità edilizia, si cita la norma che prevede il divieto di cambio d'uso dei piani terra dotati di accesso carrabile per i quali, ad oggi, è concesso il cambio d'uso solo se finalizzato a autorimesse. Tale norma è oggi presente negli ambiti cui sono assoggettate le parti di tessuto edilizio più denso e non tiene conto delle molteplici esigenze di trasformazione che i piani terra possono avere, pur nella esigenza di garantire il mantenimento del tessuto commerciale minuto ovvero dell'eventuale presenza di elementi di qualità urbana quali giardini, affacci sulla strada pubblica etc.*

Osservazione 6.3. Modifica dell'istituto della perequazione (art.10 delle Norme generali)

Le spinte di trasformazione di un tessuto urbano presuppongono una disponibilità di risorse finanziarie che, a loro volta, non possono essere che generate da una economia in fase positiva.

In un contesto economicamente stagnante (o peggio recessivo) nessuna spinta di trasformazione può generarsi.

Il PUC ha la duplice natura di strumento di controllo delle trasformazioni da un lato e di progetto pubblico per mantenere e migliorare la qualità urbana, mediante il recupero di una parte della rendita economica generata dalle trasformazioni private; rischia dunque di essere inefficace in assenza delle spinte di trasformazione che è deputato a regolare e ad indirizzare.

L'Amministrazione comunale tuttavia ha l'inderogabile compito di dotarsi di uno strumento urbanistico efficiente, che sia in grado di controllare con efficacia e con ricadute positive sull'interesse collettivo tutte le trasformazioni del territorio amministrato che siano potenzialmente attivabili, ancorché il quadro economico del Paese e locale non consentano di vederne una imminente attivazione.

In questa prospettiva i meccanismi di perequazione (che più propriamente sarebbero per alcuni aspetti definibili come "premieria") previsti dalle norme di attuazione devono essere resi, a maggior ragione, più efficaci.

La norma attuale, che trova il suo nucleo fondamentale nell'art. 10 delle Norme generali di PUC, prevede la generazione di diritti edificatori (SA = Superficie Agibile), attraverso la demolizione di edifici esistenti e la cessione delle aree liberate sistemate a verde e

parcheggi al Comune; i diritti edificatori così generati sono pari alla SA demolita e con identica destinazione d'uso.

Si prevede poi la possibilità di traslazione di tali diritti, con qualche limitazione localizzativa, per implementare le SA realizzabili per sostituzioni edilizie e nuove costruzioni; per queste infatti è previsto un doppio indice (I.U.I. = Indice di Utilizzazione Insediativa) che esprime il rapporto tra area del lotto edificabile e SA realizzabile; l'indice base esprime ciò che si può realizzare sul lotto senza acquisizione di diritti edificatori (SA) dall'esterno; l'indice massimo esprime ciò che si può realizzare aggiungendo anche diritti edificatori (SA) acquisiti dall'esterno.

Nell'intenzione della norma questo meccanismo dovrebbe generare un interesse economico da parte dei privati a realizzare interventi (attraverso l'aumento della SA realizzabile e, conseguentemente, l'aumento di valore dell'operazione immobiliare) e contestualmente far crescere a costo zero le disponibilità di aree sistemate a verde pubblico e a parcheggi.

È previsto poi un altro meccanismo che genera diritti edificatori (SA): nel caso in cui il Comune debba acquisire un'area per realizzare un servizio pubblico, può, in sostituzione dell'esproprio o dell'acquisizione bonaria, stipulare una convenzione che non preveda corrispettivi in danaro, ma l'attribuzione al proprietario dell'area di diritti edificatori (SA) in misura e con destinazione d'uso da definirsi volta per volta; questi diritti edificatori (SA) sono trasferibili solo nei Distretti di trasformazione (nei Settori in essi compresi), laddove sia attribuito un terzo indice (I.M.D. = Indice di Massima Densificazione), superiore agli indici I.U.I. previsti. Anche a questo meccanismo, nelle intenzioni, è attribuita una capacità di incentivazione dell'interesse economico connesso ad una operazione immobiliare e di contestuale acquisizione di aree per servizi (ma non la loro realizzazione a quanto risulta dalla lettera della norma) a costo zero.

Nella attuale enunciazione la norma prevede un ruolo meramente notarile del Comune nel processo di generazione dei diritti edificatori, salvo la valutazione della opportunità di sistemare a verde o parcheggio un area mediante demolizione dell'edificato [«...verifica dell'interesse pubblico e all'approvazione di un progetto di demolizione con sistemazione delle aree liberate a servizi o parcheggi pubblici...» Art. 10, comma 2.1].

I principali aspetti critici di questo meccanismo, come regolato dall'attuale articolato consistono nel fatto che:

- l'utilizzazione dei diritti edificatori è affidata alla "volontà" dei destinatari finali: «...

può essere acquisita dai titolari delle aree...» (art. 10, comma 2.4) e dunque i diritti edificatori potrebbero rimanere lettera morta negli "appositi registri";

- non esiste nessun potere di calmierazione del "mercato dei diritti edificatori" da parte del Comune, che non ha ruolo alcuno in questo scambio;
- è limitativa la indicazione di assicurare il mantenimento della destinazione d'uso della superficie demolita da trasferire (come se nei prossimi anni il bisogno di superfici rimanesse immutato per tipo di funzione rispetto all'oggi). Il punto dovrebbe risiedere, non tanto sul mantenimento della destinazione d'uso, quanto sulla verifica di coerente attribuzione di funzioni compatibili nell'area di destinazione della superficie trasferita e sulla valutazione qualitativa dei progetti di trasformazione delle aree di origine e di destinazione della SA trasferita. Questo anche per non indurre artificiosi processi di duplicazione delle procedure e degli interventi..devono essere chiariti alcuni aspetti di oscurità ed integrate alcune carenze nella scrittura dell'articolato, che rischiano di ridurre l'efficacia o addirittura di impedirne l'applicabilità.

Ma, oltre che per le ragioni sopra indicate, il previsto meccanismo della perequazione/premialità risulta debole e scarsamente efficace in quanto è pensato "come una norma fra le altre", nel senso che non costituisce una novità rilevante nell'impianto normativo del PUC, ma semplicemente "si aggiunge" al resto delle norme di tipo tradizionale nella speranza di smuovere qualche interesse in più ad intervenire.

Questo ci sembra il limite principale del PUC, i cui obiettivi e contenuti, anche laddove siano condivisibili, restano non a caso privi di un credibile sbocco proprio a causa del fatto di essere imbrigliati in una gabbia normativa, procedurale e di linguaggio che non riesce ad (e comunque non si sforza di) interpretare, stimolare ed incanalare le dinamiche sociali ed economiche pur presenti sul territorio nonostante la attuale fase di congiuntura economica.

Dunque (anche sulla base delle frustranti esperienze dei passati decenni dominati da una strumentazione urbanistica sostanzialmente simile a quella in discussione, i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti) si ritiene vitale per le sorti del territorio e della città pubblica puntare a un diverso modello di piano, meno conformativo e più progettuale, meno generalista e più orientato al conseguimento di specifici e contestualizzati obiettivi per parti di città, meno quantitativo e procedurale e più qualitativo e prestazionale, nel quale l'istituto della perequazione e della premialità, applicati su progetti urbani aggreganti

Ambiti e Distretti e tarati in base alle finalità da perseguire, siano gli strumenti principali di governo in mano alla P.A.

In un quadro operativo riaggregato per "progetti d'area" sarebbe più facile verificare l'efficacia di meccanismi perequativi, compensativi e/o premiali, magari differenziati tra loro come di seguito :

- in parte "lasciati al libero mercato" per le piccole operazioni diffuse sul territorio, sviluppate dall'iniziativa privata sulle relative proprietà.

-in parte "giocati" su aree private così dette "bianche" in cui non è più possibile reiterare il vincolo a servizio ma di un qualche interesse nel complessivo disegno di messa a sistema della città pubblica e dei servizi sul territorio.

-in parte "giocati" sulle aree e proprietà pubbliche (che in molti casi anche se non ricadenti nei distretti possono costituire utili sinergie con gli stessi in un ottica sempre di ridisegno della città pubblica).

-e in parte (magari cospicua) giocati nella configurazione vera e propria dei distretti per potenziarne la funzione strategica sul territorio in relazione al ridisegno complessivo della città pubblica e alla identificazione delle identità urbane delle "molte città" di cui è fatta Genova.

E' abbastanza evidente che comparando fra loro i diversi distretti, su una mappa che metta in risalto anche le proprietà pubbliche e i servizi esistenti e di previsione, sarebbe più facile mettere a fuoco le potenzialità per incidere sulla rigenerazione della città, definire le priorità dell'azione di governo su cui convogliare sia gli investimenti e le risorse pubbliche (per quello che potranno essere) sia soprattutto individuare la più efficace articolazione dei meccanismi perequativi e premiali in oggetto , evitando di sovrastimare su singole aree o distretti indici volumetrici aggiuntivi o di "massima densificazione" non attuabili anche solo per limitata configurazione fisico-spaziale del distretto stesso, come è in molti casi evidente.

E ' importante precisare che non pensiamo che questo tema possa essere di immediato conseguimento, e che si possa fermare il PUC adottato in attesa della sua sostituzione con il "modello migliore possibile". Bisognerà perfezionare il PUC strada facendo, ma proprio in vista di tale auspicabile percorso si ritiene utile fin d'ora provare a rafforzare l'impianto progettuale del Piano e a "spingere" di conseguenza l'istituto della perequazione/premialità al di là dei limiti che ne connotano la regolamentazione in base alla attuale disciplina dell'art.10 delle Norme Generali .

Si propone pertanto di modificare l'articolato secondo le seguenti finalità :

1. *che il Comune possa esercitare la facoltà, in sede di rilascio dei titoli autorizzativi, sulla base della valutazione delle caratteristiche dell'intervento proposto e tenuto conto della specificità del contesto, di prescrivere che un intervento di sostituzione edilizia (demolizione e ricostruzione) o di nuova edificazione sia assentibile solo se raggiunga l'I.U.I. massimo di ambito o di settore, ottenuto o in forza delle maggiori opere di interesse pubblico realizzate (l'apporto alla città pubblica) o attraverso l'acquisizione di SA trasferibile iscritta nel registro delle SA;*
2. *che sia mantenuta la distinzione tra SA acquisite da demolizione (art.10, comma 2.1) ed SA acquisite per cessione di aree (art.10, comma 2.2), anche in considerazione della loro diversa utilizzabilità prevista nelle stesse norme generali, e che venga conseguentemente istituita nel già previsto registro delle SA una specifica categoria per le due tipologie di SA;*
3. *che sia resa possibile la trasformazione della destinazione d'uso della SA da demolizione, su conforme decisione del Comune , nell'ambito della già prevista valutazione del maggior o minore interesse alla realizzazione dello spazio pubblico conseguente alla demolizione ed in funzione del maggiore o minor impegno economico del titolare nella realizzazione concreta dello spazio pubblico;*
4. *che il Comune, all'interno di progetti integrati di riorganizzazione urbana aggreganti di Ambiti e Distretti , per svolgere efficacemente un'azione di programmazione rispetto ai propri obiettivi strategici nel settore dei servizi e della città pubblica, possa dotarsi a prescindere dalla effettiva proprietà delle aree, di una propria quota di SA (di cui valutare l'entità in riferimento agli obiettivi dichiarati) da mettere a disposizione, insieme a quelle private, degli interventi previsti negli ambiti e settori interessati dal progetto; tale disponibilità avrebbe l'effetto di calmierare con maggior efficacia il mercato delle SA; tale quota potrebbe ricostituirsi, fino al massimo dei mq della quota inizialmente prevista, riconoscendo (in sede di bilancio consuntivo) al Comune una quota di SA pari alle aree acquisite dal comune mediante la cessione senza corrispettivo;*
5. *che venga assegnata al Comune la facoltà, in sede di rilascio dei titoli autorizzativi, sulla base della valutazione delle caratteristiche dell'intervento proposto e tenuto conto della specificità del contesto, di prescrivere che in un Distretto di trasformazione o nei singoli settori in essi compresi l'assentibilità di un intervento è subordinata al raggiungimento dell'indice di massima densificazione (I.M.D.) conseguibile nei modi*

anzidetti.

6.che venga riconosciuta ai privati che propongono interventi di riorganizzazione urbanistica e/o sostituzione edilizia, anche in Ambiti di riqualificazione, la facoltà di proporre al Comune l'applicazione dell'istituto della perequazione a immobili e ad aree anche esterni all'intervento proposto ma ad esso riconducibili nelle finalità perseguite, salvo la valutazione e l'assenso da parte del Comune in ordine alla congruità delle ricadute pubbliche conseguibili.

Tema 7. La necessità di una decisa semplificazione burocratica. Agevolare e guidare i piccoli interventi diffusi e compatibili sul territorio per un PUC “amico dei cittadini”.

Ogni grande città vive anche di tanti piccoli e medi interventi diffusi sul territorio.

In periodi di crisi strutturali come quella che attraversiamo,ciò è ancora più vero.

Tanto più una città come Genova che pur essendo annoverabile, con i suoi 600.000 abitanti, fra le grandi città italiane, ha molte parti il cui tessuto edilizio e micro urbanistico è da rinnovare ed estese componenti territoriali (il litorale balneabile - attrezzato e gli insediamenti diffusi nelle frazioni di collina) in cui prevalgono o meglio,in cui il PUC deve correttamente prefigurare interventi compatibili di manutenzione, ristrutturazione edilizia, concessioni edilizie per singole abitazioni o ristrutturazioni urbanistiche di piccola scala, i cui attori sono singoli cittadini, condomìni, piccoli operatori, piccole imprese.

Tutto ciò configura un potenziale di iniziativa molto alto attraverso piccoli progetti diffusi, che se ben governati dal piano sono una molla vitale per il rinnovo urbano (nella città compatta) e il presidio del territorio per le aree collinari.

Agevolare questi interventi e renderli al contempo organici a un progetto di complessiva “rigenerazione” del tessuto edilizio cittadino (di “tutta” la città ! comprensiva dei territori dietro la Linea Verde, che non deve essere appunto una linea di demarcazione di confine) in chiave di sostenibilità energetica ed ambientale, è quanto di più utile il PUC possa proporsi.

Stante la natura degli interventi e degli attori di cui stiamo parlando, è purtroppo noto che i due ostacoli principali a una più libera dinamica operativa sono rappresentati dalla complessità e difficoltà interpretativa delle norme e dalla parallela farraginosità e sovrapposizione dei percorsi burocratici /autorizzativi.

Per concorrere a superare questi limiti formuliamo la

Osservazione n.7.1. Attivare un modello partecipato dai cittadini nella gestione del PUC e riorganizzare la macchina comunale.

Sono due temi che tutti dicono di voler affrontare perché sono talmente evidenti da costituire enunciazioni tanto diffuse quanto, a lato pratico, da troppo tempo disattese.

L'abitudine inveterata a non dar seguito concreto a queste esigenze ha certamente creato "croste" abitudinarie e pigrizie tecnico-culturali che non saranno facili da superare ma che proprio per questo richiedono uno sforzo consapevole e straordinario da parte della nuova Amministrazione.

Per riuscire nell'intento riteniamo tuttavia che non ci si possa limitare ad una azione concentrata solo sul versante giuridico-amministrativo di sfolgimento delle normative e delle procedure del Piano (cosa che deve peraltro essere effettuata e di cui si è parlato nella Osservazione n.3.), **ma si debba dar vita ad un modello nuovo e partecipato nella gestione e attuazione del piano. Predisporre un insieme di misure divulgative e partecipative che ne diffondano la conoscenza, abituino a capire e discutere le sue regole (auspicabilmente semplificate) anche per i necessari aggiornamenti e miglioramenti in corso d'opera e rendano alla fine il Piano uno strumento domestico e "amico" dei cittadini.**

L'obbiettivo sarà raggiunto non puntando, come detto, solo sugli aspetti della riorganizzazione giuridico-amministrativa delle norme del piano e, delle sue procedure attuative, ma investendo in un lavoro continuativo di ascolto delle realtà locali e di conseguente adeguamento del Piano, basandosi sulla trasparenza e sulla onestà del linguaggio, sul coinvolgimento prima di decidere e sul decentramento delle decisioni.

Quindi si tratta di affermare un vero e proprio nuovo metodo di organizzazione e gestione della vita e dell'efficacia del Piano.

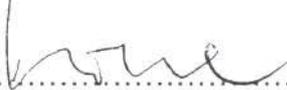
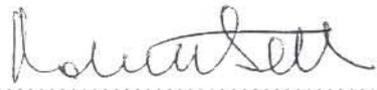
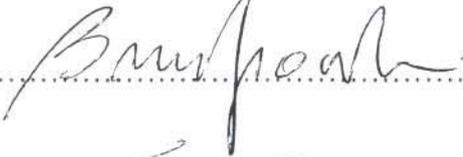
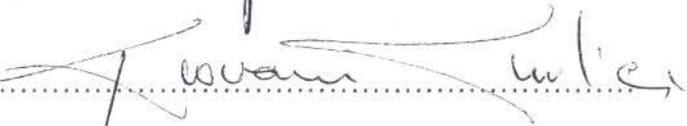
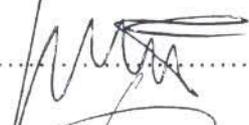
Di questo metodo deve far parte **la riorganizzazione della macchina comunale** che si occupa della città e dei rapporti con i professionisti e con i singoli cittadini.

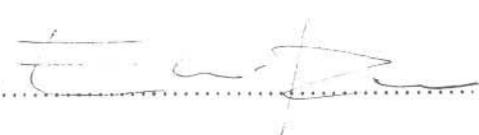
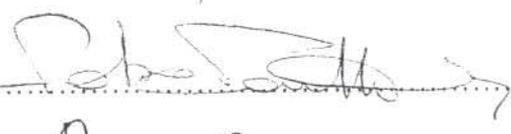
Oggi la struttura è tutta sbilanciata sui controlli burocratici e procedurali.

Noi riteniamo che si debba potenziare fortemente la componente progettuale e propositiva del Comune che attraverso i suoi tecnici dovrà diventare sempre più il "progettista" della città pubblica e sempre meno il pignolo controllore di ogni seppur minimo intervento.

Anche per i Grandi progetti, per non rimanere a rimorchio delle iniziative private, gli uffici comunali, contando sulle energie liberate dalla schiavitù del controllo, potranno essere

coordinatori e punto di riferimento autorevole per gli operatori , più che occhiuti controllori alla caccia della "furbata" di turno. E per quanto riguarda autorizzazioni e permessi sui singoli interventi, si chiede di creare le condizioni, attraverso una intesa con gli ordini professionali, per passare progressivamente al metodo delle autocertificazioni, lasciando agli uffici comunali il compito, a monte, di diffondere gli indirizzi e le regole atte a garantire legittimità e qualità degli interventi, e a valle di effettuare i controlli necessari a verificare l'avvenuto rispetto delle norme.

- Federica Alcozer..... 
- Roberto Almagioni..... 
- Luigi Barone..... 
- Roberto Bobbio..... 
- Maria Luisa Dominici Besio..... 
- Antonio Chirico..... 
- Annita Farini 
- Bruno Gabrielli..... 
- Carola Gattorna..... 
- Bruno Giontoni 
- Gianni Giudice..... 
- Franco Lorenzani..... 
- Pietro Maifredi..... 

- Clara Oliveri..... 
- Enrico Pinna..... 
- Fabio Pontiggia..... 
- Paolo Rigamonti..... 
- Diego Zoppi 

