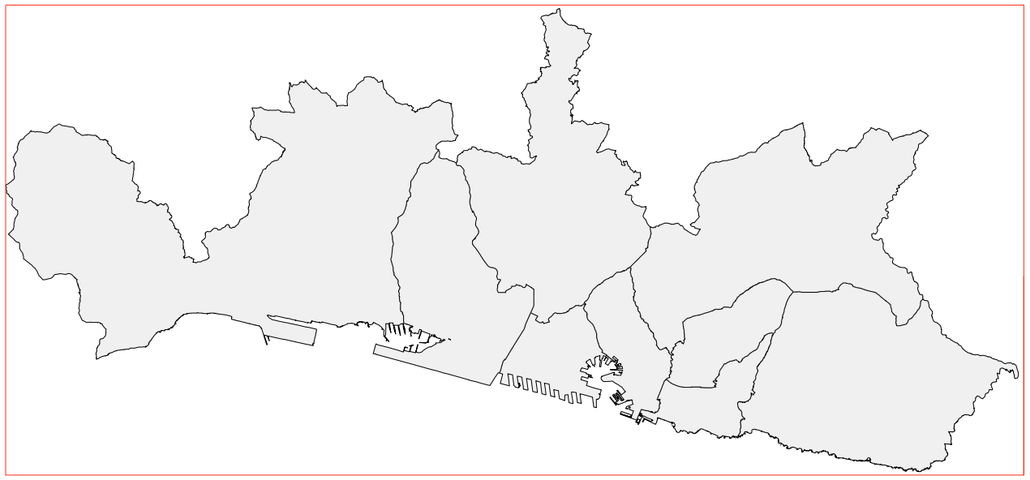
COMUNE DI GENOVA

GENOVA
MORE THAN THIS

PIANO URBANISTICO COMUNALE

Progetto Definitivo



GENOVA Urban Lab

DIREZIONE SVILUPPO URBANISTICO DEL TERRITORIO

Elaborazione:
- Settore Urban Lab e Attuazione Progetti di Area Portuale
- Settore Pianificazione Urbanistica
- Ufficio Geologico
- Settore Approvazione Progetti e Controllo Attivita' Edilizia
- Ufficio GIS e Sviluppo Interno e Georeferenzialita'.

Progetto Definitivo con mero adeguamento di alcune parti del documento costitutivo il Progetto Preliminare in recepimento pareri Enti e controdeduzioni di alcune osservazioni.

DESCRIZIONE FONDATIVA

Il Progetto Preliminare del nuovo Piano Urbanistico del Comune di Genova è stato elaborato e prodotto dai Settori e dagli Uffici della Direzione Generale Territorio, Sviluppo Urbanistico ed Economico e Grandi Progetti Territoriali: Settore Urban Lab e Attuazione Progetti di Area Portuale; Settore Pianificazione Urbanistica; Sezione Tutela e Pianificazione del Paesaggio; U.O. Zona 3 Centro, Settore Approvazione Progetti; Staff Geologico; Ufficio SIT-GIS e Sviluppo Interno.

Descrizione Fondativa: Anna Maria Colombo e Antonio Pastorino con la collaborazione di Claudia Gallone, Antonella Colombini, Alessandra Figliomeni, Nicoletta Poleggi, Massimo Ferrari, Maurizio Ghezzani, Paola Sirolli, Laura Marinato, Nadia De Maria, Paola Ghiglione, Enrico Ballarino, Daniela Ghiglione, Danilo Crocco, Gianfranco Di Maio, Domenico Minniti, Sergio Cortesia, Antonio Multari, Luca Frescia, Emma Sesto Rubino, Irma Fassone, Sara Talamazzi, Sara Iulianella, Carla Gerbaudi, Riccardo Panusa, Gianluca Roggerone, Anna Chiara Succi, Cristina Giusso, Marina D'Onofrio Caviglione, Stefano Ortale, Riccardo Lavaggi, Ivana Sciutto, Roberto Lopo, Emilia Ameri, Maurizio Saielli, Alessandra Maestro, Sonia Zarino, Sabrina Razzore, Claudio Falcioni, Diego Bruzzo, Michele Porta, Alessandro Robbiano, Claudia Lipani, Elena Rosa, Paola Sabbion, Beatrice Moretti, Luisa Gambetta.

V.A.S.: Anna Maria Colombo e Antonio Pastorino con la collaborazione di Cristina Giusso, Maurizio Ghezzani .

Elaborazioni prodotte nell'ambito del progetto europeo CATMED "Studi di metodi e strumenti per la pianificazione sostenibile e la Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PUC"
Coordinamento e impostazione scientifica: Prof. Mariolina Besio
Gruppo di ricerca: Lidia Bisio, Giampiero Lombardini, Lycurgo Vidalakis. Fabrizio Esposito.

Studio di Incidenza: Alessandra Di Turi

Documento degli Obiettivi: Anna Maria Colombo e Antonio Pastorino per la versione definitiva con i contributi dei diversi Gruppi di Lavoro.

Struttura del Piano ed elaborazione cartografica:
Distretti di Trasformazione: Maurizio Sinigaglia, Anna Maria Colombo, Anna Chiara Succi, Antonella Colombini, Claudia Gallone, Alessandra Figliomeni, Nicoletta Poleggi, Massimo Ferrari, Maurizio Ghezzani, Concetta Brancato, Nadia De Maria, Daniela Ghiglione, Gianfranco Di Maio, Sara Iulianella, Carla Gerbaudi, Gianluca Roggerone, Riccardo Panusa, Paola Sirolli, Alessandra Maestro, Sonia Zarino, Mariangela Persano.
Livelli di Piano, Ambiti di conservazione e riqualificazione, Infrastrutture, Porto e Servizi: Anna Chiara Succi, Nicoletta Poleggi, Antonella Colombini, Claudia Gallone, Alessandra Figliomeni, Maurizio Ghezzani, Gianluca Roggerone, Paola Sirolli, Riccardo Panusa, Massimo Ferrari, Gianfranco Di Maio, Nadia De Maria, Daniela Ghiglione, Sara Iulianella, Mariangela Persano, Carla Gerbaudi, Cristina Giusso, Sonia Zarino, Alessandra Maestro.

Livello paesaggistico puntuale e cartografie: Marina D'Onofrio Caviglione, Stefano Ortale, Riccardo Lavaggi, Ivana Sciutto, Roberto Lopo, Emilia Ameri, Maurizio Saielli, Gian Luca Terragna, Diego Bozzo.

Normativa di Piano: Anna Chiara Succi, Laura Marinato, Nadia De Maria, Marina D'Onofrio Caviglione, Ferdinando De Fornari, Anna Maria Colombo, Antonella Colombini.

Indagini e Normativa Geologica: Sabrina Razzore, Claudio Falcioni, Diego Bruzzo, Michele Porta, Anna Chiara Succi.
R.I.R.: Ornella Risso, Mario Merello, Daneri Anna Maria, Danilo Bertini, Cristina Olivieri, Giuseppe Ferrari.

Elaborazione cartografie geologiche: Sabrina Razzore, Claudio Falcioni, Diego Bruzzo, Michele Porta.

Attività amministrative e supporto organizzativo: Ornella Armiliato, Nora Bigazzi Diana Da Re Laura De Biasio, Sandra Faraci Giuseppe Giunta, Valentina Guglielmi, Lucia Savaia,

SIT-GIS: Danilo Bertini con la collaborazione di Carlo Pescetto, Cristina Olivieri, Stefania Manca.

Responsabile dell'Atto Amministrativo del P.U.C.: Direttore Generale Territorio, Sviluppo Urbanistico ed Economico e Grandi Progetti Territoriali - Paolo Tizzoni
Responsabile del Procedimento del P.U.C.: Dirigente di Urban Lab e Attuazione Progetti di Area Portuale - Anna Iole Corsi
Con la collaborazione professionale di Umberto Bloise
Chief Advisor del Sindaco: Richard Burdett e collaborazione di Stefano Recalcati

Il Progetto Definitivo del Piano Urbanistico del Comune di Genova è stato elaborato dai Settori e dagli Uffici della Direzione Urbanistica SUE e Grandi Progetti con il contributo delle Direzioni: Sistemi Informativi, Ambiente Igiene Energia, Mobilità, Gabinetto del Sindaco, Comunicazione e Promozione della Città, Manutenzione Infrastrutture e Verde Pubblico.
Responsabile del Procedimento: Arch. Silvia Capurro Direttore Urbanistica SUE e Grandi Progetti.

In particolare hanno contribuito:
Ameri Emilia, Arquà Grazia, Balestrini Raffaele, Basso Paola, Berio Paolo, Bertini Danilo, Bertolotti Elvia, Bertoncin Stefano, Bobbe Alessandra, Bruzzo Diego, Bruzzone Nora, Cadenasso Angela, Carli Mario, Colombo Anna Maria, Cortesia Sergio, Crovo Mauro, D'Onofrio Caviglione Marina, Da Re Diana, De Fornari Ferdinando, De Maria Nadia, Di Maio Gianfranco, Falcioni Claudio, Fassone Maria, Ferrari Massimo, Gava Angelo,Ghezzani Maurizio, Giusso Cristina, Lavaggi Riccardo, Lombardo Donatella, Lopo Roberto, Maestro Alessandra, Mangili Grazia, Marasso Ines, Marinato Laura, Massimi Aurora, Medelin Gabriele, Merello Mario, Minniti Domenico, Multari Antonio, Musante Sergio, Olivieri Cristina, Orecchia Enrica, Orsi Silvia, Ortale Stefano, Panusa Riccardo, Pastorino Antonio, Pedevilla Marina, Pellegrini Francesco, Persano Mariangela, Pescetto Carlo, Poleggi Nicoletta, Porta Michele, Razeto Luigi, Razzore Sabrina, Righeschi Sergio, Roggerone Gianluca, Saielli Maurizio, Sciutto Ivana, Sinigaglia Maurizio, Sirolli Paola, Succi Anna Chiara, Vincenzo Gigliola, Zarino Sonia

Hanno collaborato in merito alla Valutazione Ambientale Strategica:
Besio Mariolina, Lombardini Giampiero, Neonato Francesca, Di Turi Alessandra

Hanno collaborato per l'attivazione e svolgimento del processo di partecipazione:
Balletti Franca, Cama Giampiero, Musso Stefano Francesco, Lagomarsino Luigi, Gazzola Antida

SOMMARIO

INTRODUZIONE pag. 1

CLIMA E MICROCLIMA pag. 33
AMBIENTE ED ENERGIA pag. 43
ASPETTI GEOLOGICI pag. 163
PAESAGGIO E VERDE pag. 201

ASPETTI DEMOGRAFICI pag. 248
ASPETTI SOCIO ECONOMICI pag. 283
SISTEMA CULTURALE pag. 315
SISTEMA PRODUTTIVO pag. 324
SISTEMA PORTUALE E LITORALE pag. 400
ANALISI DEL COSTRUITO pag. 435
INFRASTRUTTURE E LOGISTICA pag. 505
RETI TECNOLOGICHE pag. 554

LIVELLO PUNTUALE DEL PTCP pag. 576
SERVIZI PUBBLICI pag. 588
STATO DI ATTUAZIONE DEL PUC VIGENTE pag. 609
PARTECIPAZIONE E ANALISI SWOT pag. 638

SINTESI DELLE CRITICITA' E DELLE OPPORTUNITA'

ELABORATO TECNICO RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE - RIR



Introduzione

Impostazione metodologica

L'amministrazione Comunale, nel 2007, ha deciso di avviare i lavori per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale. Con particolare riferimento alle tematiche del nuovo Piano Urbanistico, con provvedimento n° 165, assunto dalla Sindaco in data 26/06/2007, è stato conferito all'Arch. Renzo Piano un incarico di alta collaborazione quale Chief Advisor. Per lo svolgimento di questo incarico e per la realizzazione delle sue finalità sono stati impostati un dettagliato programma di lavoro e una nuova struttura organizzativa denominata Genova Urban Lab composta da un gruppo di tecnici provenienti dallo stesso Comune e da stagisti provenienti da Università italiane e straniere.
Questa nuova organizzazione del lavoro ha previsto, tra l'altro, la costituzione di un "Tavolo delle idee", composto da esperti di livello internazionale in campo giuridico, urbanistico, socio-economico e culturale, che ha avuto funzione propositiva e consultiva e che è chiamata a definire e verificare gli indirizzi progettuali sviluppati dai competenti uffici della Civica Amministrazione, in particolare da Genova Urban Lab.
Nel periodo di giugno-luglio 2007 è stato sviluppato il documento di pianificazione per la costruzione del nuovo Piano Urbanistico Comunale, individuando attività, funzioni e strumenti organizzativi. Si è partiti da una definizione dell'Idea di Città basata su criteri di valorizzazione dell'identità e di sviluppo sostenibile: Il lavoro si è articolato su due percorsi:
1. la trattazione delle politiche pianificatorie
2. l'individuazione dei sistemi di reti e nodi che connotano il territorio genovese.
Il lavoro ha avuto inizio con un Tavolo delle Idee cui hanno partecipato oltre a Renzo Piano, Richard Rogers, Oriol Bohigas e Amanda Burden, tre autorevoli nomi nel campo dell'architettura moderna. L'incontro ha permesso la predisposizione di un documento contenente i principi di crescita sostenibile per la realizzazione del nuovo Piano Urbanistico e, nel tempo, degli elaborati riguardanti la Blue line, la Green line e i brown fields.
I lavori del Tavolo delle Idee sono proseguiti secondo il seguente calendario:

28/9/2007 Sviluppare l'idea di città e definire i nodi prioritari con i relativi obiettivi progettuali
25/10/2007 Individuazione argomenti da approfondire propedeutici al nuovo puc
26/11/07 Grandi infrastrutture e mobilità sostenibile
19/12/2007 Pianificazione infrastrutture
25/1/2008 Pianificazione del verde e dell'ambiente
07/03/08 Corridoi verdi e viali alberati
28/03/08 Rete Piccoli Progetti
18/4//08 Metodologia di lavoro per sviluppo Grandi Progetti
06/2008 stato di avanzamento dei lavori grandi progetti
24/11/09 indirizzi progetto preliminare nuovo PUC
21 e 22/12/09 riqualificazione aree ferroviarie dismesse
18 e 19/01/10 Progetto di riqualificazione Val Polcevera
10/02/10 Centro Storico
30/03/10 Aree ferroviarie dismesse
04/06/10 Progetto di riqualificazione Val Bisagno e Piano del verde
8 e 9/07/10 Ambiti complessi e linea blu
20 e 21/09/10 Genova Smart City, Documento degli obiettivi
25 e 26/11/10 Ipotesi progettuali aree portuali condivisione con Autorità Portuale
20 e 21/01/11 Val Bisagno trasporto pubblico in sede propria – Progetto europeo CATMED
23 e 24/05/11 progetto di condivisione progetto preliminare PUC con stakeholders

Parallelamente sono state organizzate due Conferenze strategiche con lo scopo di fare sistema, di abbandonare il modello dei piani calati dall'alto e per superare gli approcci settoriali, favorire e sviluppare un dialogo fra gli attori sociali e istituzionali per condividere, fin dalle premesse, le azioni e i progetti possibili da mettere in campo, individuando le risorse disponibili e per sviluppare una cultura e un metodo di lavoro orientato alla programmazione e al coordinamento.

Prima Conferenza Strategica
"Patto per Genova 2015- Genova protagonista del suo futuro"- 31 ottobre 2007
A seguito di un percorso preparatorio di incontri con gli interlocutori coinvolti nel tema della portualità, il Comune ha formulato – come previsto nel programma della Sindaco - un'ipotesi di sviluppo del porto molto decisa, basata su un porto strettamente integrato al suo hinterland in un'ottica di "Porto Lungo", al fine di consentire a Genova – ed all'Italia - di essere protagoniste nella logistica e nella portualità europee quale porto di alimentazione da sud del Corridoio 24 Genova-Rotterdam, bilanciando così l'importanza dei porti del Nord Europa con conseguente aumento dei traffici e relativo sviluppo economico.
La proposta del "Porto Lungo", condivisa dagli operatori del settore ad ogni livello, è stata inserita nella relazione del Piano Operativo Portuale approvato dall'Autorità Portuale di Genova ed ha consentito e l'introduzione di un tema fondamentale per lo sviluppo della città e l'avvio di un di dibattito politico, fino ad oggi pressoché inesistente.
Il lavoro di Urban Lab ha inoltre implementato il precedente Affresco di Renzo Piano ed valutato il progetto del Politecnico di Torino "Siti", di collegamento con navette dedicate tra il porto genovese ed il retroporto nel Basso Piemonte, nella pianificazione territoriale.

Seconda Conferenza Strategica
"L'Industria e la Ricerca Scientifica a Genova - Genova Protagonista del suo futuro"- 7 Maggio 2008
Nel percorso preparatorio si sono incontrate le imprese operanti e/o aventi sede a Genova in settori innovativi legati alla ricerca. Si è riscontrato un forte interesse concreto da parte del mondo imprenditoriale e si è creato un clima positivo di rapporto, essenziale per un processo di reindustralizzazione della città. Durante la Conferenza, le imprese, presenti ai massimi livelli, hanno presentato i loro progetti su Genova. Il Comune ha, a sua volta, condiviso le proposte per promuovere e supportare l'insediamento di nuove attività produttive e la crescita di quelle esistenti attraverso:
- Ordinamento, razionalizzazione e promozione del sistema di scuole internazionali presenti nel territorio genovese; - creazione del Politecnico di Genova, in rete con gli altri Politecnici del Nord ovest - Creazione della società/agenzia di Marketing Territoriale in collaborazione con CCIAA e Confindustria Genova
- Da questo incontro tra il mondo imprenditoriale, della ricerca ed istituzionale è scaturita la proposta di creare un Comitato Guida che riunisca le tre categorie, mirato ad individuare condizioni ottimali ed azioni necessarie per lo sviluppo economico legato all'innovazione.
- Il completamento del portale web dedicato all'Uc5. In fase conclusiva i programmi ministeriali che consentiranno la partecipazione on line dei cittadini sui nuovi progetti urbanistici.



- L'avvio, in forma sperimentale ed in collaborazione con Urban Lab, della comunicazione in materia urbanistica rispetto ai piccoli progetti dei Municipi.
In particolare:
La Costituzione dell'Ufficio Città Partecipata in relazione ai grandi temi di trasformazione urbanistica,Tempi della Città, Educazione Ambientale e Agenda 21

Conferenza Strategica Genova e il Mediterraneo

"Genova ed il Mediterraneo" - 10 dicembre 2008
Il Comune di Genova ha organizzato una Conferenza strategica, presso il circolo Autorità Portuale, via Albertazzi 3. L'evento è stato coordinato dall'Assessore Andrea Ranieri e ha visto una qualificata partecipazione di rappresentanti dell'economia, della cultura e della ricerca.
Durante l'incontro è stato sottolineato soprattutto il potenziale di sviluppo per Genova che potrà derivare dalla crescita del Nord Africa e dell'Africa interna.
Il confronto tra i partecipanti ha evidenziato come lo sviluppo della città passi quindi non solo dalla capacità di intercettare i traffici merci in transito dal Pacifico. Lo sviluppo endogeno del Mediterraneo è stato visto come fattore decisivo per una Genova crocevia fra il Sud e il Nord del Mediterraneo stesso e punto di connessione con l'Europa non solo da un punto vista produttivo e logistico ma anche culturale e sociale.
Quindi Genova come "il" porto d'Africa per ridefinire la stessa idea di Nord-Ovest.

Tenendo quindi conto anche delle indicazioni emerse nelle conferenze strategiche sono state definite le linee guida per il nuovo Piano urbanistico comunale. L'organizzazione del PUC è stata suddivisa in alcune macroattività, dedicate alla formazione del nuovo strumento urbanistico, alla sua promozione e alla sua gestione operativa.
In particolare per le attività a carattere procedurale (Legge Urbanistica Regionale 36/97) sono stati individuati i contenuti e i tempi da rispettare quali elementi e vincoli imprescindibili nella costruzione del progetto. Su tale presupposto normativo si innesta la strategia progettuale che costituisce l'elemento significativo della costruzione del piano, che deve svolgersi nel rispetto della Legge Urbanistica Regionale. Alla base del PUC è posta la definizione dell'**Idea di Città** basata su criteri di valorizzazione dell'identità e di sviluppo sostenibile. Questa idea si articola su due percorsi: le politiche pianificatorie e i sistemi di **reti e nodi** che connotano il territorio genovese.
Tale pianificazione supera il concetto di una zonizzazione indifferente al territorio, operando in una logica di sistema fondata su diverse tipologie di **reti**, quali quelle dei trasporti (grandi infrastrutture e reti di trasporto urbano), quelle ambientali (le aree verdi, i sistemi di risorse ecologiche, la circolazione delle acque marine e le reti idriche), nonché quelle del patrimonio antropico-culturale (i sistemi territoriali paesaggistici, le ville e i percorsi storici, i Rolli, ecc.).
In questo contesto è importante individuare i **nodi** interessati da una o più reti, che costituiscono ambiti significativi da valorizzare e/o riqualificare sia in termini di organizzazione funzionale degli spazi sia sotto il profilo della qualità urbana. I nodi interessati da una o più reti costituiscono le aree soggette a maggior trasformazione per le quali è stata sviluppata una progettazione specifica.

Grandi progetti (aree di trasformazione): Nel tessuto edificato, con particolare riguardo alle aree dimesse e/o dismettibili, sono stati individuati ambiti territoriali con caratteristiche di complessità in quanto: nodi connessi a reti di significativa importanza quali infrastrutture, reti ambientali, culturali, ecc., aree connotate dalla compresenza di diverse problematiche quali il degrado edilizio, il degrado sociale, la presenza di mix funzionali incompatibili, la scarsa vivibilità, le carenze ambientali, ecc., luoghi interessati da molteplici proposte progettuali fra loro disorganiche.

Piccoli progetti : sono progetti dimensionalmente contenuti, di agevole fattibilità e d'impegno economico contenuto, articolati nel sistema di percorsi e spazi urbani verdi, quale rete di connessione con gli obiettivi prevalenti della riqualificazione ambientale, sociale, della vivibilità e della sicurezza urbana. Allo scopo è stata individuata una specifica metodologia operativa volta alla selezione delle idee progettuali secondo elenchi rinnovabili ed implementabili; a tal fine si è ritenuto fondamentale il supporto dei Municipi, anche quali riferimenti per l'organizzazione delle forme di partecipazione della popolazione nell'individuazione delle priorità e delle esigenze da considerare. Nell'ambito di tali elenchi è apparso opportuno integrare progetti già presentati all'Amministrazione, ed in parte selezionati mediante apposite gare, relativi al miglioramento della qualità sociale, in coerenza con il Piano Regolatore Sociale, ed al perseguimento della sicurezza urbana.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 1/2009, sono stati approvati gli "Indirizzi di Pianificazione". Gli indirizzi di pianificazione costituiscono linee guida e preambolo per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale. Essi definiscono i criteri di fondo attraverso i quali si intende orientare la gestione urbanistica del territorio nei prossimi anni, mentre tratteggiano le linee di sviluppo della città (economiche, infrastrutturali, etc.) che sono state approfondite nei successivi atti di elaborazione del PUC.

La pianificazione del territorio sarà indirizzata al conseguimento di alcuni primari obiettivi - come riportati nell'allegato A – relativi ai seguenti temi:

- Genova città portuale e città marittima
- costruire sul costruito là dove il territorio lo consenta e diradare nei centri storici
- recuperare il rapporto città-mare favorendo lo sviluppo economico della città
- privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato
- rendere compatibili grandi progetti con la realizzazione di opere più piccole in tempi brevi
- informare e far partecipare i cittadini alle scelte di pianificazione e trasformazione urbana
- qualità urbana ed architettonica dello spazio
- equità sociale
- mix funzionale

Tra gli allegati approvati nella Delibera degli Indirizzi è compresa la Linea Verde, la Linea Blu, i Brown fields, gli ambiti complessi e l'elenco dei piccoli progetti.



Il lavoro del primo anno, svolto secondo le indicazioni dell'Arch. Renzo Piano, è stato sintetizzato nel Quaderno n° 1 pubblicato e distribuito alla fine del 2008. Questo ha permesso di considerare conclusa la prima fase di studio e di lavoro propedeutico all'adozione del nuovo Piano Urbanistico Comunale.
Per assicurare continuità al qualificato apporto dell'Arch. Renzo Piano e al contempo un approfondimento rispetto alle scelte di sviluppo della città anche da un punto di vista socio-economico è stato individuato nel Prof. Richard Burdett, docente di Architettura e Urbanistica presso la "London School of Economics and Political Science", già Advisor del Sindaco di Londra, la persona in possesso della professionalità necessaria.
Il lavoro per la redazione del nuovo PUC intende quindi affrontare il tema della città, il suo futuro, il suo territorio come un progetto unitario.
In questo contesto la pianificazione urbanistica e l'architettura non devono costituire due diversi modi di vedere e di lavorare, ma devono integrare i loro apporti alle diverse scale, per definire un prodotto unico e nel contempo articolato: non solo vedere, ma sentire il territorio della città come un organismo le cui componenti non sono parti indifferenziate, ma ognuna ha un preciso ruolo da conoscere e valorizzare.
Costruire quindi un disegno strategico che individui l'ossatura di questo organismo, i sistemi delle reti infrastrutturali, sociali, ecologiche, naturali, storico-artistiche, che rappresentano le sue peculiari connotazioni, che ne definiscono l'identità, da salvaguardare nell'evoluzione, da cogliere come riferimento per uno sviluppo sostenibile.
Riconoscere i nodi territoriali, quegli ambiti speciali, in posizione significativa, dove le diverse componenti convivono talvolta in maniera contraddittoria, dove occorre collegare ed allacciare lo spazio al più ampio disegno delle reti, superare la monofunzionalità, eliminare il degrado, compiere precise scelte in materia ambientale e sociale.
Si è scelto quindi, in una prima fase, di lavorare per produrre idee, sospendere i procedimenti analitici dell'urbanistica tradizionale, le incombenze prescrittive, per pensare al ruolo della città, ai modi per rinnovarla e farla vivere.
Ciò significa analizzare e sintetizzare nel contempo le sue parti, operare scelte alla grande scala delle relazioni territoriali e contemporaneamente scendere sui singoli interventi sperimentandone la progettazione, talvolta anche la ricerca architettonica, pervenire quindi alle scelte di pianificazione ed alle normative di attuazione come sintesi di queste esperienze progettuali, selezionando gli elementi significativi quali riferimenti cardine per i successivi sviluppi.

Struttura del piano

Il P.U.C. 2010 è organizzato in tre livelli:

- il **Livello territoriale di area vasta** (scala 1:300.000, 1:25.000)
- il **Livello urbano di città** (scala 1:25.000)
- il **Livello locale di Municipio** (scala 1:10.000 e finestre 1:5.000, 1:2000)

Il **Livello territoriale di area vasta** illustra la collocazione della Città di Genova nel contesto del Mediterraneo, dell'Europa e del nord-ovest e contiene:

1. l'indicazione delle azioni e degli interventi necessari per assicurare l'integrazione e l'estensione del sistema portuale genovese (efficacia propositiva);
2. l'indicazione dei temi selezionati per orientare lo sviluppo della Città durante il periodo di efficacia del Piano (efficacia propositiva);
3. l'indicazione dei temi e delle azioni per il coordinamento della pianificazione territoriale con il territorio ligure e provinciale di Genova, soprattutto nel settore delle infrastrutture e dei servizi di interesse generale (efficacia propositiva).

Il **Livello Urbano di città**, in scala 1:25.000, rappresenta l'assetto urbanistico complessivo della Città e comprende:

1. l'indicazione delle aree di relazione con i Comuni della cintura all'interno dei quali possono essere concordati l'assetto urbanistico dei servizi e delle infrastrutture (efficacia propositiva);
2. la selezione dei temi e delle azioni per il coordinamento della pianificazione urbanistica, specie in materia di edilizia residenziale pubblica e sociale ed attività produttive (efficacia propositiva)
3. gli elementi della coesione e dell'organizzazione complessiva del territorio con i relativi Temi guida, di livello generale e per ciascun Municipio (efficacia di direttiva);
4. l'indicazione della rete delle infrastrutture per la mobilità urbana e territoriale, compreso il sistema dei parcheggi di cintura (efficacia di direttiva);
5. la localizzazione dei servizi di scala territoriale e urbana di interesse generale, compreso il sistema per lo smaltimento dei rifiuti (efficacia di direttiva);
6. la localizzazione delle aree di relazione con il Porto al fine del raggiungimento della prescritta intesa (efficacia di direttiva);
7. l'indicazione dei limiti del territorio urbano (linea verde e linea blu con efficacia prescrittiva)
8. l'indicazione del territorio di presidio ambientale ed il territorio non insediabile (efficacia prescrittiva);
9. la localizzazione del sistema produttivo urbano e territoriale (efficacia di direttiva);
10. la localizzazione delle aree riservate all'edilizia residenziale pubblica e sociale (efficacia di direttiva);
11. la localizzazione dei Distretti di Trasformazione di livello urbano (efficacia di direttiva));
12. la localizzazione del sistema del verde urbano e territoriale (efficacia prescrittiva);
13. la localizzazione degli elementi di valore storico, monumentale e paesaggistico (efficacia prescrittiva);

Il **Livello locale di Municipio**, in scala 1:10.000, rappresenta l'assetto urbanistico locale sulla base dell'articolazione territoriale dei Municipi e comprende:

1. l'indicazione dei Temi guida per il territorio di ciascun Municipio (efficacia direttiva);
2. la suddivisione del territorio in **Ambiti di Conservazione e di Riqualificazione**, entro i limiti del territorio urbano e di quelli nel territorio di presidio ambientale (efficacia prescrittiva);
3. l'indicazione della rete delle infrastrutture per la mobilità urbana e locale, compreso il sistema dei parcheggi residenziali (efficacia di direttiva);
4. la localizzazione dei servizi di scala locale, compreso il sistema per la raccolta differenziata dei rifiuti (efficacia di direttiva);
5. la localizzazione dei Distretti di Trasformazione di livello locale (efficacia prescrittiva);

Le **Norme di Congruenza e di Conformità** del Piano, articolate nei quattro livelli della Struttura e **Disciplina di Livello Puntuale del P.T.C.P.;**

Il **Quadro della Pianificazione Urbanistica vigente** che viene fatta salva sino al compimento dei relativi termini di efficacia/attuazione.



Il **Rapporto Ambientale** (integrativo e sostitutivo dello Studio di Sostenibilità Ambientale) al fine della relativa Valutazione strategica, con l'indicazione delle previsioni e dei progetti da sottoporre a procedure di Screening e V.I.A. e degli indicatori ambientali necessari per il monitoraggio.

Allegati del Piano in materia di:

1. **Rapporto di incidente rilevante;**
2. **Disciplina turistico-ricettiva;**
3. **Repertorio dei progetti di intervento per i Municipi.**

La pianificazione di settore del Comune di Genova deve coordinarsi con le previsioni di Piano; in particolare si citano in corso di redazione: Piano Urbano della Mobilità, Piano del Verde e Piano delle Energie rinnovabili.

Sviluppo sostenibile: definizione e risorse

Il principio dello sviluppo sostenibile costituisce un utile riferimento nella definizione di criteri di sviluppo che interverranno, qualora attinenti la realtà territoriale, in modo flessibile nelle politiche ambientali per definire obiettivi e priorità, nonché per valutare la sostenibilità delle politiche di settore.
Il concetto di sostenibilità ambientale dello sviluppo economico e territoriale è riconducibile ai seguenti obiettivi generali:
Progressiva riduzione degli indici di consumo energetico e di degrado delle risorse;
Sostituzione delle risorse non rinnovabili con risorse rinnovabili.

La Carta di Aalborg così definisce le linee prioritarie per una politica di sviluppo sostenibile:
"*Le città riconoscono che il capitale di risorse naturali, atmosfera, suolo, acque e foreste, è divenuto il fattore limitante del loro sviluppo economico e che pertanto è necessario investire in questo capitale. Ciò comporta in ordine di priorità:*
1. investire nella conservazione del rimanente capitale naturale, ovvero acque di falda, suoli, habitat per le specie rare;
2. favorire la crescita del capitale naturale riducendo l'attuale livello di sfruttamento, in particolare per quanto riguarda le energie non rinnovabili;
3. investire per ridurre la pressione sul capitale di risorse naturali esistenti attraverso un'espansione di quelle destinate ad usi antropici, ad esempio gli spazi verdi per attività ricreative all'interno delle città, in modo da ridurre la pressione sulle foreste naturali;
4. migliorare l'efficienza dell'uso finale dei prodotti, ad esempio utilizzando edifici efficienti dal punto di vista energetico e modalità di trasporto urbano non nocive per l'ambiente.
La definizione di obiettivi di sostenibilità deve pertanto partire dalla considerazione delle analisi critiche degli elementi di insostenibilità che caratterizzano il modello locale di sviluppo per individuare obiettivi generali ed azioni specifiche che consentano innanzitutto di invertire le tendenze più critiche e rilevanti, senza per questo rinunciare, nel medio periodo, a più significativi obiettivi di sostenibilità .

Al proposito i primari riferimenti per la costruzione del PUC sono stati gli indirizzi di pianificazione:

1. Genova futura come città integrata, compatta e sostenibile che imposta il suo sviluppo su una valorizzazione delle risorse che connotano la sua identità. Il sistema città-porto esalta la sua posizione nell'arco del Mediterraneo, si collega con le reti europee, e razionalizza le funzioni a mare potenziandosi nell'oltreappennino. La città recupera spazi, ritrova il rapporto con il verde e il mare, integra funzioni, migliora la qualità di vita.
2. La linea verde e la linea blu quali espressioni della relazione fra la città compatta, il territorio verde, ed il mare, da preservare, migliorare, ricostruire.
3. Ricostruire il rapporto con il verde come rapporto reale tra la natura e la città. Riconoscere un confine tra il verde e la città compatta, oltre il quale la città non si espande. Riequilibrare gli spazi vuoti o verdi con il costruito, realizzare una rete di percorsi e spazi verdi anche piccoli.
4. Ricostruire il rapporto della città con il mare come rapporto reale tra l'acqua e la terra. Il rapporto città-mare deve esprimersi non solo attraverso il porto, ma mediante un legame con il territorio più ampio e complesso: ritrovare il mare perseguendo la trasparenza contro l'opacità; perseguire la visibilità, la fruibilità e l'accessibilità del litorale.
5. Costruire sul costruito come riqualificazione e completamento piuttosto che espansione. Non prevedere nuove periferie che comportano costi sociali, ambientali ed economici non sostenibili, consumi territoriali ed infrastrutturali. Crescere attraverso il recupero del tessuto urbano, la riconversione di aree o edifici dismessi favorendo le aree accessibili e dotate di servizi.
6. Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato come obiettivo prioritario della mobilità urbana. Perseguire un buon sistema di trasporto pubblico mediante selezionati investimenti, limitare la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico in città, privilegiare i parcheggi d'interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali significative. La sostenibilità è perseguita sia tramite l'intermodalità delle tipologie di trasporto pubblico sia mediante l'adozione di soluzione alternative eco-compatibili (via ferro, via gomma, via mare, impianti di risalita, ecc.).
7. I grandi progetti e i piccoli progetti come trasformazione dei grandi ambiti e contestuale recupero e valorizzazione delle aree a livello di quartiere. Adottare una strategia di pianificazione che tenga conto delle diverse scale: i grandi progetti, per la loro complessità ed i lunghi tempi di attuazione, richiedono una programmazione per fasi con organizzate forme di partecipazione dei soggetti interessati e dell'intera comunità; i piccoli progetti avviati con modalità e tempi rapidi contribuiscono tempestivamente al miglioramento della qualità urbana, risultano subito percepibili e fruibili dai cittadini e consentono una loro diretta partecipazione.
8. La qualità urbana come requisito essenziale per ogni progetto di riqualificazione**;** la qualità e la bellezza architettonica degli spazi non sono un'astrazione superficiale, ma vanno perseguite per la loro ricaduta fondamentale sulla vita della comunità. La qualità urbana è conseguita tramite progetti sostenibili che integrano le diverse valenze funzionali.
9. L'integrazione sociale come un imprescindibile principio della pianificazione urbanistica e dell'architettura. Le periferie e la città interiorizzano la frontiera che le divide e diventano due mondi separati. Per evitare la creazione di quartieri emarginati e coordinare le diverse parti della città metropolitana occorre riqualificare i centri esistenti e realizzare spazi che prevedano eque integrazioni sociali.
10. I concorsi, strumento per lo sviluppo delle previsioni di pianificazione e della progettazione pubblica come occasione di confronto sia di livello nazionale ed internazionale (grandi progetti) che a scala locale (piccoli progetti).



Una comunità da accompagnare verso nuovi obiettivi (CENSIS)

Al posizionamento obiettivamente lusinghiero di Genova nella graduatoria 2010 della qualità della vita delle province italiane, così come nel rating degli ecosistemi urbani, fa da contraltare un'opinione pubblica che non sembra del tutto consapevole delle posizioni conquistate. I dati sulla percezione soggettiva dei fenomeni, infatti, rilevati attraverso indagini dirette presso la popolazione delle 107 province italiane, collocano Genova al 54° posto in graduatoria per quanto concerne tutte le variabili non reddituali che attengono alla qualità della vita (servizi, ambiente, assistenza, ecc.). Ancora più drastiche le opinioni in merito all'evoluzione della qualità della vita negli ultimi 2/3 anni. In questo caso le opinioni dei genovesi sono tali da collocare la provincia all'88° posto di questa particolare graduatoria. Per spiegare questi dati sarebbe facile chiamare in causa l'argomento della "personalità modale" dei liguri, tradizionalmente molto orientati alla critica (il cosiddetto "mugugno"). In realtà quello che occorre chiedersi è quanto i cambiamenti che la città ha saputo proporre negli ultimi anni siano stati davvero in grado di "percolare" nel tessuto sociale locale improntando in senso positivo le valutazioni sulla realtà in essere.
Infatti, se è indubbio che la città sia oggi maggiormente fruibile, più pulita, più accogliente e più sicura rispetto agli anni scorsi, è anche vero che la trasformazione delle vocazioni produttive e la perdita di alcune storiche sicurezze di fondo (il lavoro a tempo indeterminato, la previdenza più o meno certa, l'accesso non oneroso ai servizi sanitari) possono aver creato una sorta di disorientamento che si traduce in valutazioni non sempre positive nei confronti della città.
Più in generale è ipotizzabile che di fronte ai potenti processi di trasformazione economica e sociale sopra descritti, dosi addizionali di qualità della vita non siano state finora sufficienti a guardare con una certa serenità ai processi in corso, né a produrre la necessaria fiducia nelle "visioni di futuro" della città.
Quella genovese è una sicuramente una comunità operosa che da questo suo carattere ha sempre tratto le energie necessarie per *"stare al mondo"* in modo dignitoso. E' dunque difficile che possa trovare appagamento in un'offerta di "buon vivere", per quanto oculata. Più probabile che possa trovare interesse in una politica locale che conduca verso un obiettivo, una destinazione precisa per la città. Che incoraggi e aiuti quella "ri-costruzione del proprio mondo" – di cui i genovesi hanno probabilmente bisogno - attraverso una prassi dotata di senso e di forte intenzionalità.
Per garantire il "percolamento nelle opinioni" di alcuni concreti traguardi in tema di vivibilità urbana è necessario che la comunità genovese sia chiamata a ragionare insieme sul proprio futuro e si doti di strumenti di analisi, di previsione, di "destinazione" degli sforzi collettivi. Una comunità diventa tale non solo perché dispone della stessa storia, delle stesse radici culturali, della stessa operosa attitudine al far bene, ma soprattutto perché condivide visioni e obiettivi. Adottando questa impostazione il compito dell'Amministrazione cittadina in questa fase di promozione degli sforzi compiuti con il Piano Urbanistico diviene chiaro: aggregare le eccellenze o le potenzialità della città e dei suoi protagonisti dentro una specificità, un modo di vivere e di agire che contenga un riferimento di senso, una specificità, un progetto di futuro. Dal punto di vista delle politiche locali, in campo urbanistico come nel settore del welfare, tutto ciò si traduce in uno sforzo di integrazione che riempie di senso l'azione amministrativa e che ne ottimizza - cosa divenuta di importanza cruciale - i costi complessivi.
Ma per *far "respirare" la comunità* e far sì che i cittadini ne percepiscano la forza, il calore, il significato securizzante, occorre presidiare almeno tre distinte dimensioni:

- quella del recupero della capacità di connessione, di costruzione di relazioni, di stare insieme, aggregare, includere. Dall'analisi delle interviste a testimoni privilegiati condotte dal Censis nel periodo compreso tra dicembre 2010 e febbraio 2011, emerge con chiarezza la presenza di una notevole frammentazione, di una certa attitudine alla difesa di interessi individuali o di microgruppi, di una erosione degli spazi di aggregazione e di azione collettiva. Ma se il sociale e il territorio rimangono senza presidi né opportunità con cui connettersi si finisce per vivere uno accanto all'altro in modo indistinto e seriale e si riproducono le dinamiche impoverenti dello scenario nazionale smarrendo la forza di trascinamento di un'identità locale storicamente molto presente in città;
- quella del recupero delle soggettività locali più significative in parte sopite e in parte ritratte nella dimensione individuale, aziendale o associativa. Nell'attuale operazione di ridefinizione vocazionale e identitaria Genova ha bisogno della sua borghesia dirigente. I contesti più prosperi sono infatti quelli nei quali la borghesia dirigente definisce se stessa in un rapporto genuinamente democratico con la comunità da cui proviene, consapevole che senza di essa non avrebbe raggiunto i risultati acquisiti e consapevole del proprio ruolo inevitabile in una fase di complessa transizione;
- quella del recupero del "senso dei luoghi". Non solo dei monumenti storici o degli spazi centrali assunti a nuova vita, ma dei tanti pezzi di città, dei quartieri, delle frazioni. Luoghi presidiati e integrati, con un buon livello di autosufficienza e di capacità di auto contenimento della popolazione. Luoghi mai periferici anche se collocati ai margini, luoghi da abitare, da frequentare, luoghi da tutelare perché beni comuni che appartengono alla comunità e contribuiscono a definirne i caratteri.

Nel presidio di queste tre dimensioni si gioca in buona sostanza la possibilità, per Genova di recuperare un *agire comunitario* che consenta di affrontare meglio le criticità in essere (la sicurezza, la qualità della vita, l'integrazione delle politiche sociali, le domande dell'universo giovanile) sia le sfide per un nuovo ciclo di sviluppo basato su un'ampia partecipazione soggettuale. Una *comunità che agisce* fa pratica quotidiana di sussidiarietà, non delega i suoi problemi a soggetti sovra-ordinati ma coopera, monitora, si mette in gioco. Pretende *sforzi di destinazione* da parte delle elite locali per poi scegliere e partecipare alla loro realizzazione.

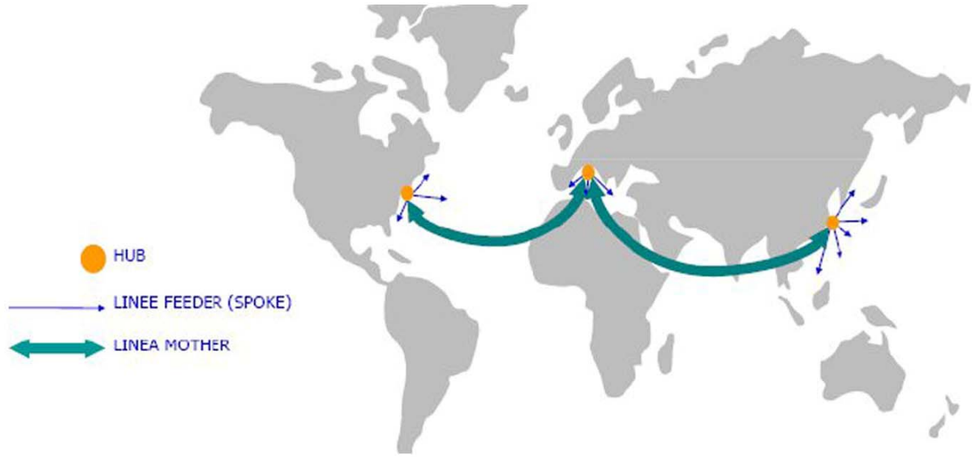
Il ruolo di Genova in Europa

Ai fini di orientare le strategie di sviluppo sostenibile di Genova non si può prescindere da considerare il sistema città - porto in modo integrato, quale polo attrattore e generatore di attività economiche ed occupazione, fornitore di servizi e qualità di vita e di lavoro. Occorre pertanto indagare tali aspetti alle diverse scale partendo dalla scala internazionale, definire il ruolo della città porto in relazione alle reti europee , nell'ambito mediterraneo e nell'arco costiero regionale, confrontare le dinamiche che lo interessano con gli sviluppi di altri significativi poli portuali, pervenire quindi a obiettivi ed azioni coerenti con le potenzialità e le risorse riconoscibili per il territorio genovese,

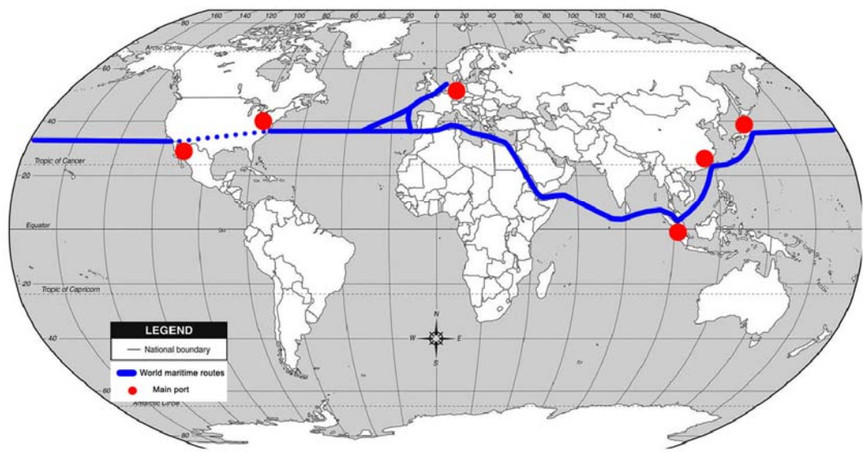
Nell'era della globalizzazione il trasporto delle merci è diventato uno dei settori trainanti dell'economia mondiale con un effetto moltiplicatore del 2.76 per quanto riguarda il reddito e del 2.03 per quanto concerne l'occupazione.
Le città-porto sono tornate ad assumere un ruolo privilegiato nella competitività di una nazione rispetto ad un'altra.
In questa logica, a maggior ragione nell'ottica dello sviluppo portuale della città di Genova, diventa fondamentale intercettare i flussi di merci provenienti dal sud-est asiatico tramite il canale di Suez.
Nell'ottica del trasporto Hub&Spoke la scelta di uno scalo rispetto ad un altro dipende principalmente da tre fattori:
Collocazione rispetto ai flussi di traffico delle merci
Efficienza del nodo (porto, dogana, retro porto, servizi etc.)



Efficienza delle reti infrastrutturali

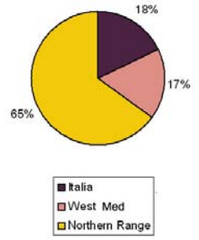


BARICENTRICITA' EUROPEA ALL'INTERNO DELLE ROTTE "PENDULUM"



Nel 2007 su 59 M di containers transitati in Europa il Nord ne ha gestiti il 65%, il bacino occidentale del Mediterraneo il 17%. In Italia è transitato il 18% ripartito principalmente tra i porti di Genova(17%), la Spezia(11) e Gioia Tauro (32%) il restante tra gli altri porti.

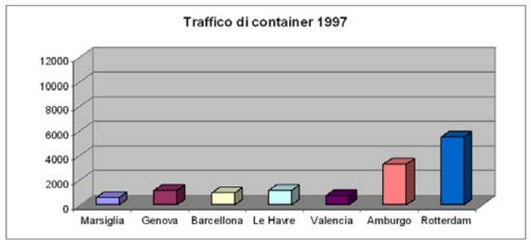
Ripartizione dei container nei 3 sistemi portuali



DISTRIBUZIONE DEI CONTAINER FRA I 3 PRINCIPALI SISTEMI PORTUALI EUROPEI

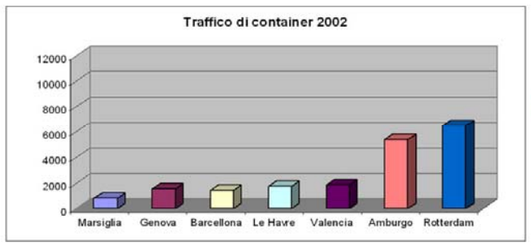






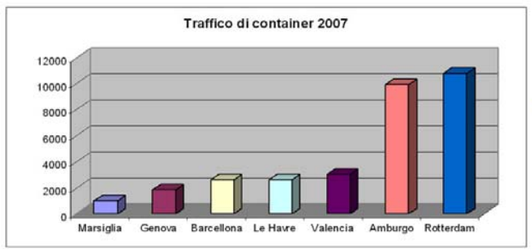
Nel 1997 su 24,5 Milioni di container transitanti in Europa

Genova ne gestiva il 5% (1,18 M)
Marsiglia ne gestiva il 3% (0,62 M)
Barcellona ne gestiva il 4% (0,97 M)
Le Havre ne gestiva il 5% (1,18 M)
Valencia ne gestiva il 3% (0,83 M)
Amburgo ne gestiva il 14% (3,33 M)
Rotterdam ne gestiva il 23% (5,49 M)



Nel 2002 su 36,8 Milioni di container transitanti in Europa

Genova ne gestiva il 4% (1,53 M)
Marsiglia ne gestiva il 2% (0,82M)
Barcellona ne gestiva il 4% (1,42 M)
Le Havre ne gestiva il 5% (1,72 M)
Valencia ne gestiva il 5% (1,81 M)
Amburgo ne gestiva il 15% (5,37 M)
Rotterdam ne gestiva il 18% (6,51 M)

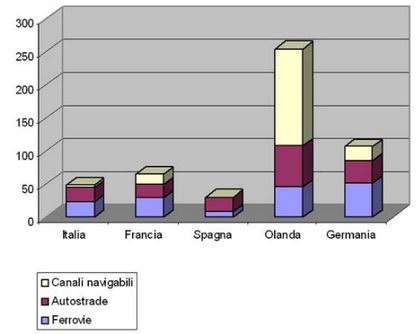


Nel 2007 su 59,1 Milioni di container transitanti in Europa

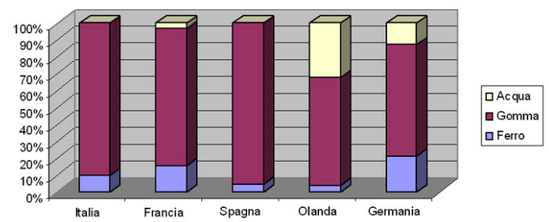
Genova ne gestiva il 3% (1,85 M)
Marsiglia ne gestiva il 2% (1,00 M)
Barcellona ne gestiva il 4% (2,61 M)
Le Havre ne gestiva il 4% (2,63 M)
Valencia ne gestiva il 5% (3,04 M)
Amburgo ne gestiva il 17% (9,90 M)
Rotterdam ne gestiva il 18% (10,79 M)

Per valutare l'efficienza di un nodo infrastrutturale portuale è necessario valutare diversi aspetti e dotazioni che ogni porto mette a disposizione quali la profondità dei fondali, la lunghezza delle banchine, la superficie totale dell'area portuale e di quella messa a disposizione per i containers, il numero di gru adibite alla movimentazione delle merci e la capacità di movimentazione di containers (TEUs/anno).
Per valutare le criticità/opportunità del porto di Genova si è ritenuto opportuno valutare lo stato di esercizio dello stesso rispetto ad alcuni porti italiani ed europei.
L'efficienza dei porti presi in esami, intesa come capacità di gestione di containers (n°) per ogni mq di banchina è la seguente:
Genova 1.37
Valencia 2.28
Barcellona 2.69
Rotterdam n.d.
Amburgo 2.39
Marsiglia n.d.
Le Havre 1.05

Naturalmente non basta considerare l'arrivo e la movimentazione di merci e containers in area portuale ma anche la capacità di un nodo di relazionarsi con il territorio. In questo senso l'Italia soffre un consistente ritardo rispetto ai principale paesi europei per quanto riguarda la dotazione quantitativa e qualitativa delle proprie infrastrutture.
In totale l'Italia possiede 48.9 Km di infrastrutture ogni 1000 Kmq di territorio, la Francia 65.3 Kmq, la Spagna 30.3 Kmq, la Germania 106.7 Kmq, l'Olanda 254.8.



Inoltre l'Italia soffre uno squilibrio notevole rispetto ad altri paesi europei nella ripartizione modale degli spostamenti delle merci via terra con più del 90% dei trasporti effettuati su gomma contro una media europea del 79%, inoltre in Italia è praticamente nullo il trasporto su acqua mentre in Europa si attesta sul 6.5%.





Tav. a4

Ripartizione delle modalità di trasporto di merci via terra

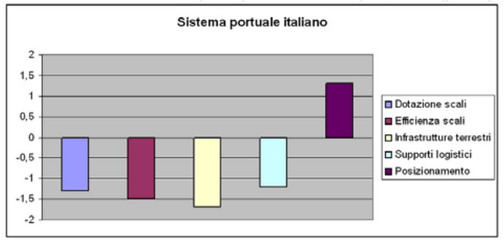
(valori percentuali; tonnellate-Km)

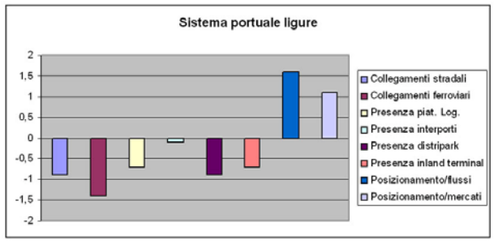
PAESI	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trasporti ferroviari										
EU15 (1)	15,8	15,2	14,6	14,9	14,3	13,9	14,1	14,0	14,0	14,4
Germania	19,3	18,7	17,4	18,2	17,7	17,9	18,6	19,1	20,3	21,4
Spagna (2)	10,3	8,3	7,9	7,2	6,8	5,9	5,7	5,1	4,8	4,6
Francia	22,2	21,5	20,0	20,6	19,0	19,0	18,1	17,0	16,0	15,7
Italia (3)	11,6	10,8	10,8	11,0	10,6	9,6	10,4	10,5	9,7	9,9
Olanda	3,0	3,1	3,1	3,7	3,4	3,3	3,8	3,8	3,6	4,1
Trasporti stradali										
EU15 (1)	76,4	77,1	77,9	77,6	78,3	78,9	79,2	79,1	79,3	79,1
Germania	64,4	65,0	67,4	66,1	67,2	67,0	67,8	66,9	66,0	65,9
Spagna (2)	89,7	91,7	92,1	92,8	93,2	94,1	94,3	94,9	95,2	95,4
Francia	74,9	75,3	76,8	76,0	77,9	77,8	78,8	79,9	80,5	80,9
Italia (3)	88,3	89,1	89,1	89,0	89,4	90,4	89,5	89,5	90,3	90,1
Olanda	61,4	63,8	64,8	63,4	63,0	63,3	64,6	65,0	65,8	63,6
Trasporti per vie interne navigabili										
EU15 (1)	7,8	7,7	7,5	7,6	7,4	7,2	6,8	6,8	6,7	6,5
Germania	16,3	16,2	15,2	15,7	15,1	15,1	13,6	14,0	13,6	12,8
Spagna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francia	2,9	3,2	3,2	3,4	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4
Italia (3)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Olanda	35,6	33,1	32,1	32,9	33,5	33,4	31,6	31,2	30,6	32,3

Fonte: Eurostat.

(1) Valori stimati. – (2) Valori stimati per gli anni 1997 e 1998. – (3) Valori stimati per gli anni 1997,1998 e dal 2001 al 2006.

Il sistema portuale italiano nel suo insieme soffre di una cronica sottodotazione infrastrutturale ed una scarsa efficienza degli scali. L'unica peculiarità è legata alla posizione geografica rispetto sia ai flussi di merci che ai mercati finali dei prodotti.





Vantaggi e svantaggi competitivi del sistema portuale italiano (1)

(medie semplici dei rating assegnati dagli operatori)

	Vs. porti del *Northern Range*	Vs. altri porti del *West Med*
Dotazione infrastrutturale degli scali	**-1,3**	**-1,0**
Dotazione di gru dalla portata adeguata	-1,2	-0,7
Capacità e lunghezza delle banchine	-1,1	-0,9
Profondità degli scali	-1,4	-1,2
Dotazione di piazzali e magazzini	-1,4	-1,1
Efficienza degli scali	**-1,5**	**-1,2**
Tempi e costi dei servizi portuali	-1,2	-0,8
Affidabilità e continuità dei servizi portuali	-1,4	-1,1
Espletamento pratiche doganali (tempi e costi)	-1,9	-1,6
Infrastrutture terrestri	**-1,7**	**-1,6**
Disponibilità collegamenti stradali e autostradali	-1,9	-1,7
Disponibilità di collegamenti ferroviari	-2,0	-1,8
Disp.tà allacci tra porti e infrastrutture terrestri	-1,3	-1,2
Supporto centri logistici	**-1,2**	**-0,8**
Presenza di piattaforme logistiche	-1,4	-0,8
Presenza di interporti	-1,2	-0,7
Presenza di distripark	-1,1	-0,9
Presenza di inland terminal	-1,1	-0,7
Posizionamento	**1,3**	**1,1**
Rispetto alle principali direttrici marittime	1,4	1,1
Rispetto ai principali mercati europei	1,1	1,0

Fonte: indagine Banca d'Italia. Cfr. la sezione *Note metodologiche*.

(1) Alle risposte fornite dagli operatori (9 osservazioni) sono stati assegnati i seguenti valori: +2: vantaggio fondamentale; +1: vantaggio di medio rilievo; 0: fattore non molto rilevante; -1: svantaggio di medio rilievo; -2: svantaggio fondamentale.

Vantaggi e svantaggi competitivi degli archi portuali italiani (1)

(medie semplici dei rating assegnati dagli operatori)

	Liguria e alto Tirreno	Napoli e Salerno	Alto Adriatico	Scali di *transhipment*
Collegamenti stradali e autostradali	-0,9	-1,4	-0,8	0,0
Collegamenti ferroviari	-1,4	-1,4	-0,5	0,3
Presenza di piattaforme logistiche	-0,7	-0,6	-0,5	-0,7
Presenza di interporti	-0,1	-0,6	-0,3	-0,7
Presenza di *distripark*	-0,9	-0,6	-1,0	-0,3
Presenza di *inland terminal*	-0,7	-0,4	-0,8	-0,3
Posizionamento rispetto alle principali direttrici marittime	1,6	0,4	-0,5	2,0
Posizionamento rispetto ai principali mercati europei	1,1	-0,4	1,3	2,0

Fonte: indagine Banca d'Italia. Cfr. la sezione *Note metodologiche*.

(1) Alle risposte fornite dagli operatori sono stati assegnati i seguenti valori: +2: vantaggio fondamentale; +1: vantaggio di medio rilievo; 0: fattore non molto rilevante; -1: svantaggio di medio rilievo; -2: svantaggio fondamentale.

Il Porto di Genova denota una carenza infrastrutturale ed una inaffidabilità nei tempi e nella continuità dei servizi connessi alle operazioni di carico e scarico merci.

Per poter ambire a giocare un ruolo di rilievo nel panorama europeo delle città-porto si rendono necessari interventi e strategie consistenti che travalicano i confini amministrativi della città estendendosi a buona parte della Pianura Padana sull'asse Genova-Sempione.

L'arretratezza sotto molteplici punti di vista obbliga ad una urgente e complessa strategia di sviluppo. A questo scopo si è ritenuto necessario valutare le scelte e le politiche messe in atto da altre città-porto europee che presentano alcune similitudini con Genova per valutare le opportunità/criticità delle possibili scelte di sviluppo.

Le stime ipotizzano per i prossimi 25-30 anni un incremento del traffico delle merci in arrivo dal Canale di Suez verso il Mediterraneo pari al 7% all'anno. Genova è nella posizione geografica ottimale per sfruttare l'occasione di sviluppo ma come descritto sopra presenta diverse criticità. Spunti per individuare il giusto cammino da intraprendere possono derivare dall'osservazione del modo in cui si apprestano ad affrontare questa opportunità le principali città-porto concorrenti di Genova e valutando quali tra le strategie attuate siano esportabili nel Comune di Genova.

AMBURGO

Abitanti: 1.750.000
Superficie: 755 Kmq
Densità: 2.317 ab/Kmq

La Città Stato di Amburgo è la più grande città della Germania dopo Berlino, nonché il suo porto principale. Sorge sulle rive del fiume Elba, alla foce dei fiumi Alster e Bille, a circa cento chilometri dal Mare del Nord.
La città si sviluppa principalmente sulla riva settentrionale del fiume, mentre il porto, che si estende per tutta la lunghezza dell'Elba, trova collocazione principalmente sulla riva meridionale.
L'economia della città è prevalentemente sorretta dal porto, secondo solo a quello di Rotterdam in Europa e al nono



posto nel mondo con un trasporto di quasi 10 milioni di TEU e 134 milioni di tonnellate nel 2007.
Altri settori particolarmente interessanti e dinamici sono quelli dell'industria aerospaziale (Airbus), dell'industria pesante (acciaio, alluminio e rame), della cantieristica navale (Blohm + Voss), dell'editoria (Axel Springer, Gruner + Jahr) e dei media (sedi tedesche della Warner Bros, AOL, Adobe Systems, Google).

PORTO

STATO DI FATTO

Il porto di Amburgo, la cui importanza risale al periodo medievale, è l'hub europeo che ha ottenuto le migliori performance nell'ultimo quarantennio, arrivando a raddoppiare i propri traffici tra il 2001 e il 2008. Le chiavi di questo successo sono riassumibili in tre punti chiave:

- **collocazione geografica favorevole** che determina la sua indiscussa leadership nell'approvvigionamento dei mercati dell'Europa Centro Orientale (quella con il più alto tasso di crescita);

- **efficiente organizzazione portuale** con terminal container tecnologicamente avanzati e automatizzati;

- dotazione di un **solido e capillare sistema infrastrutturale di trasporto** retroportuale (canali, ferrovie, autostrade);

Attualmente il porto occupa circa 160 mila lavoratori, che arrivano a 250 mila se si contano quelli decentrati; circa 5.700 sono le imprese di trasporto e di logistica con attività nel porto; più di 30 le società ferroviarie private che garantiscono collegamenti con il resto d'Europa.
Su 100 container che transitano da Amburgo dieci vengono lavorati nei distripark locali, trenta vengono ricaricati su navi feeder, trenta raggiungono il mercato locale e altri trenta compiono tragitti più lunghi, ma di questi il 70% viaggia in ferrovia.
Il terreno del porto è di proprietà della Città-Stato, che affitta ai terminalisti le aree con contratti di 25-30 anni, che a loro volta sono responsabili di tutte le soprastrutture e della gestione dei terminal.

STRATEGIE DI SVILUPPO

Dal 2005, con l'istituzione di una nuova Autorità Portuale (completamente partecipata dalla città di Amburgo), la gestione del porto è diventata molto più flessibile e la sua amministrazione finanziaria più semplice, poichè separata dal bilancio della città.
Nell'ottica di rafforzare la propria posizione, migliorandone la competitività a livello internazionale, il porto di Amburgo si è dato un obiettivo di sviluppo molto ambizioso che prevede una crescita annua del 10% fino al 2015, anno in cui si prevede la movimentazione di circa 16-18 milioni di TEU.
Per ottenere questi risultati il Piano di Ampliamento del porto prevede:

- la realizzazione di nuovi terminal e nuove banchine con dotazioni tecnologiche avanzate per il deposito e lo stoccaggio delle merci lungo la foce dell'Elba;

- il dragaggio del fiume per portarlo dai 12 ai 15 metri di profondità in modo da garantire l'accesso alle navi container di nuova generazione;

Per queste opere, da qui al 2015, è previsto un investimento pubblico di 3 miliardi di euro, ed un investimento privato della stessa portata: mentre la città si preoccuperà di finanziare gli interventi infrastrutturali ad alta tecnologia (abbassamento dei fondali), i privati finanzieranno la realizzazione delle nuove banchine e dei loro magazzini. In questo quadro di potenziamento delle attività portuali verso la foce dell'Elba sarà possibile intraprendere il recupero del vecchio porto ad uso abitativo.

CITTA'

STATO DI FATTO

Amburgo sorge sulle rive del fiume Elba nel nordovest della Germania.
E' una Città Stato, situata fra i Länder della Bassa Sassonia (Niedersachsen) e lo Schleswig-Holstein. Amburgo si trova nel punto in cui i fiumi Alster e Bille sfociano nell'Elba, che 110 km più a nord-ovest sfocia a sua volta nel Mare del Nord.
E' attraversata da una fitta rete di canali chiamati Fleete; il centro città è circondato dai due laghi artificiali formati dall'Alster: il Lago Binnenalster (la parte di fiume che si trovava dentro le antiche mura della città), e il Lago Außenalster (Alster esterno). Il porto naturale si estende per tutta la larghezza dell'Elba principalmente sulla riva meridionale che fronteggia i quartieri di St. Pauli e Altona. Le due rive del fiume sono collegate tramite ponti a est e tramite due tunnel.
La città presenta un'ottima dotazione infrastrutturale: possiede un aeroporto internazionale, è collegata al sistema autostradale, è uno dei più importanti nodi ferroviari tedeschi ed è servita da una ampia serie di canali navigabili.

STRATEGIE DI SVILUPPO

Amburgo è una città metropolitana che fino ad oggi si è dilatata in orizzontale inglobando via via la campagna e i villaggi circostanti.
A partire dalla fine degli anni Novanta l'Amministrazione Comunale ha deciso di invertire completamente rotta, ritornando ad investire risorse nelle aree situate sul fiume Elba, riscoprendolo come centro nevralgico sul quale concentrare tutto il potenziale di crescita della città in un'ottica di densificazione piuttosto che di dispersione.
Il concetto base sta nella volontà di connettere i due centri urbani di Hamburg e di Harburg localizzati sulle due rive opposte del fiume, trasformando le aree industriali dismesse nel nuovo centro cittadino.
Nel 2002 prima, e successivamente nel 2007, confermando la scelta di pianificare lo sviluppo della città a partire dalla riqualificazione e dalla valorizzazione delle aree centrali dismesse dalle attività portuali, è stato presentato il Piano intitolato "Amburgo-La città che cresce" il cui slogan è "Modernizzare la città dall'interno".
Gli obiettivi principali perseguibili entro il 2020 sono quelli di immaginare una città competitiva sul palcoscenico internazionale rafforzando la sua fiorente economia, assicurando una alto livello di qualità della vita e promuovendo uno sviluppo urbano sostenibile.
Le strategie messe in campo, prima fra tutte la volontà di coinvolgere nei processi di pianificazione tutte le categorie interessate (amministratori, cittadini, imprenditori, investitori, ecc.), spaziano dal fornire supporto alle piccole e medie imprese, al favorire lo sviluppo dei settori economici ad alto contenuto tecnologico, al potenziamento del sistema infrastrutturale, all'implementazione del sistema universitario e della ricerca, all'identificazione di programmi di riqualificazione urbana, all'attuazione di politiche sociali per le classi deboli, al rafforzamento della città metropolitana, alla riqualificazione degli spazi pubblici, alla valorizzazione del rapporto con l'acqua, allo sviluppo di fonti energetiche



alternative o rinnovabili, al potenziamento dell'integrazione culturale tra etnie diverse, alla "centralizzazione" delle periferie, allo sviluppo del sistema del verde, ecc.

PROGETTI URBANI

HAFEN-CITY

Su un'isola di fronte al centro storico occupata per anni da depositi e magazzini industriali, la città di Amburgo sta iniziando uno dei progetti di ristrutturazione urbanistica più importanti d'Europa degli ultimi anni.
Agli inizi degli anni Novanta, l'Autorità Portuale di Amburgo si rese conto che le prospettive di sviluppo del porto avrebbero reso obsoleta un'isola a forma di chiave inglese situata sull'Elba, poco fuori dal centro tradizionale della città e, nel 1997, la cedettero all'Amministrazione Comunale in cambio di nuovi spazi per container sull'altro lato del canale.
Il masterplan di Hafen-City (155 ettari di superficie su cui sorgeranno 5.500 appartamenti per un totale di 11 mila abitanti), definito in seguito ad un concorso di progettazione a cui parteciparono oltre 170 gruppi, incominciò a divenire realtà nel 2002, mentre la conclusione dei lavori è ipotizzata nel 2023.
Ciascun nuovo edificio è realizzato da un diverso investitore e progettato da un diverso architetto in modo da non legare un'operazione di questa entità ad una manciata di investitori. Oltre ad attività economiche, residenza e spazi commerciali, si realizzeranno una serie di edifici pubblici (una scuola, un museo scientifico marittimo, un acquario e una grande sala concerti). Il grosso vantaggio di questa operazione è la flessibilità, si costruisce per fasi, così che si possa imparare dagli errori: anziché concentrarsi sui soli spazi per uffici, come nei Dockland di Londra, o sulla residenza, come nel riuso del porto orientale di Amsterdam, qui si è optato per un modello a funzioni miste.
L'autorità di controllo sull'area è svolta dalla città sotto la giurisdizione del Dipartimento di pianificazione; parallelamente è stato istituito un fondo pubblico chiamato "Il porto e la città", il cui proposito è quello di finanziare la pianificazione e l'urbanizzazione delle aree di Hafen-City.
I punti chiave del progetto sono: preservare la storia del luogo; integrare il nuovo mix funzionale con il centro città di Amburgo; rivitalizzare l'area come luogo per vivere ed abitare; rafforzare l'uso pedonale degli spazi; connettere l'area con le infrastrutture di trasporto pubblico.

A LEAP OVER THE RIVER ELBE

Negli ultimi anni l'Amministrazione Comunale di Amburgo ha sviluppato molte idee nell'ottica di riqualificare e connettere altre aree urbane, sottoutilizzate, dismesse, o depresse, collocate strategicamente rispetto al centro cittadino.
Nel 2004 è stato presentato il progetto "Un salto sopra il fiume Elba" con l'obiettivo di riqualificare tutte le aree comprese tra il centro di Hamburg e quello di Harburg.
In questo contesto si è inserita, sulla scia delle precedenti edizioni di Berlino (1984-1987) e della Ruhr (1989-1999), la volontà di organizzare un evento internazionale legato all'architettura: l'IBA di Amburgo (2007-2013).
Attraverso l'evento dell'IBA la città di Amburgo intende sviluppare ed approfondire alcuni temi particolarmente importanti per il suo futuro e la sua competitività a livello internazionale:

- idee per una società urbana che integra culture diverse e che vede nelle differenze etniche una risorsa;

- idee per lo sviluppo e la riqualificazione delle "periferie" localizzate nelle zone centrali della città;

- idee per lo sviluppo sostenibile della città legato ai cambiamenti climatici.

Contrariamente alle aree disabitate sui cui sorgerà il progetto Hafen-City, infatti, l'isola di Wilhelmburg è abitata e presenta una serie di conflitti spaziali (promiscuità di edificato tra il porto industriale e le abitazioni), culturali (grande varietà di gruppi etnici differenti) e sociali (presenza di famiglie a basso reddito e disoccupazione) che la città di Amburgo intende affrontare.
La scommessa è quella di trasformare queste aree in una nuova centralità urbana caratterizzata da una alta qualità della vita dovuta alla presenza del rapporto con l'acqua e ad ampie zone verdi.

STRATEGIE ESPORTABILI

PIANIFICAZIONE PER FASI DI ATTUAZIONE
Individuazione degli interventi da realizzare con priorità alta, media, bassa: prima le infrastrutture e poi le residenze. In questo modo si evita, da un lato di saturare il mercato, e dall'altro di poter intervenire modificando le funzioni in base ai mutamenti.

CONCORSI PER LA DEFINIZIONE DEI MASTERPLAN
Tutti gli interventi pubblici sono preceduti da concorsi di progettazione: la proposta vincente viene assunta dagli uffici comunali competenti e tramutata in un Masterplan.
Nel 2006 sono state organizzate le Olimpiadi di Architettura: dopo aver individuato 10 aree urbane da riqualificare l'Amministrazione Comunale ha invitato una serie di professionisti da tutto il mondo a proporre ipotesi progettuali.

PIU' ATTORI NELLA FASE DI REALIZZAZIONE
Per evitare di legare la corretta e completa riuscita di una importate operazione urbanistica strategica per la città, il progetto e l'appalto di ogni singolo lotto compreso nel Masterplan vengono affidati a diversi imprenditori e progettisti sulla base di concorsi realizzati ad hoc.

REGIA PUBBLICA
Tutti gli interventi strategici sono ideati e promossi dall'Amministrazione Comunale in coerenza ad una visione spaziale di insieme; per quanto riguarda l'attuazione sono perseguiti strumenti e accordi che prevedono anche il concorso privato.

MIX FUNZIONALE
All'interno dei nuovi progetti di trasformazione è sempre previsto un programma di attività caratterizzato da mix funzionale in modo da promuovere l'inclusione sociale.



BARCELLONA

Abitanti: 1.595.000
Superficie: 100,39 Kmq
Densità: 15.889 ab/Kmq

Barcellona, seconda città più grande della Spagna dopo Madrid, è capoluogo della Catalogna, una regione nord-orientale della penisola iberica.
Nel 1992 fu sede dei giochi olimpici, nel 2004 fu ospitato per la prima volta in assoluto il Forum Universale delle Culture.
Forte del turismo, del porto e della vicinanza alla Francia, vide la sua già prosperosa economia impennarsi dopo i giochi olimpici.
La città è il secondo maggior centro industriale e finanziario della Spagna dopo Madrid, nonché il maggior porto commerciale e turistico ed uno dei primi in Europa.
L'incremento demografico, ripreso nel 2001 dopo qualche anno di calo è la dimostrazione più evidente che la città è il vessillo di una nazione in fermento.

PORTO

STATO DI FATTO

AUTORITÀ PORTUALE DI BARCELLONA (APB) - 1992
Responsabile della gestione del Porto di Barcellona che, insieme a altri 52 porti spagnoli, fa parte dell'ente pubblico Puertos del Estado (dipendente da Ministero Infrastrutture) che riduce la concorrenza tra i porti nazionali e favorisce la specializzazione.
UBICAZIONE E AREE DI INFLUENZA
Principale infrastruttura di trasporti e servizi di Catalogna (regione tra le prime 4 in Europa); porta logistica per Estremo Oriente e America Latina. Aree influenza: sud-Europa, centro-Europa, nord Africa. Connessione con oltre 850 porti nel mondo attraverso linee marittime regolari e con l'entroterra mediante vasta rete di infrastrutture stradali e ferroviarie. Piattaforma strategica e centro di passaggio privilegiato per linee dirette verso l'oceano.
LOGISTICA
Il Poligono Industriale della Zona Franca appartiene al Consorzio ZF e comprende: Zona Franca Doganale (stoccaggio merci senza limitazioni temporali né pagamento dazi fino a spedizione); Parco Logistico (joint venture tra Consorzio e Società Autostrade Spagnole); vasta area industriale (due terzi dell'area totale), aziende, società di assicurazioni, operatori doganali.
La Zona di Attività Logistiche - ZAL (1992) è un polo multimodale per attività di ricevimento, stoccaggio, rispedizione e distribuzione merci; gestita dall'Autorità Portuale e da una società statale di pianificazione del suolo industriale-terziario. Nel 2001 la Società Autostrade Spagnole acquisisce il 32% delle azioni (partenariato pubblico-privato). Il conseguente aumento di capitale (25 M €) è stato usato per l'ampliamento della ZAL previsto dal Piano Delta. Inoltre l'iniziale investimento pubblico ed il coinvolgimento dell' Autorità Portuale, hanno rappresentato una "garanzia" per l'azienda privata coinvolta.

ATTIVITA'
movimento container al 2006: 2,3 milioni di TEU; 2,5 milioni di passeggeri (leader in Europa per crociere).
"Short Sea Shipping"(alternativa a trasporto su gomma). Principale ricettore spagnolo e punto di distribuzione nel Mediterraneo per traffico di auto, frutta, caffè. Installazioni specializzate per rinfuse liquide e solide.

STRATEGIE DI SVILUPPO

PIANO STRATEGICO 1998-2010
APB approva il Primo Piano Strategico attualizzando il precedente Piano Direttore (parte del Piano Delta) per trasformare il Porto in primo HUB logistico Euromediterraneo, centro intermodale e piattaforma di distribuzione. Azioni: miglioramento sistemi informazione, efficacia servizi portuali, trasparenza verso clienti, promozione commerciale, intermodalità, finanziamento pubblico-privato, sfruttamento Fondo di Coesione UE. Creazione di un Piano Direttore Ferroviario, in accordo con la politica di trasporti UE, per estendere la zona influenza del porto con potenziamento rete ferroviaria. Nel 2000 il movimento container raggiunge i livelli previsti al 2003: si rende necessario un aggiornamento del Piano.
PIANO STRATEGICO 2003-2015
Con la consapevolezza che il futuro dello sviluppo portuale si rivolge ai servizi di terra più che verso i moli e, risolto con il Primo Piano l'ampliamento del Porto, il Secondo Piano Strategico mira a sviluppare il suo entroterra. La necessità di essere competitivi nell'entroterra è cruciale per espandere il mercato, perché i collegamenti marittimi, con navi di sempre maggiore capacità,
richiedono accesso a un entroterra più profondo rispetto all'attuale. Il Piano è rivolto a due enti: Comunità Logistica Portuale, responsabile della sua attuazione attraverso i "Gruppi di Lavoro" creati nel Primo Piano (responsabili per la definizione dei progetti in relazione alle priorità stabilite dalle linee di attuazione strategica); Amministrazioni e Istituzioni economico-sociali, perchè considerino nei loro piani le proposte per il futuro e le principali sfide che dovrà affrontare il porto di Barcellona. Per ampliare l'area di influenza e facilitare il commercio marittimo internazionale, la APB ha acquisito due nuovi terminal "marittimi" a Saragozza e Tolosa (inland dry ports), che offrono gli stessi servizi del Porto di Barcellona: gestione container, servizi di trasporto, logistica.
SERVIZIO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE: team di professionisti interno a APB, istituito per contribuire alla protezione dell'ambiente (aria, acqua, suolo). Offre servizi relativi al monitoraggio dell'ambiente rivolti alle imprese portuali; informazioni relative ai dati ambientali registrate nelle stazioni del Porto; servizi di consulenza su questioni ambientali.

CITTA'

STATO DI FATTO

Barcellona è il capoluogo della Catalogna, una regione autonoma della parte nord-orientale spagnola. Secondo maggior centro industriale e finanziario della Spagna dopo Madrid. Dopo i giochi olimpici del 1992 subisce una forte crescita economica.
PRIMO PIANO STRATEGICO (1988)
Tre linee strategiche miranti al recupero della città: Barcellona centro di una macro-regione europea (Nord-Ovest mediterraneo); qualità della vita (sostenibilità ambientale e sociale, cultura, crescita del capitale umano); industria e ricerca al servizio dell'imprenditoria (servizi alle imprese, polo sanitario, commerciale, del design).



Il Piano ha indotto una forte crescita del capitale sociale: è nata una rete di soggetti, differenti per natura ed interessati a differenti politiche, che hanno continuato l'azione di governance oltre il Primo Piano Strategico.
SECONDO PIANO STRATEGICO (1994)
Cinque linee strategiche miranti all'innovazione infrastrutturale: Barcellona come una delle regioni economicamente più attive dell'Unione Europea; politiche per l'impiego (particolare riferimento a gruppi svantaggiati: donne, giovani, over 45); creazione di una Città della Conoscenza (stimolo a nuovi settori imprenditoriali); coesione sociale (stimolo alla vita culturale della città e creazione di spazi adatti a tale fine); creazione di un ruolo specifico della città nello sviluppo dell'Europa, della Spagna, del mediterraneo e dell'America Latina.
TERZO PIANO STRATEGICO (1999)
Nuova visione per la città come rete policentrica, contrapposta alle reti monocentriche di città come Parigi o gerarchico-radiali come Londra. I nuovi assi delle strategie sono: creazione di nuovi spazi per la new economy (zona denominata 22@); potenziamento dell'università nei campi delle nuove tecnologie favorendo lo spin-off accademico; sviluppo di infrastrutture di ricerca (parchi scientifici); reti strategiche per la città (BCN digital e BCN biomedica); promozione dei settori strategici (turismo, cultura, ambiente, logistica, università).

STRATEGIE DI SVILUPPO

PIANO STRATEGICO METROPOLITANO DI BARCELLONA (2003)
Organo di coordinamento del Piano: associazione privata no-profit, fondata nel 1988 da Comune, Consorzio Zona Franca, Università di Barcellona, Autorità portuaria di Barcellona, Sindacati e Commissioni operaie, Confindustria, Circolo Economico, Camera di commercio, Fiera di Barcellona.
Nel 2002 l'associazione elabora il Primo Piano Strategico Metropolitano coinvolgendo 36 municipalità dell'area metropolitana. - Propone strumenti per la gestione e rigenerazione del potenziale di crescita dell'intera area metropolitana.
- Fissa principi generali d'intervento (solidarietà, sussidiarietà, coesione sociale, uguaglianza di opportunità, cooperazione pubblico-privato) e principi funzionali (corresponsabilità, razionalità e semplificazione, sostenibilità ambientale, qualità lavoro).
- Coordina la visione del territorio in forma globale (una "città che crea").

Linee e strategie di sviluppo:
- Configurare le relazioni con Regione Metropolitana di Barcellona, Catalogna, Euroregione e mondo, attraverso politiche condivise, programmi di promozione economica metropolitana, alleanze strategiche con altre città basate su progetti concreti.
- Potenziare la posizione dell'Area come nodo della rete di innovazione e tecnologia attraverso congressi e fiere di richiamo mondiale, strutture di ricerca, crescita delle imprese.
- Migliorare la qualità sociale (educazione secondaria, integrazione degli immigrati nel mondo professionale, coordinamento tra diversi progetti di trasporto pubblico quali nuova rete di autobus integrata con quella tranviaria, politiche residenziali per classi deboli).
- Pianificare e costruire infrastrutture di comunicazione fisica e virtuale all'interno dell' Amministrazione Metropolitana di Barcellona e tra questa e il resto del mondo. - Promuovere strategie di sostenibilità (corridoi verdi, città compatta, energie rinnovabili, infrastrutture idriche).

PROGETTI URBANI

RICERCA:
Parco dell'Alba: Tra gli interventi più importanti d'Europa; 3,4 milioni di mq di spazi di innovazione, motore di sviluppo tecnologico e scientifico con centri di ricerca, formazione e produzione (Università, Parco di Ricerca, Parco Tecnologico) per i settori pià dinamici dell'economia; stazione intermodale. Attività economiche, residenziali, commerciali.
Investimento: 1.500 milioni di €.
Campus Universitario Diagonal-Besos: Investire nella Ricerca per affrontare la Crisi cambiando il modello di crescita economica: 170.000 mq di strutture per 7.000 studenti e 1.000 ricercatori di ingegneria dell'ambiente e territorio; spazi verdi, passerella sul litorale. Investimento: 130 milioni di €.
DISTRETTO EIXAMPLE:
Progettato da Cerdà, attualmente il più densamente popolato di Barcellona. Piano di recupero di spazi inutilizzati attraverso la liberazione di 14 isolati per dotare quasi ogni isolato di un'area di verde pubblico raggiungibile nel raggio di 200 m.
FRONTE MARITTIMO BADALONA-2005:
Recupero di 2 Km di costa con porto Badalona (dal 2005 per usi nautici e di pesca) e Padiglione Olimpico. Opere: canale che entra nella città e si connette al Padiglione Olimpico attraverso un parco, scuola di vela, hotel, Centro Congressi-commerciale.
AMPLIAMENTO FIERA:
Per ruolo leader a livello europeo. Investimento: 130 milioni di €.
NEW ECONOMY (22@Barcellona):
2 milioni di mq di suolo industriale del Poblenou trasformati in distretto produttivo (900 imprese già installate); quattro settori strategici (media, tecnologie informazione-comunicazione, energia, tecnologie mediche) e residenze sovvenzionate.
PIAZZA EUROPA E DISTRETTO ECONOMICO GRANVIA-HOSPITALET DE LLOBREGAT:
70% area per verde e viabilità; residenze sovvenzionate; edifici pubblici e commerciali (asilo, biblioteca, centro civico, hotel). Investimento pubblico (378 milioni di €) come catalizzatore del settore privato.
CITTA' VECCHIA:
interventi su preesistenze archeologiche, case operaie degradate, accessibilità. Museo di Arte Contemporanea MACBA (Meier, 1995): area ottenuta dall'abbattimento di edifici fatiscenti del quartiere Raval. Centro di Cultura Contemporanea CCCB (Piñon e Viaplana, 1990-1993): occupa un antico convento restaurato e integrato con la realizzazione di un nuovo edificio.

INFRASTRUTTURE
Estensioni e nuove linee ferroviarie-metropolitane, stazioni di interscambio tra città e centri limitrofi:
- metro 9: la prima automatica in Spagna e la più lunga d'Europa (43 Km), connette Aeroporto e Fiera.
- AV Madrid-Barcellona-Figueres: 804 km; connessione con la Francia al 2012.
- acessibilità a Piattaforma Logistica: incrementare del 50% il traffico nella zona (2026) tramite trasporto merci su camion lungo asse fiume Llobregat fino alla Piattaforma del Delta.
- ampliamento Aeroporto: raddoppio capacità con 40 milioni di passeggeri all' anno e 500.000 ton. merci/anno.
- ampliamento zona sud Porto di Barcellona con nuovi accessi ferroviari e viari.

QUALITA' AMBIENTALE
- Deviazione fiume Llobregat e Depuratore: trattamento biologico, installazioni per riutilizzo del 40% dell'acqua riciclata dal depuratore destinata a mantenimento capitale ecologico del fiume, barriera contro l'intrusione salina, irrigazione.



- Vecchio Delta Llobregat: grande complesso ecologico che struttura la zona agricola, industriale e logistica più importante dell'area metropolitana; convertito in Parco Naturale (2004) e parco Agrario dotato di Centro Logistico e Operativo.
- Fiume Besos: risanamento e urbanizzazione per renderlo un asse urbano e paesistico che articola diversi comuni; nella sua foce si è creato un nucleo mediatico multiculturale, il Forum Universale delle Culture celebrato nel 2004.
- Ecoparchi: tre attivi nella sola Area Metropolitana.
- Protocollo di Cooperazione Agenda 21: rete tra A21 Locali Euromediterranee. Eventi internazionali su temi comuni; scambi di esperienze e progetti transnazionali.

STRATEGIE ESPORTABILI

DEVIAZIONE FIUME LLOBREGAT
Presupposto fondamentale per l'ampliamento degli spazi portuali a sud verso l' Aeroporto. Questo intervento, inserito nel Piano Delta, ha permesso di allargare il perimetro della ZAL verso sud. Dal 2015, nello spazio lasciato libero dal vecchio corso del fiume, ci sarà anche il nuovo hub ferroviario integrato con le aree di ricevimento container.

INLAND DRY PORTS
Per ampliare l'area di influenza e facilitare il commercio marittimo internazionale, la Autorità Portuale di Barcellona ha acquisito due nuovi terminal "marittimi" a Saragozza e Tolosa che offrono servizi di gestione container, trasporto, logistica.

"PUERTOS DEL ESTADO"
Ente pubblico dipendente da Ministero Infrastrutture, responsabile della gestione di 52 porti spagnoli (tra cui APB).
Obiettivi: ridurre concorrenza tra i porti nazionali e favorire la specializzazione.

RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA
Realizzazione del Parco dell'Alba, 3,4 milioni di mq per Università, Parco di Ricerca, Parco Tecnologico. Formazione e produzione per i settori più dinamici dell'economia; stazione intermodale. Attività economiche, residenziali, commerciali.
Investimento: 1.500 milioni di €.

DISTRETTO EIXAMPLE
Piano di recupero di spazi inutilizzati attraverso la liberazione di 14 isolati per dotare quasi ogni isolato di un'area di verde pubblico raggiungibile nel raggio di 200 m.

CITTA' VECCHIA
Abbattimento di alcuni edifici fatiscenti nei quartieri storici per creare luoghi di aggregazione ed edifici pubblici.

BARCELONA ACTIVA
Agenzia di sviluppo locale del Comune: Parco Tecnologico Barcellona Nord (con università e centri di ricerca), nodo principale di 60 incubatori e parchi scientifico-tecnologici per internazionalizzazione di imprese locali. Obiettivi: occupazioni e profili professionali in settori strategici; applicazione on-line per crescita imprese di qualità in settori emergenti; collaborazione con altre amministrazioni, cooperazione pubblico-privata.
PLATAFORMA BARCELONA CONOCIMIENTO, INNOVACIÓN Y CRECIMIENTO
Coordinata dal Piano Strategico Metropolitano di Barcellona. Integra settore accademico, imprenditoriale, finanziario e Amministrazione Pubblica. Sviluppo culturale dell'economia della conoscenza attraverso vari progetti (Fiera della Conoscenza).

PROTOCOLLO DI COOPERAZIONE AGENDA 21
Rete tra le A21 locali nell'area Euromediterranea. Eventi internazionali con scambi di esperienze e progetti transnazionali.

LE HAVRE

Abitanti: 184.000
Superficie: 47 Kmq
Densità: 4.067 ab/Kmq

Le Havre è un città situata nella regione dell'Alta Normandia sull'estuario della Senna nel Canale della Manica. Il comune di Havre è composto da due entità naturali separate da una falesia: la città bassa (che comprende il porto, il centro ed i quartieri periferici), costruita su delle antiche paludi bonificate a partire dal XVI secolo e la città alta (che comprende i sobborghi residenziali), caratterizzata da altopiani inframmezzati da valloni aridi e zone terrazzate. Il centro storico, completamente ricostruito su progetto di August Perret in seguito alle distruzioni della Seconda Guerra Mondiale, è stato nominato dall'Unesco patrimonio mondiale del'umanità.
Primo porto francese per il traffico dei container e nono in Europa, Le Havre è un porto d'estuario con alle spalle un entroterra popolato e ricco (Rouen e Parigi) con il quale è ben collegato attraverso una densa rete di vie di comunicazione (autostrade, ferrovie, canali) in continua espansione ed ammodernamento.
L'economia della città, oltre che dal porto ed dal suo indotto (società armatrici, assicurazioni marittime, shipping), è sorretta dall'industria automobilistica (Renault), petrolchimica, plastica, aerospaziale (AirCelle).

PORTO

STATO DI FATTO

PORT AUTONOME DU HAVRE: istituto pubblico statale, con personalità civile e autonomia finanziaria, controllo economico dello Stato. Vi operano: 250 imprese private, Unione Marittima e Portuale (legame tra i membri della comunità portuale, a servizio dei clienti, per la formazione professionale, motore dell' economia portuale), Associazione Le Havre Developpement, Camera di Commercio e dell'Industria.
UBICAZIONE E AREE DI INFLUENZA: All'incrocio delle principali vie di comunicazione, tra Manica e Mar del Nord all'entrata dell'Europa nord-est, vi transita un quarto degli scambi marittimi mondiali. Grazie a fondali profondi accoglie navi 24/24 h, per tutto l'anno senza limiti legati a maree, offrendo il miglior tempo di transito per gli scambi intercontinentali. Lo spazio portuale si estende su 100 milioni di mq e 27 km, più 20 milioni di mq di spazi della riserva naturale dell'estuario della Senna a vocazione ambientale. La zona industriale è servita da un canale marittimo accessibile a grandi navi transoceaniche e da un canale fluviale direttamente collegato alla Senna e alle reti ferroviarie, autostradali e fluviali a grande scala, permettendo servizi di trasporto intermodale.
LOGISTICA: Le tradizionali componenti dell'offerta portuale (infrastrutture, sovra-strutture, servizi), sebbene necessarie, non sono più sufficienti a spiegarne la capacità competitiva: il Porto ha dunque puntato su rapporti di cooperazione sia tra operatori portuali e imprese private, sia con tutti gli altri attori della catena logistica. L' offerta logistica comprende



anche aree per prodotti chimici e pericolosi, oltre che per merci da mantenere a basse temperature.
ATTIVITA': Primo porto francese per traffico container (1,5 milioni di TEU al 2000; 2,64 al 2007) e per commercio internazionale. Detiene il 64% dei container movimentati in tutti i porti francesi, il 40% dei rifornimenti di petrolio di tutta la Francia. Ripartizione traffico container: 65% nel suo hinterland (350 M abitanti); 35% transhipment. Tratta tutti i tipi di merci (rinfuse liquide, solide, container, traffico RO-RO), incluse navi da crociera (800.000 passeggeri al 2006).

STRATEGIE DI SVILUPPO

SCHEMA DIRETTORE 2020-2030
In vista di uno sviluppo a lungo termine di grandi filiere di attività (energia, container, logistica), tutti i progetti sono legati alla qualità ambientale, valorizzazione rifiuti, risparmio energetico ed energie rinnovabili.
PORT 2000: nuova infrastruttura per traffico container, in fase di completamento, permetterà di triplicare la capacità del porto fino a 6 milioni di TEU. Port 2000 prevede altri progetti strategici ad esso connessi:
- sviluppo del polo energetico di Le Havre (petrolio, gas, carbone, eolico);
- prolungamento del Grand Canal di Havre;
- raddoppio di una chiusa per ottimizzare l'accesso della zona industriale-portuaria;
- ristrutturazione del porto interno;
- potenziamento attività logistiche e servizi interni, in particolare ferroviari;
- nuovo terminal fluviale per connessione diretta con merci trattate in Port 2000 e per sviluppo traffico fluviale Le Havre-Parigi;
- "mega-alleanze" con i migliori porti europei;
- inaugurazione (2007) del nuovo polo crociere volto a potenziare la vocazione della città come meta turistico - culturale.

NUOVA ROTTA ASIA-EUROPA: Nel quadro dell'accordo internazionale di cooperazione tra porti di Riga e Havre. Legame ferro-mare Asia-Riga e successivo legame marittimo Riga-Le Havre come alternativa alle rotte marittime esistenti. Creazione, nei porti della Lettonia, di una piattaforma di comunicazione portuale comunitaria.
PROMOZIONE DEL PORTO DI LE HAVRE IN CINA: nel 2008 l' Autorità Portuale partecipa al World Shipping Summit a Dalian (Cina), principale forum internazionale di dirigenti delle compagnie marittime. Temi trattati: ambiente, opportunità di cooperazione, aspetti finanziari e tecnici, crisi mondiale e sue conseguenze.
SEMINARIO INTERNAZIONALE - LE HAVRE 2007: Progetto Europeo organizzato dall' Associazione Internazionale Città e Porti per favorire lo sviluppo di contesti multifunzionali negli spazi città-porto.

CITTA'

STATO DI FATTO

Le Havre è la capitale economica della Normandia Superiore e principale porto francese. I poli identificativi della città sono il centro, il mare ed il porto, tra loro legati da tre grandi assi urbani. Fondato nel XVI secolo, il porto viene trasferito dal centro città nella metà del XIX secolo, estendendosi verso sud e comprendendo una parte della foce della Senna.

Nel XIX secolo Le Havre diviene una grande città industriale, che integra un porto legato al commercio delle materie prime (cotone, caffè, spezie, legni esotici) e al trasporto dei passeggeri, con lo sviluppo dei transatlantici.
Frutto di una storia marittima e portuale profondamente radicata, il patrimonio di Le Havre riporta ad un' epopea urbana, scandita da grandi architetti.

Il centro della città, ricostruito da Auguste Perret in seguito ai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale (che hanno distrutto l'80% della città), è stato riconosciuto Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO nel 2005; questo ha permesso l'avvio di uno sviluppo della città come meta di turismo culturale. Parallelamente ai lavori di ricostruzione dopo la guerra, la città ha continuato la sua espansione spaziale assimilando i comuni periferici.

Il motore di sviluppo degli anni '60-'70 e' risultato da una volontà di potenziare l'industria francese e di sviluppare un polo specializzato sui settori automobilistico e petrolchimico nella Bassa Senna. La sua immagine di città industriale austera è in fase di rinnovamento grazie ai numerosi progetti in atto.

STRATEGIE DI SVILUPPO

PDU - PIANO DELLA MOBILITÀ (previsione al 2013)
Rendere coerenti lo sviluppo mobilità a quello urbanistico (comprende i 17 comuni dell'agglomerato metropolitano). Gerarchizzare rete viaria e organizzare aree a parcheggio; rinforzare trasporto collettivo e intermobilità; promuovere viabilità dolce: pedoni, biciclette, spostamenti disabili; organizzare consegne e circolazione merci.
MASTERPLAN (previsione al 2020)
Progetto comune (costituito da Comune, Porto Autonomo, Comunità dell'agglomerato metropolitano, Camera di Commercio e Industria) per lo sviluppo sostenibile dei quartieri Sud, vicini all'estuario della Senna, tra il porto e il centro città (8 milioni di mq, 17.000 abitanti): centri nevralgici della vita economica della Regione, accomunati da molteplici aspetti quali il loro patrimonio portuale, lo sviluppo urbano per aree multifunzionali, la necessità di rigenerare la forte presenza di attività economiche ed il rapporto tra città e porto.
Tre aree di intervento: area per lo sviluppo di funzioni urbane miste (residenza, terziario); area per funzioni economiche a valore aggiunto; area per prospettive di sviluppo a lungo termine da definire. Il progetto si fonda su rispetto della storia, delle forme urbane e delle diverse identità dei quartieri.
Creazione di un centro città dilatato (ipercentro): il quartiere Saint Nicolas a ovest dei quartieri Sud, dovrà permettere l'espansione del centro accogliendo strutture di interesse regionale (centro commerciale, complesso acquatico, centro del mare e di sviluppo duraturo, parco urbano, clinica).
Creazione di centralità secondarie per migliorare l'assetto sociale e urbano: considerando le specificità morfologiche e storiche di ogni quartiere, ogni centralità si basa sulla creazione di una struttura pubblica di riferimento (mediateca, polo di vita sociale).

PROGETTI URBANI

RAPPORTO CITTA' PORTO - PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE QUARTIERI SUD

PIC Urban: (Programma Unione Europea -2003- di distribuzione di fondi per lo sviluppo economico e sociale di 70 luoghi scelti, tra cui Le Havre): riqualificazione dei cinque quartieri a Sud di Le Havre. Rivitalizzare tali aree riconnettendole con la città e con il porto, ristabilire la loro attrattiva, sviluppare l'impiego, favorire la coesione sociale e migliorare le condizioni di vita degli abitanti inserendo nuove funzioni residenziali ed economiche. Partenariato con Comune e attori pubblici e privati; investimento di 30 milioni di € (10 dei quali da Commissione Europea).
Parco Urbano: 90.000 mq; passeggiata nella zona del porto estesa per 1,3 Km con tre giardini tematici lungo i moli.
Nuova lottizzazione a Saint Nicolas: nel prolungamento dell' Eure (quartiere storico nell'area del porto); in costruzione. Lottizzazione per 430 alloggi, un laboratorio universitario, un centro medico per anziani con un padiglione specializzato



per l'Alzheimer e attività commerciali e terziarie.
Docks Vauban: Complesso di edifici costruito nel 1840 sul modello dei docks di Londra attorno ad un bacino. Port 2000 ha provocato lo spostamento delle attività portuarie; il complesso di edifici è in corso di ristrutturazione e accoglierà 52.000 mq di esercizi commerciali e di spazi per il divertimento, strutture ludico-sportive, fra cui il Complexe Aquatique (di Jean Nouvel), il Centre de la Mer-Odyssey 21, lo stadio, l'entrata autostradale alla città e un nuovo ponte girevole "Pont de Docks" per permettere, da un lato, il collegamento viario col nuovo distretto di St. Nicolas, dall'altro, di conservare l'uso nautico del bacino.
"Metropoli sull'oceano": stazione balneare e nautica che offre, tra l'altro, una spiaggia di 2 Km in centro città, sport nautici di tutti i tipi, un casinò. Dal 1991 Le Havre è la città di partenza della famosa Transat Jacques Vabre tra Francia e Brasile.

CONVENZIONE PER RIQUALIFICAZIONE QUARTIERI NORD - 2005

L' Agenzia Nazionale per il Rinnovamento Urbano (ANRU) ha firmato con il municipio di Havre la prima convenzione per finanziare la riqualificazione dei quartieri della periferia nord (41.000 abitanti) con 300 milioni di € per demolire e ricostruire più di 1.700 alloggi. Obiettivi: migliorare gli spazi pubblici e i servizi ai quartieri, diversificare le proposte abitative inserendo più residenze sovvenzionate, creare poli di commercio e di servizi che possano contribuire alle entrate economiche della città.
Parco di attività Le Havre Plateau: 260.000 mq, programma di attività artigianali e terziarie volte a potenziare la qualità dell'entrata alla città e del rapporto tra tessuto urbano e spazi agricoli.

LINEA TRANVIARIA

Il cantiere inizierà nel 2010; durata di due anni e mezzo. Il percorso di 12,7 km partirà dalla Porte Océane per collegare la stazione ferroviaria tramite un tunnel di 600 m parallelo al tunnel viario esistente, per poi dividersi in due parti, collegando il centro con i quartieri a nord. Questa linea tranviaria potrà sostituirsi a diverse linee di autobus su gomma, in particolare a quelle passanti per la stazione SNCF.

STRATEGIE ESPORTABILI

RAPPORTI DI COOPERAZIONE INTERNAZIONALE
Cooperazione tra gli operatori portuali e tutti gli altri attori della catena logistica. "Mega-alleanze" con i migliori porti europei da cui:
Seminario Internazionale - Le Havre 2007: Progetto Europeo di scambio esperienze e promozione soluzioni comuni ai problemi di convivenza dei progetti urbani con le funzioni portuali, attraverso tavoli di lavoro nelle città aderenti.
Missione di promozione del porto di Le Havre in Cina: nel 2008 l' Autorità Portuale partecipa al World Shipping Summit a Dalian, principale forum internazionale di dirigenti delle compagnie marittime sui temi della sostenibilità ambientale, opportunità di cooperazione, aspetti finanziari e tecnici.

QUALITA' AMBIENTALE
In vista di uno sviluppo a lungo termine di grandi filiere di attività (energia, container, logistica), tutti i progetti inclusi nello Schema Direttore del Porto, sono legati a strategie di qualità ambientale, valorizzazione dei rifiuti, risparmio energetico ed energie rinnovabili (polo energetico di Le Havre).

RIQUALIFICAZIONE QUARTIERI SUD
Utilizzo di fondi europei con cui finanziare la riqualificazione di cinque quartieri tra il porto e il centro della città, migliorando la loro attrattiva, riconnettendole con la città e con il porto, favorendo la coesione sociale (condizioni di vita degli abitanti, nuove funzioni residenziali-economiche, impiego).

IPERCENTRO E NODI DI QUARTIERE
Il Masterplan di Le Havre prevede lo sviluppo di poli di attrazione a due differenti livelli di influenza:
- Centro città dilatato, "ipercentro", scelto tra uno dei cinque quartieri a sud, come espansione del centro della città: creazione e potenziamento di strutture di interesse regionale.
- Centralità secondarie (nodi di quartiere): considerando le specificità morfologiche e storiche, permettono di migliorare l'assetto sociale e urbano di ogni quartiere. Ogni centralità si basa sulla creazione di una struttura pubblica di riferimento volta a caratterizzare ogni quartiere, differenziandone le principali funzioni attrattive.

MARSIGLIA

Abitanti: 827.000
Superficie: 240 Kmq
Densità: 3.327 ab/Kmq

Marsiglia è una delle più importanti città della Francia meridionale, collocata nel così detto Golfo del Leone a circa 800 km da Parigi, 300 da Lione e 200 da Nizza.
E' il capoluogo della regione "Provence-Alpes-Côte d'Azur" e del département "Bouches-du-Rhône", oltre che il primo porto della Francia ed uno dei più importanti del Mediterraneo.
Da luglio 2000, Marsiglia si è associata con 18 comuni limitrofi per formare la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, istituendo a livello amministrativo la "Grande Marsiglia", una comunità urbana che conta circa 1.023.000 abitanti.
Sicuramente la più cosmopolita delle città francesi, Marsiglia, dopo un periodo di crisi a cavallo tra gli anni '80 e i primi '90, con l'avvio dell'operazione Euroméditerranée è tornata ad assumere un ruolo di prestigio internazionale.
Tra le più importanti attività industriali presenti a Marsiglia sono degne di nota la CMA-CGM (leader mondiale di trasporto marittimo), il Groupe des Eaux de Marseille (quarto gruppo francese di approvigionamento di acqua potabile) e la Eurocopter (prima fabbrica di elicotteri al mondo).
Particolarmente degno di nota è il settore del terziario avanzato che vede in Marsiglia la sede di tre importanti Tecnopoli.

PORTO

STATO DI FATTO

Il complesso portuale Marsiglia-Fos è il primo porto petroli del Mediterraneo e il terzo mondiale dopo Rotterdam e Houston (67 Mt di petrolio al 2008). Con la legge sulla riforma portuale (giugno 2008), il Port Autonome de Marseille, è divenuto il Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Il Porto di Marsiglia è il porto storico del Mediterraneo, lungo le linee Est-Ovest provenienti dall'Asia. Il tempo di



percorrenza della tratta Asia-Marsiglia è inferiore di 5 giorni rispetto alla tratta Asia-Rotterdam. A differenza dei porti del Nord Europa, Marsiglia non è circondata da molti di rivali e ha il vantaggio di eccellenti collegamenti con l'entroterra via strada, rotaia ed idrovia (la valle del Reno assicura il collegamento diretto verso il cuore dinamico dell'Europa, la famosa 'Banana Blu'); inoltre è uno dei pochi porti al mondo dotato di quadri-modalità: trasporto stradale, ferroviario, idrico e 'pipe-lines' (gasdotti e oleodotti).

Il porto di Marsiglia è formato da due bacini: il Bacino Est, nella città di Marsiglia su 392 he e il Bacino Ovest, a Fos (70 Km da Marsiglia), su una superficie di 10.000 he. L'attività portuale genera 41.300 impieghi (aumento previsto a 50.000 al 2012).
Caratteristica principale è il suo carattere polivalente: trattamento di diversi tipi di traffico merci tra cui idrocarburi (petrolio, gas e prodotti chimici), merci diverse (tra cui i container), rinfuse solide (minerali e cereali), rinfuse liquide (chimiche e alimentari), traffico passeggeri (crociere verso il Maghreb e la Corsica).

L'attività principale del porto consiste nel traffico merci con il Maghreb e la Corsica, anche la cantieristica navale e l'industria ittica sono importanti settori dell'economia cittadina. Il petrolio costituisce una tipologia di carico dagli alti volumi, ma a basso valore; dal 1985 al 2005 il porto di Marsiglia è sceso dal ventiquattresimo all' ottantaquattresimo posto al mondo per traffico container e dal primo all'undicesimo nel Mediterraneo (0.8M teu al 2006), per questa ragione il GPMM mira ad una strategia di incremento del traffico container riducendo così la dipendenza dal petrolio.

STRATEGIE DI SVILUPPO

PIANO STRATEGICO E FINANZIARIO 2009-2013
Obiettivi: Porto Globale (polivalente), Euro-Mediterraneo e Responsabile (equilibrare sviluppo portuale, industriale, urbano con protezione ambientale). A causa del consistente piano di investimenti, l'orizzonte al 2013 diviene una tappa intermedia rispetto al nuovo orizzonte previsto al 2020. Container e rinfuse solide saranno amministrati da operatori privati.
LINEE STRATEGICHE:
- Progetto FOS 2XL: due nuovi terminal container attivi al 2010. Investimento: 206 M€ (enti pubblici e GPMM); 200 M€ circa (settore privato). Dimensioni banchine: 1400 m lineari per 100 he; fino a 16 m di profondità. 5 M teu previsti al 2020.
- Progetti futuri per ulteriori terminal container: FOS 3XL e FOS 4XL. Investimento: 200 M€ (enti pubblici); 300 M€ (enti privati).
- Estensione zona logistica Fos Distriport da 180 a 280 he (con futura piattaforma di distribuzione IKEA per il Sud Europa).
- Nuovo canale di collegamento tra il terminal container e il Reno (20 M€).
- Nuova filiale per gestione rinfuse liquide (terminal petroli e prodotti chimici a FOS e Lavera, considerati di interesse nazionale).
- Nuove fonti energetiche, oltre a traffico petrolio (90 M ton al 2020): 2 nuovi terminal per metano, nuova fabbrica di biodiesel.
- Hub Sud europeo di rinfuse solide: 22 Mt al 2020 (13Mt nel 2008); trasporti carbone e cereali; riduzione rifiuti e consumi.
- Hub Ro-Ro euro-mediterraneo nel Bacino Est (da 4 Mt al 2008 a 7 Mt al 2020) con rafforzamento della Digue du Large.
- Traffico crociere (Bacino Est) con raddoppio a 4M passeggeri al 2020: alleanza commerciale Costa Crociere-Ryanair(2007-2010) (allargamento target clienti); terminal con rete a energia solare e banchina di approvvigionamento di energia elettrica per navi.
POLITICHE DI INTERVENTO:
- Investimenti: 600 M€ fino al 2013 (enti pubblici) che genereranno investimenti privati di 3 miliardi di €.
- Gestione spazi per sviluppo e ambiente: 10000 he da valorizzare (5000 per industria); acquisto terreni ad uso pubblico.
- Porta Sud dell'Europa: potenziamento connessioni con entroterra. Volumi di traffico al 2013: fluviale da 5 a 10%, ferroviario da 13 a 30%, stradale da 82 a 60%; piattaforme intermodali; procedure doganali semplificate.

CITTA'

STATO DI FATTO

Marsiglia è una città storicamente cosmopolita e multietnica, caratterizzata da una forte presenza di immigrati (soprattutto nordafricani, che, immigrati verso la metà del 1900, costituiscono il 25% della popolazione). La città è inoltre un importante centro politico, culturale, amministrativo e commerciale a livello nazionale.
Marsiglia, durante gli anni '80, ha attraversato un periodo di crisi economica e demografica che le ha fatto perdere circa 100.000 abitanti. Durante la seconda metà degli anni '90 la città ha affrontato i suoi problemi ponendo le basi per un importante rinnovamento urbano e socio-economico che, in soli otto anni, le ha fatto recuperare circa 40.000 abitanti.
Tra le principali strategie messe in atto si trovano il progetto Euroméditerranée, l'entrata in funzione del collegamento ferroviario TGV che permette di raggiungere Lione in 1,5 ore e Parigi in sole 3 ore (aumentando il numero dei passeggeri della stazione Saint Charles di Marsiglia dai 7 milioni del 2000 ai 15 milioni del 2007), la riqualificazione dei vecchi dokcs, il potenziamento dell'aeroporto (soprattutto con l'istituzione di nuovi e numerosi voli low-cost), la realizzazione del tunnel autostradale Prado-Carénage (che ha permesso di decongestionare una parte del centro città), ecc.
Attualmente la città sta puntando molto sulla vivibilità e sull'attrattività nei confronti dei giovani.

STRATEGIE DI SVILUPPO

Il Plan Local d'Urbanisme (PLU) è lo strumento urbanistico che, sostituendo il vecchio Plan d'Occupation des Sols (POS), stabilisce i principali obiettivi di sviluppo della città e ne disciplina le trasformazioni nel rispetto dello sviluppo sostenibile.
Per quanto riguarda Marsiglia, l'elaborazione del PLU spetta alla comunità urbana Marseille Provence Métropole (MPM), ente pubblico composto da 18 comuni che raggruppa oltre un milione di abitanti.
L'ambizione del PLU è quella di favorire lo sviluppo della città di Marsiglia rafforzandone il ruolo internazionale attraverso la candidatura a capitale Euromediterranea della ricerca e della innovazione tecnologica dotata di grande accessibilità ed elevata qualità della vita.
Le strategie di intervento sono riassumibili in tre azioni particolari:

Sviluppo economico
L'obiettivo è quello di potenziare l'assetto economico esistente rafforzando i settori trainanti (portuale, logistico, dei trasporti, ecc.) ed incrementando le attività ad essi complementari (scambi internazionali, crocieristica, turismo, ecc.). Parallelamente, grande attenzione è posta alla valorizzazione dei settori tecnologicamente avanzati, con ingenti investimenti nelle Tecnopoli esistenti di Château-Gombert (legata al campo della meccanica e dell'energetica, con



3.300 addetti e 3.300 studenti), Luminy (legata al campo delle biotecnologie con oltre 8.000 studenti e 1.500 docenti), e Belle de Mai (legata al campo multimediale ed audiovisivo con circa 800 addetti).

Pianificazione urbanistica
L'obiettivo è quello di elevare la città di Marsiglia al livello delle più importanti città europee attraverso importanti interventi volti al miglioramento dell'attrattività e della vivibilità urbana ed al perseguimento della coesione sociale.
Tra questi spiccano la riorganizzazione degli spazi portuali e retroportuali, il progetto Euroméditerranée, la riqualificazione dei numerosi spazi pubblici esistenti, l'implementazione dell'offerta abitativa e l'innalzamento dei relativi standard, lo sviluppo sostenibile, il risparmio energetico, l'integrazione tra le diverse parti di città, la valorizzazione del patrimonio storico e culturale esistente, ecc..

Accessibilità trasportistica
Il miglioramento dell'accessibilità trasportistica è perseguito attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti (ferroviarie, stradali, portuali ed aeroportuali) tra cui spiccano gli interventi per l'implementazione delle linee metropolitane e tranviarie e la realizzazione dei tunnel stradali urbani.

PROGETTI URBANI

EUROMEDITERRANEE 1996-2010
Il progetto Euroméditerranée rappresenta una delle più importanti trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione in tutta Europa: 480 ettari di territorio in posizione strategica, a ridosso del porto ed adiacenti al centro storico.
L'operazione, di assoluto interesse nazionale, è promossa e gestita dall'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM), una società pubblica partecipata dallo Stato, dalla Regione, dalla Provincia, dall'Area metropolitana e dal Comune.
L'obiettivo, coerente agli indirizzi del Processo di Barcellona, è quello di promuovere lo sviluppo socio-economico della città di Marsiglia (quale Hub privilegiato tra l'Unione Europa e l'Unione del Mediterraneo) e di favorirne l'attrattività attraverso l'innalzamento degli standard urbanistici ed architettonici ed il miglioramento della vivibilità.
I numeri complessivi dell'operazione sono impressionanti:

1,5 milioni di mq di nuove costruzioni

10.000 nuovi residenti

15-20.000 nuovi posti di lavoro

3 miliardi di € di investimenti pubblici e privati

Il progetto è articolato in cinque differenti aree che, pur mantenendo e valorizzando una propria vocazione, sono caratterizzate da un approccio progettuale orientato alla coesione sociale ed economica attraverso la strategia del mix funzionale.

La Joliette-Arenc
Il progetto del Business District della Joliette rappresenta uno dei più importanti programmi immobiliari terziari della Francia. Nella zona centrale della città, affacciato sul porto e dotato della massima accessibilità trasportistica, occupa una superficie di 22 ettari su cui sorgeranno 300.000 mq di nuove costruzioni la maggior parte delle quali destinate ai settori delle telecomunicazioni, del commercio internazionale e del terziario avanzato, a cui saranno affiancate funzioni abitative, scolastiche e ricreative.

Cité de la Meditérranée
La Cité de la Meditérranée costituisce un importante esempio di cooperazione tra la città ed il porto. Si estende su 100 ettari con l'obiettivo di riportare al suo splendore il lungomare di Marsiglia attraverso la realizzazione di attività culturali, scientifiche, ricreative e terziarie tra le quali spiccano il Museo della Civiltà dell'Europa e del Mediterraneo (MUCEM), il Centro regionale del Mediterraneo, Le Terrazze del Porto e la Stazione Marittima.

La Belle de Mai
Dalla trasformazione di una fabbrica di tabacco della superficie di 120.000 mq si sono ottenuti un centro multimediale, un centro artistico e culturale ed un centro per lo studio e la valorizzazione del patrimonio storico ed artistico.

Saint Charles
Centro nevralgico e principale centro intermodale di trasporto di Marsiglia e di tutta la sua regione, il Distretto di Saint Charles ha iniziato la sua metamorfosi con l'arrivo del TGV che garantisce il collegamento con Parigi in 3 ore. Nel suo intorno trovano sede le pubbliche amministrazioni e l'università.

Rue de la République
Principale arteria di collegamento tra la città storica e l'Euroméditerranée di cui si prevede la completa riqualificazione.

STRATEGIE ESPORTABILI

ECO-QUARTIERI E QUARTIERI SOSTENIBILI
Si tratta di nuovi quartieri che rispettano delle caratteristiche particolari stabilite dal Consiglio Comunale sia nella fase di progettazione che in quella di costruzione tali da garantire il rispetto di requisiti ambientali, tecnologici, energetici, prestazionali, ecc..

ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTE' (ZAC)
Si tratta di zone di sviluppo concertato di iniziativa pubblica, attuate su terreni già dotati delle opere di urbanizzazione primaria, le cui dimensioni possono superare le diverse centinaia di ettari, in cui l'amministrazione comunale decide di sviluppare una strategia insediativa in vista della cessione dei diritti edificatori agli utilizzatori pubblici o privati. L'iter di approvazione di una ZAC prevede un primo passaggio di debat publique.

POLI TECNOLOGICI
Grande attenzione al rafforzamento della filiera università-ricerca-industria attraverso la valorizzazione dei tre poli scientifico-tecnologici esistenti (Chateau Gombert, Firminy, Belle de Mai), attivi nei campi della meccanica ed energetica, biotecnologia, multimedia ed audiovisivi.

ZONE FRANCHE
Si tratta di circa cento zone urbane create nel 1996 per favorire lo sviluppo economico ed aumentare l'occupazione in Francia (a Marsiglia ne esistono due) attraverso una serie di agevolazioni fiscali rivolte agli imprenditori, tra cui l'esenzione fiscale sugli utili di impresa e la possibilità di richiedere un finanziamento per lo sviluppo delle attività.



CONNESSIONI CON L'ENTROTERRA
L'obiettivo di potenziare il Porto di Marsiglia come Porta Sud dell'Europa prevede un necessario incremento della rete di connessioni infrastrutturali con l'entroterra: la principale strategia consiste nel raddoppio dei volumi di traffico fluviale (tramite il Reno) e ferroviario e nella conseguente diminuzione del traffico stradale.

SVILUPPO PER FASI
A causa della particolare situazione di crisi che sta attraversando l'economia mondiale e dell'ambizione del programma di investimenti previsti dal GPMM nell'ambito del Piano Strategico e Finanziario 2009-2013, l'insieme delle politiche di azione non potrà dare risultati positivi all'orizzonte del 2013. Il GPMM ha dunque optato per una politica di sviluppo organizzata per fasi, dove l'orizzonte al 2013 diviene una tappa intermedia rispetto al nuovo orizzonte previsto al 2020.

PROTEZIONE AMBIENTALE
Un porto 'Responsabile'; uno dei principali obiettivi di sviluppo del Porto di Marsiglia consiste nell'equilibrare lo sviluppo portuale, industriale e urbano con la protezione ambientale. A questo scopo sono state avviate politiche di trattamento e riduzione dei rifiuti e dei consumi energetici. Una rete a energia solare ed una banchina di approvvigionamento dell' energia elettrica per le navi sono inoltre state previste per il terminal crociere del bacino di Marsiglia.

ALLEANZA COMMERCIALE COSTA CROCIERE-RYANAIR
Costa Crociere è divenuto il partner esclusivo di Ryanair per 3 anni, sino al 2010. Ci sono 50 scali di partenza dei voli Ryanair in Europa che connettono destinazioni coincidenti con i porti di partenza di Costa Crociere. Questo fattore permetterà di allargare il target di potenziali clienti: il traffico crociere, attivo nel bacino di Marsiglia, sarà interessato da un raddoppio di traffico fino ai 4 milioni di passeggeri previsti al 2020.

ROTTERDAM

Abitanti: 584.000
Superficie: 304 Kmq
Densità: 2.829 ab/Kmq

Rotterdam è la seconda città dei Paesi Bassi, situata nella provincia dell'Olanda Meidionale.
Il nome deriva da quello di una diga (dam) su di un piccolo fiume (Rotte) che si unisce al Niewe Maas nel cuore della città.
La città dista circa 18 km dal Mare del Nord, con il quale comunica tramite un canale artificiale realizzato alla fine dell'Ottocento.
Il suo porto, sbocco dell'area più dinamica d'Europa, rappresenta la porta di accesso delle merci provenienti dal sud est asiatico e dirette in Europa; detiene il primato europeo, e solo negli anni Novanta del 20° sec. ha perduto quello mondiale (passato a Singapore).
La città, fondata nel 1298, nel corso del 16° sec. divenne un fiorente centro commerciale, mercantile e industriale, snodo dei grandi traffici marittimi e fluviali. Dopo essere stata quasi completamente distrutta durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale è stata ricostruita e, più recentemente, oltre alla logistica ed alla petrolchimica, ha sviluppato anche attività culturali e di ricerca e sviluppo in campo tecnologico, gestionale ed economico grazie all'importante ruolo svolto dalla sua università Erasmus di Rotterdam.

PORTO

STATO DI FATTO

Rotterdam rappresenta il più grande porto d'Europa, che funge da porta di accesso per le merci dirette nel vecchio continente. Dal 2004 i porti asiatici di Singapore e Hong Kong gli hanno strappato la posizione di primo porto del mondo: attualmente, infatti, con una movimentazione annua di circa 11 milioni di Teu (di cui il 40% di transhipment), occupa la quarta posizione.
L'importanza dello scalo portuale di Rotterdam deriva, da un lato, dalla sua collocazione geografica e dalla sua caratterizzazione morfologica (porto canale riparato, localizzato sulla costa atlantica e dotato di fondali profondi ed ampi spazi per le banchine), dall'altro, dalla sua straordinaria accessibilità trasportistica (ferrovie, strade, canali).
Nel corso dei secoli gli spazi destinati alle attività portuali, dal centro città, hanno seguito un progressivo avvicinamento al Mare del Nord reso repentino in seguito alla realizzazione nel 1872 della Nieuwe Waterweg, un canale nato per decongestionare i poco profondi Mosa e Reno e per favorire lo sviluppo delle attività industriali.
Nel corso della seconda metà del Novecento, con l'introduzione del trasporto container e lo sviluppo dell'industria petrolchimica, gli spazi destinati ad attività portuali hanno subito un notevole incremento, prima con la costruzione del complesso Europort lungo lo sbocco del Nieuwe Waterweg (1960-1970), poi con la realizzazione del complesso Maasvlakte affacciato direttamente sul Mare del Nord (1970-in corso).
Il 2008 per lo scalo olandese ha rappresentato un'altra tappa significativa: con una grande cerimonia si è dato il via ai lavori del progetto Maasvlakte 2, il cui obiettivo è quello di triplicare la capacità complessiva di movimentazione merci del porto, arrivando ad oltre 30 milioni di Teu l'anno. L'opera, che sarà conclusa nel 2013, prevede un investimento complessivo di circa 3 miliardi di euro. In sinergia con questo investimento in grado di modificare la portualità mondiale, lo scorso anno è stata inaugurata la Betuwe line (la prima, e sino ad ora unica, linea ferroviaria in Europa completamente dedicata al traffico merci) che collega Rotterdam al confine tedesco.

STRATEGIE DI SVILUPPO

Per continuare a rafforzare il proprio ruolo di hub europeo all'interno di un quadro di riferimento internazionale in continua evoluzione, nel 2004 è stato adottato il piano quindicinale di sviluppo del porto di Rotterdam denominato "Visione del Porto al 2020".
Le misure strategiche previste riguardano diversi temi, che spaziano dall'ampliamento del porto sul mare (Maasvlakte 2), al consolidamento del mix funzionale (Waalhaven, Eemhaven, Merwehaven/Vierhavens), al miglioramento dell'accessibilità del porto e della sua dotazione infrastrutturale, al rafforzamento delle strutture d'affari esistenti, alla volontà di escogitare soluzioni progettuali per armonizzare porto, industria, residenze, bellezze naturali e spazi ricreativi su entrambe le sponde del fiume.
La parola chiave di questo strumento è "qualità", che si esplicita attraverso sei target fondamentali:

- porto versatile e dinamico (per adattarsi ai mutamenti economici e non soffrire delle fluttuazioni del mercato)

- porto sostenibile (per promuovere un efficiente utilizzo dell'energia, delle materie prime e dello spazio)

- porto della conoscenza (per facilitare lo sviluppo di attività caratterizzate da alto contenuto scientifico e tecnologico)



- porto veloce e sicuro (per garantire tempi ridotti nella movimentazione delle merci e ridurne i rischi legati al trasporto)

- porto attrattivo (per favorire una fruizione degli spazi anche a scopo ricreativo: percorsi verdi, oasi naturalistiche, ecc.)

- porto pulito (per ridurre l'inquinamento acustico e ambientale favorendo la nascita e l'integrazione di funzioni differenti)

CITTA'

STATO DI FATTO

Rotterdam tra le città che costituiscono l'anello del Randstad Holland è quella con la più spiccata vocazione commerciale.
E' una città-porto storicamente multietnica nella quale, attualmente, convivono circa 160 differenti nazionalità.
Il fiume Mosa la divide in due parti: Rotterdam Noord, con un carattere borghese e residenziale, dove trovano sede le principali dotazioni pubbliche, e Rotterdam Zuid, storicamente sede delle classi popolari impiegate nel porto, ed oggi sede di profonde trasformazioni urbanistiche.
La città ha saputo ricostruirsi un futuro creativo e prospero dopo le distruzioni della Seconda Guerra Mondiale: i disastri sono stati, infatti, un'occasione per ripensare completamente la città in un'ottica di sostenibilità che coniuga la sua anima commerciale alla qualità della vita.
Alcune importanti scelte infrastrutturali (tunnel sotto la Mosa e la ferrovia sopraelevata) unite ad un efficiente sistema di trasporto pubblico hanno permesso alla città di affrontare e risolvere il problema del traffico.
Attualmente, per continuare a giocare un ruolo importante all'interno del Randstad e, di conseguenza, nei confronti del mercato economico mondiale, la città di Rotterdam ha deciso di migliorare la propria competitività puntando, da un lato, sullo sviluppo dei settori produttivi qualificati, dall'altro, sulla qualità della vita.

STRATEGIE DI SVILUPPO

Nel 2006 il Consiglio Comunale adotta il progetto "Rotterdam, porta verso l'Europa" in cui sono sommariamente definite le linee di sviluppo spaziale ed economico della città fino al 2030. Lo studio viene successivamente approfondito fino a portare alla stesura della "Visione urbana di Rotterdam", che viene adottata nel gennaio del 2007.
Entrambi questi documenti partono dal presupposto di investire risorse su quegli elementi di potenzialità già presenti nella città di Rotterdam (il porto, i settori economici promettenti, i quartieri residenziali, il waterfront) in modo da utilizzarli come volano per generare vantaggi estesi a tutta la struttura socio-economica della città.
L'obiettivo, fermo restando il fatto di evitare ulteriore consumo di suolo, è duplice: da una lato perseguire una solidità economica diffusa e, dall'altro, migliorare l'attrattività della città.
Per quanto riguarda il primo punto, la strategia ipotizzata prevede interventi consistenti di riallocazione e potenziamento delle attività portuali con particolare attenzione alle tematiche del risparmio energetico (Maasvlakte 2), l'agevolazione del passaggio da un'economia prevalentemente industriale ad una maggiormente orientata al terziario ed ai servizi (in campo medico-farmaceutico, creativo, ecc.), facilitazioni per le piccole e medie imprese, consolidamento delle attività economiche legate al tempo libero e allo svago (Stadionpark, Zuidplein).
Per quanto riguarda il secondo punto, il piano prevede, da un lato di rafforzare la classe medio-alta attraendo giovani laureati, professionisti, famiglie con figli, attraverso la realizzazione di quartieri con alloggi ad alto contenuto tecnologico dotati di attrezzature pubbliche di elevata qualità (Kralingen, Hillegersberg) e, dall'altra, di procedere al recupero ed alla riqualificazione della dotazione di alloggi nelle zone maggiormente degradate.

La "Visione urbana di Rotterdam" al 2030 si configura concretamente attraverso tre indirizzi strategici:

CENTRO CITTA' SUL FIUME: graduale trasformazione delle aree portuali centrali in aree urbane, in cui privilegiare l'insediamento di attività economiche, commerciali e di servizi tecnologicamente avanzate e di livello internazionale

ROTTERDAM SUD: da un lato il "Patto per Rotterdam Sud" che affronterà i problemi socio-economici dell'area, dall'altro, interventi puntuali sui quartieri Zuiderpark e Kop van Zuid per migliorarne l'attrattività e la fruizione

ROTTERDAM NORD: investire sulle potenzialità esistenti, da un lato favorendo le attività economiche con la realizzazione di un parco scientifico e tecnologico, dall'altra rafforzare l'identità dei quartieri esistenti (da quelli più propriamente residenziali a quelli più caratterizzati da mix funzionale).

PROGETTI URBANI

13 PROGETTI STRATEGICI (V.I.P. MAP)
Sulla base di una attenta e rigorosa valutazione finalizzata al raggiungimento degli obiettivi definiti dalla "Visione urbana di Rotterdam" (solidità economica diffusa e migliore attrattività della città) la Municipalità ha individuato tredici aree di trasformazione sulle quali promuovere la realizzazione di altrettanti progetti strategici per lo sviluppo della città (Very Important Projects) così funzionalmente caratterizzati:

1_Mercato, garage, negozi, ricettivo, ristorazione
2_Stazione ferroviaria, garage, uffici, residenze, tempo libero, istruzione
3_Teatro, ricettivo, ristorazione, grandi magazzini commerciali, uffici, residenze
4_Ricettivo, uffici, parcheggio, palaconcerti, commercio al dettaglio, residenze, bus station
5_Stadio di calcio, parcheggio, negozi, ricettivo, catering, industria, sport al coperto, tempo libero, residenze d'affari
6_Rinnovamento ed espansione dell'Erasmus Master Card, ricerca in campo medico, istruzione, tempo libero
7_Science & Businesspark, aeroporto, incubatori per imprese
8_Conoscenze, energia, economia creativa, imprese innovative, patrimonio culturale, residenze
9_Comnpravendita immobiliare, distribuzione, industria chimica, tempo libero
10_Compravendita immobiliare, logistica, industria chimica, alimentare, tessile, pelletteria, attrezzature sportive, commercio
11_Tranquillamente e centro Stedelijk dal vivo per l'acqua e in misto distretti
12_Case in verde Stedelijk ambiente di vita, ristrutturazione edifici
13_Procedere contro consistente case, vendita Case Corporation, casa privata Enhancement, sostegno Associazione dei proprietari.

MAASVLAKTE 2
Si tratta di un grandioso progetto di ampliamento del porto di Rotterdam sul Mare del Nord avviato nel 2008 i cui lavori, suddivisi per fasi temporali diverse, termineranno intorno al 2033.
Le dimensioni dell'intervento sono impressionanti: circa 20 milioni di mq di superficie da strappare al mare (di cui la metà destinati ad attività industriali legate alla chimica ed alla logistica) per un costo stimato in 3 miliardi di euro, che permetteranno al porto di Rotterdam di funzionare 24 ore su 24, nella totale interconnessione infrastrutturale, movimentando oltre 18 milioni di Teu l'anno. L'opera, caratterizzata da una particolare attenzione al tema del risparmio energetico (scelta dei materiali, utilizzo di fonti energetiche rinnovabili) ed a quello della compensazione territoriale



(realizzazione di percorsi ciclopedonali, oasi naturalistiche, luoghi per lo svago ed il tempo libero), persegue il duplice obiettivo di potenziare le funzioni industriali e logistiche migliorando, parallelamente, la qualità della vita.

KOP VAN ZUID
A Rotterdam, la più importante operazione urbanistica avviata quindici anni fa e brillantemente risolta riguarda la trasformazione dell'ex area portuale della Kop van Zuid (letteralmente "testa del sud") in un moderno centro direzionale. L'area, collocata all'intersezione tra le sponde del fiume Mosa, dove si incontrano le due anime sociali della città (quella borghese a nord e quella operaia a sud), occupa uno spazio di circa 60 ettari su cui insistono 4 mila appartamenti, 380 mila mq di uffici, 50 mila di spazi ricreativi e culturali e 3.500 di spazi commerciali, innervati da una consistente rete infrastrutturale che vede nel ponte che collega la Kop Van Zuid al centro della città (Erasmus Bridge) il simbolo di tutta l'operazione.
Il disegno complessivo segue una forma a "L": il lato corto è un molo (Wilhelminapier) lungo la Mosa che ospita principalmente edifici alti per uffici, mentre il lato lungo accoglie ordinate file di isolati residenziali che fanno da fondale a due bacini portuali perpendicolari al fiume. Il ponte e il Teatro Luxor segnano il perno d'incontro dei due lati.

STRATEGIE ESPORTABILI

INVESTIMENTI IN RICERCA, SVILUPPO E TECNOLOGIE AVANZATE
Promuovere i settori produttivi caratterizzati da un alto contenuto tecnologico, rafforzando la filiera università-ricerca-industria, attraverso la realizzazione parchi scientifici e tecnologici, incubatori e start up per le imprese

AUMENTARE LA COMPETITIVITA' DEL PORTO CON SCELTE CORAGGIOSE
Garantire al porto di poter continuare a giocare un ruolo chiave all'interno dei traffici marittimi mondiali attraverso la realizzazione di un ampliamento a mare capace di rispondere alle mutate esigenze (dimensionali e funzionali) del trasporto merci

CONIUGARE LO SVILUPPO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE ALLA QUALITA' DELLA VITA
Aumentare l'attrattività della città (soprattutto rispetto ai giovani ed alle famiglie) non solo attraverso lo sviluppo delle attività produttive ed alla conseguente creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche migliorando la qualità della vita e della dotazione di spazi pubblici, per il tempo libero e per lo svago

INVESTIRE NEL RISPARMIO ENERGETICO
Dedicare particolare attenzione al tema del risparmio energetico favorendo interventi di edilizia bioclimatica (residenziale ed industriale), riducendo l'inquinamento (acustico, atmosferico, luminoso), promuovendo l'utilizzo energie rinnovabili (solare, eolico, marino)

EVITARE IL CONSUMO DEL SUOLO
Evitare lo sprawl edilizio promuovendo interventi edilizi di sostituzione e riqualificazione sul brown field come occasione per ricucire parti di città attraverso la creazione di nuovi capisaldi urbani

MIX FUNZIONALE
All'interno dei nuovi progetti di trasformazione è sempre previsto un programma di attività caratterizzato da mix funzionale in modo da promuovere l'inclusione sociale

VALENCIA

Abitanti: 807.000
Superficie: 755 Kmq
Densità: 1.182 ab/Kmq

Valencia, capoluogo della regione e della provincia omonima, è la terza città della Spagna per numero di abitanti, dopo Madrid e Barcellona.
E' situata sulle sponde del fiume Turia, a circa 3 km di distanza dal suo sbocco nel Mediterraneo. E' uno dei principali centri economici del paese, avvantaggiato dalla favorevole posizione al centro di una regione prevalentemente montuosa che si abbassa verso il Mediterraneo in una stretta e piatta pianura costiera affacciata sul golfo di Valencia.
La struttura economica della città, un tempo prevalentemente agricola, è notevolmente sviluppata e variegata (acciaierie, stabilimenti meccanici, industrie tessili, chimiche e delle materie plastiche, cuoio, legno, ecc.) anche se nell'ultimo decennio i maggiori contributi sono arrivati dall'industria del turismo e da quella delle costruzioni.
Il porto è uno dei più importanti del Mediterraneo, non solo per quanto riguarda la movimentazione delle merci ma anche per la crocieristica ed il trasporto dei passeggeri.

PORTO

STATO DI FATTO

AUTORITÀ PORTUALE DI VALENCIA (APV):
Organismo pubblico responsabile dal 1985 della gestione di tre porti di proprietà statale: Valencia, Sagunto, Gandía.
UBICAZIONE E AREE DI INFLUENZA: Primo porto commerciale di Spagna, leader del Mediterraneo occidentale nel traffico container, tra i primi 10 porti in Europa e i primi 50 al mondo. Posizione più prossima asse Suez-Gibilterra; primo ed ultimo scalo delle compagnie di linea tra America, Mediterraneo e Oriente. Porto naturale di Madrid (350 km di autostrada libera da pedaggio), piattaforma strategica della Penisola, connessioni ferro-gomma e aereoporto a 15 min. Influenza diretta su raggio di 350 km (sede del 50% di popolazione attiva con produzione del 51% del PIL). Influenza su raggio di 2000 km (Sud UE e Nord Africa con mercato emergente di 243 milioni di consumatori). Connessione con oltre 850 porti nel mondo.
LOGISTICA: Zona Attività Logistiche: centro di distribuzione multimodale dato da una rete di poligoni industriali su raggio di 20 km dai Porti di Valencia e Sagunto; limitato ad attività legate al traffico marittimo (appoggio alla gestione container vuoti, servizi imprenditoriali e sociali, stoccaggio, manipolazione e distribuzione). Area non di demanio portuale: permette alle aziende affitto e acquisto lotti. Investimento previsto: 180 milioni di € (privato 75%; pubblico 25%).
PARC SAGUNT: Il più grande business park europeo lungo l'asse di connessione fra i due porti, per aziende non legate a traffico marittimo; 15 milioni di mq divisi in distretti tematici (industria per medie e grandi imprese di export, logistica); comprende un Centro di Energie Avanzate, installazioni di avanguardia per connessione con mercati mondiali; il 10% del complesso è dedicato a installazioni per il trattamento ambientale.
ATTIVITA'
Movimento container da 0,9 milioni di TEU (1997) a 2.6 (2006). Emergente mercato di crociere (innovative attività di promozione delle attrattive turistiche della città). Installazioni specializzate per rinfuse liquide e solide. Attività per 1.100 milioni di €. Scalo di Sagunto per prodotti siderurgici; Gandía per merci non unitizzate.



STRATEGIE DI SVILUPPO

PIANO STRATEGICO 2015 VALENCIAPORT: Struttura di lavoro integrata costituita da organismi di gestione della Comunità Portuale. Investimenti pubblico-privati: 1.200 milioni di € per nuove infrastrutture, accessibilità e strutture portuali e logistiche.

Obiettivi:
- Unico mega porto (dai due scali adiacenti di Valencia e Sagunto): principale entrata e uscita interoceanica della Penisola Iberica, distributore regionale e principale piattaforma logistica intermodale del Mediterraneo.
- Aumento competitività economico-sociale: infrastrutture e servizi portuali (digital port), marittimi, intermodali, logistici e di marketing, in linea con la politica europea di trasporto (Piano Accessibilità); integrazione Porto-Città (America's Cup); nuove installazioni e servizi di informazione-comunicazione; miglioramento commercializzazione e promozione, processi e servizi; formazione capitale umano, ecosistema.
- Raddoppio del traffico dal 2002 al 2015 (movimento container di 4 milioni di TEU, di cui 72% cargo e 28% transhipment) con ampliamento dei porti di Valencia e Sagunto.

Benefici su vasta scala:
Nucleo strategico della Rete Transeuropea di trasporto; appoggio allo sviluppo intermodale del territorio in sinergia col Piano nazionale Infrastruttura; riduzione congestione grandi assi europei, riequilibrio tra diversi modi di trasporto e in ambito regionale tra centro e periferia; risposta a necessità logistiche del tessuto economico territoriale, aumento dell'1% del PIL di Valencia e suo sviluppo nello scenario globale.

CITTA'

STATO DI FATTO

PIANO GENERALE DI VALENCIA 1946:
primo piano "metropolitano", integra 28 Municipi e porta alla creazione dell'ente "Gran Valencia". Previsione di crescita da 450.000 a 1milione di abitanti; modello radiocentrico basato su tre assi viari industriali (tessile e chimico; ceramico; legno e mobili) oltre alle due zone urbane industriali della Zona Franca.

PIANO GENERALE DI VALENCIA 1966:
attualizza il precedente incorporando il Piano Sud, successivo all'alluvione del 1957, incremento del traffico su gomma. Previsione crescita al 2006: 1 milione di abitanti in Valencia , 900.000 nell'Area Metropolitana.

PGOU (PIANO GENERALE DI ORDINAMENTO URBANO) 1988:
modificare il modello radiocentrico; riqualificare Centro Storico e patrimonio culturale; recupero spazi liberi, grandi parchi urbani, migliorare circolazione viaria (accessi e circonvallazioni); potenziare la rete di trasporto pubblico (Metro/Tranvia); migliorare le dotazioni di servizi ai quartieri; convertire aree industriali degradate a est per usi culturali, residenziali, terziari, allo scopo di aprirsi definitivamente al mare.

REVISIONE AL 2005 DEL PIANO GENERALE DI VALENCIA: Attualizzare e adattare il modello territoriale del Piano Vigente alla nuova realtà economica e sociale di Valencia: potenziare la dimensione metropolitana attraverso una prospettiva sovracomunale; migliorare, nel sistema di comunicazioni, l'integrazione città-mare e la connessione tra città e villaggi marittimi lungo il litorale; incrementare la rete primaria di Parchi Pubblici; delimitare aree di suolo urbanizzabile rispettando aree soggette a protezione speciale per valori paesistico-ecologico-culturale, imponendo 35% di residenza per edilizia economica-sovvenzionata; proteggere il suolo non urbanizzabile.

STRATEGIE DI SVILUPPO

PIANO STRATEGICO DI VALENCIA 2015: Attualizzazione del Piano Strategico del 1995, svolta nel 2004 da CEyD (Centro di Strategie e Sviluppo di Valencia), anche attraverso la creazione di un Centro Studi sui progetti strategici delle principali città mondiali e spazi aperti ai professionisti per nuove proposte nella gestione delle città. Idea di città verde europea aperta al mare, responsabile di relazioni tra le città europee e il Mediterraneo. Integrazione sociale e competitività economica nel mercato internazionale.
Prima tappa (2004-2007): sfruttare impatto economico, sociale e mediatico dell' America's Cup attraverso progetti infrastrutturali e di servizi per rendere Valencia un polo strategico della rete transeuropea di informazione e comunicazione.
Seconda tappa (2007-2015): continuità al progresso della Città della Conoscenza e Centro Direzionale del Mediterraneo.
- Miglioramento connessioni ferroviarie dirette tra Valencia e le capitali europee e connessione ferro-viaria a scala urbana ed extra-urbana; potenziamento aereoporto e connessione con Fiera Internazionale e città; costruzione di un Centro Logistico merci euromediterraneo.
- Innovazioni tecnologiche dei settori produttivi nel mercato mondiale per diversificare la competitività; incremento esportazione di prodotti valenciani attraverso Marca di Qualità; sviluppo di piccole-medie imprese valenciane.
- Centri di eccellenza per formazioni di alto livello adatte ad affrontare rapide trasformazioni tecnologiche; nuovi centri nei campi emergenti (agricoltura, ambiente, salute, disegno industriale).
- Settore turistico, culturale, commerciale, amministrativo: Fiera Internazionale, Palazzo Congressi, Valencia Capitale Culturale Europea. Sviluppo integrato della città nel suo ambito metropolitano e intorno territoriale: aprire Valencia al mare; recupero Centro Storico a funzione polivalente; nuovi spazi urbani (Zona di Ademuz, Avenida de Francia, Ciudad Artes y Ciencias).
- Sostenibilità ambientale.

PROGETTI URBANI

CONSORZIO VALENCIA 2007
Ente pubblico con personalità giuridica autofinanziato. Rientra in una serie di azioni integrate tra autorità municipali e portuali volte a promuovere integrazione città - porto e favorire la cessione di terreni portuali all'uso cittadino.
Obiettivi:
attuazione e coordinamento delle azioni necessarie per utilizzare l'America's Cup come occasione di modernizzazione di infrastrutture e spazi pubblici cittadini; potenziamento impatto economico-culturale anche in seguito all'evento.
Azioni:
- Concorso Internazionale di idee per riqualificazione del litorale marittimo comprendente l'anello del molo, parte del porto interessata da America's Cup, una porzione di suolo ceduto dal vecchio porto al Comune, stazione ferroviaria in disuso "Pai del Grao" di fronte al porto. Primo premio ex aequo per il progetto di Nouvel, Riba e Tomás che propone recupero e ampliamento della darsena connessa col vecchio alveo del fiume Turia attraverso edifici e spazi pubblici, parcheggi e infrastrutture; riorganizzazione del fronte litorale della città per nuova centralità urbana nel distretto marittimo; delta verde nell'antico sbocco del fiume e recupero del litorale a sud della darsena; nuovo canale di



connessione col mare.
- Piano per Aeroporto di Valencia: adeguamento installazioni per recente crescita traffico, ampliamento terminal passeggeri e collegamento diretto Porto-Aereoporto con metropolitana, prolungamento pista di atterraggio/decollo e rullaggio, ampliamento piattaforma di parcheggio aerei, nuovo edificio per parcheggio auto.
- Treno AV (300 km/h); miglioramenti rete stradale e autostradale, anche per l'accesso al porto.
- Fiera di Valencia: 231.000 mq, la più grande superficie destinata a esposizioni commerciali in Spagna e fra le 10 maggiori a livello mondiale. Impatto economico nel suo intorno di 800 milioni di € / anno.
- Parco Cabecera: il più grande giardino della città (300.000 mq) nel vecchio letto del Turia, prolungherà la cintura verde dell'antico bacino; 4 settori tematici: montagna panoramica, bosco litorale mediterraneo, Bioparc (futuro parco zoologico) e parco divertimenti.

PROGETTO 1998 ECOPORT
"Sistema di Gestione Ambientale" per i porti industriali che, attraverso l'utilizzo di determinati indicatori, possa essere utilizzato da qualsiasi autorità portuale, verso una rete di trasporto sostenibile.

ALTRE INIZIATIVE:
_Formula 1: Valencia Street Circuit è situato nel porto di Valencia nella zona del Grao, tra la darsena interna del porto, il porto stesso ed il vecchio letto del fiume Turia. La lunghezza della pista è di 5,5 km.
_Esposizioni di arte nell'Edificio dell'Orologio.
_Programmi annuali di celebrazione di atti ludici e sportivi nel Porto di Valencia: Fiera di Julio, Vergine della Carmen, Festività di San Cristobal, Traversa a nuoto, Pas Ras.
_Progetto "Balcone al Mare": attuato mediante la trasformazione dei terreni della Darsena Interna del Porto di Valencia da uso portuale ad uso culturale e di ozio tramite la cessione dell'area al Municipio di Valencia.
_Progetto per un ponte mobile ferroviario che elimina il transito di treni all'interno della Darsena, facilitando con ciò la dismissione delle ferrovie che circondano questa zona.
_Unione dei moli di Levante e Ponente per eliminare il traffico della Darsena Interna.
_Attuazioni analoghe anche nei Porti di Sagunto e di Gandía.

STRATEGIE ESPORTABILI

VALENCIA-SAGUNTO-GANDIA: 3 PORTI UNIFICATI TRAMITE L'AUTORITA' PORTUALE DI VALENCIA
Organismo pubblico responsabile della gestione dei tre porti di proprietà statale situati lungo 80 Km sulla costa orientale del Mediterraneo spagnolo.
Organizzazione funzionale settorializzata per i tre porti: Sagunto dedicato ai prodotti siderurgici; Gandía alle merci non unitizzate (legno, polpa di carta, prodotti agricoli locali); Valencia canalizza un traffico di merci che coinvolge tutti i settori dell'economia (agricolo e alimentare, energetico, chimico, dell'automobile, del legno e dei mobili, tessile).

PARCO SCIENTIFICO-TECNOLOGICO
Creazione di un moderno parco scientifico-tecnologico che ha fatto dell'Università Valenciana la terza città universitaria in Europa dopo Parigi e Manchester.

INNOVATIVE PORT KNOW-HOW
Sviluppo e internazionalizzazione (tramite "Fundacion Valenciaport") di attivit+ di training volte a migliorare la gestione di risorse umane nel porto quali: master; corsi di vario livello di specializzazione, attività e progetti di ricerca nei settori logistico e portuale; attività di consulenza specializzata; cooperazione internazionale universitaria; cultura e cooperazione per integrazione tra il porto e la città; relazioni internazionali di cooperazione con altri porti; forum internazionali.
Portale Valenciaport: piattaforma tecnologica digitale basata su relazioni internazionali che connette tutti gli operatori, aumentandone la produttività, velocizzando i processi operativi delle imprese della Comunità Portuale negli ambiti mare-porto-terra e riducendo dunque i tempi d'attesa per il carico e lo scarico di merci e container.

FONDAZIONE MARCA DI GARANZIA
Migliorare la competitività dei servizi, potenziare il ruolo dei prodotti valenciani nel mercato internazionale, perfezionamento strutture commerciali, tempi ridotti nel trasporto terrestre per ridistribuzione di merci.

ACCORDO DI COOPERAZIONE INTERNAZIONALE SHANGAI-VALENCIA
Potenziare standardizzazione dello scambio elettronico di dati tra entrambe le comunità portuali, ottimizzando il processo doganale e la logistica portuale.

PROGETTO 1998 ECOPORT
"Sistema di Gestione Ambientale" per i porti industriali che, attraverso l'utilizzo di determinati indicatori, possa essere utilizzato da qualsiasi autorità portuale, verso una rete di trasporto sostenibile.

CENTRO STUDI
Creato nell'ambito del Progetto Strategico di Valencia al 2015, relativo allo studio dei progetti strategici delle principali città mondiali.

IL RUOLO DI GENOVA

Gli sviluppi economici e trasportistici che interessano la scala internazionale, le dinamiche relative alla costruzione delle reti europee , che consentono collegamenti non solo infrastrutturali, ma anche culturali e sociali, fanno emergere l'elevata potenzialità della città - porto genovese, della sua posizione strategica nel mediterraneo, delle risorse del suo territorio.
Su questa visione di nodo territoriale dinamico, aperto alle relazioni d'area vasta, si deve confrontare il rapporto fra porto e territorio cittadino nell'ottica di una integrata valorizzazione del porto e della qualità urbana, dell'attrattività delle attività economiche, di servizi di qualità, della costruzione di un sistema infrastrutturale connesso con le reti europee, che sposta a monte della città il traffico veloce, e nel contempo migliora la sostenibilità della mobilità e dell'insediamento urbano.

Ciò significa per Genova scegliere uno sviluppo sostenibile fondato sulla valorizzazione delle sue risorse e sulle potenzialità di relazione con il Mediterraneo e con l'Europa, polo attrattore di presenze umane interagenti su una "crescita" che si oppone al calo demografico della città, incentrata sulla "qualità" dell'offerta economica, della vita e dell'ambiente, sulla valorizzazione delle identità,



Reti e nodi

Nel territorio cittadino si riconoscono diversi sistemi organici ed aggregati che lavorano secondo la struttura della rete, attraverso una successione di poli, o nodi, significativi, nuclei delle attività umane.
Tra essi:

- Città policentrica
- il sistema insediativo urbano di matrice ottocentesca;
- il sistema delle ville storiche;
- il sistema dei percorsi storici;
- il sistema dei forti e delle mura;
- il sistema dell'acquedotto e i manufatti connessi;
- il sistema delle Università;
- il sistema insediativo agrario;

Città policentrica

L'aspetto policentrico di una città può oggi riferirsi sia all'esistenza di molteplici centri storici tipici delle città europee, intorno ai quali sono cresciuti gli insediamenti in successive espansioni che alla presenza di nuovi centri legati a funzioni specifiche: zone commerciali, centri direzionali, parchi a tema, cineplex, sale multifunzioni, impianti sportivi etc.
E' in funzione di questo nuovo fenomeno urbanistico che si dibatte il tema della centralità delle periferie (Martinelli, 1991) che sempre più frequentemente si stanno dotando di funzioni, edifici, simboli, fino ad ieri appannaggio del "centro" che, a seconda della qualità della progettazione, possono farne dei luoghi e non solo degli spazi urbani.
La crescita della città industriale si era svolta rispettando una visione gerarchica dello spazio ordinato dal centro sede delle funzioni amministrative, direzionali, economiche e culturali. Le espansioni periferiche servivano per far dormire i lavoratori che dovevano sostenere le nuove industrie ma erano luoghi in cui non era previsto che si vivesse/abitasse. Oggi un simile concetto di periferia non è più sostenibile e, anzi, le contraddizioni che quel tipo di periferie presenti in ogni città portano alla luca necessitano di una risposta volta alla creazione di condizioni che soddisfino i bisogni della popolazione di servizi, svago spazi di relazione.
Nel caso di Genova sono presenti entrambi i casi di polarità. Potremmo dire che Genova è una città polare per motivi storici (successive annessioni di centri preesistenti) e morfologici (linea costiera lunga circa 30 Km e due vallate perpendicolari alla costa).
Nel 1874, a causa del forte aumento di popolazione, Genova dovette annettere sei comuni limitrofi: Foce, Marassi, San Francesco di Albaro, San Fruttuoso, San Martino di Albaro, Staglieno espandendosi così verso il levante e la Val Bisagno. Da lì a poco fu costretta a svilupparsi anche verso ponente, dando vita ai quartieri di Oregina e di S. Ugo per poter allocare le classi meno abbienti. I nuovi quartieri borghesi nacquero nelle zone collinari di Albaro e di Castelletto.

Nella seconda metà dell'800 iniziò la trasformazione della Val Polcevera, con la localizzazione dei primi insediamenti industriali che rivoluzionarono il sistema economico preesistente. La conseguenza immediata fu la crescita delle abitazioni operaie: si ingrandirono i comuni di Bolzaneto, Rivarolo e Pontedecimo lungo la Val Polcevera per ospitare la nuova forza lavoro.
Con Regio Decreto Legge 14 Gennaio 1926, n.74, vennero inglobati nella municipalità genovese, diventandone delegazioni, 19 comuni: S. Ilario, Nervi, Quinto, Quarto, Apparizione, Bavari, Molassana, Struppa, Pontedecimo, S. Quirico, Bolzaneto, Rivarolo, Borzoli, Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Prà, Voltri. Il provvedimento fu accolto dai cittadini con atteggiamenti contrastanti. Tra le ex-municipalità più scontente vi furono Sampierdarena, Sestri Ponente e Voltri , ovvero le delegazioni del ponente, che perdevano la loro antica qualità di città. Per altre località come Apparizione, Borzoli, S. Quirico, al contrario, la nuova situazione risolveva problemi di assetto amministrativo divenuti ingestibili.
Ancora oggi, dopo più di ottant'anni, i cittadini specie del ponente e dell'estremo levante accettano questo stato di fatto positivamente e ciclicamente riemergono anche istanze separatiste. Molti ritengono che la creazione della Grande Genova sia stata un evento celebrativo, slegato da qualsiasi programmazione dello sviluppo cittadino. Il piano regolatore del 1932 fu infatti teso a razionalizzare un intenso sfruttamento delle aree libere e la città crebbe senza un'opportuna rete infrastrutturale. Rispetto all' annessione del 1876 che riguardava essenzialmente aree rurali, quella del 1926 riguarda nuclei urbani strutturati con una specifica identità. La politica urbanistica del regime fascista consolida ed accentua la divisione "funzionale" della città quindi non solo non persegue obiettivi di integrazione effettivi ma inizia il policentrismo funzionale della città che ancora oggi rappresenta una delle criticità di Genova con il ponente e la Val Polcevera destinati all'industria e la Val Bisagno all'allocazione dei servizi logistici.
Il centro storico medioevale inizia il suo declino i comuni del ponente annessi finché erano autonomi avevano una propria politica urbanistica con un proprio centro e delle periferie che confinavano con le periferie dei comuni contigui. Con la perdita d'autonomia le rispettive periferie vennero fagocitate da nuovi insediamenti industriali e piccoli nuclei residenziali che esistono tutt'ora circondati da attività produttive e infrastrutture. Il mancato interesse per qualsiasi prospettiva di integrazione genera l'isolamento dei centri preesistenti, i cui confini amministrativi sono tuttora percepibili, per la presenza di vuoti, in ragione di fratture insediative o di insediamenti industriali, a volte anche di carattere pericoloso (es. Multedo) e l'integrazione non avviene neppure quando vengono compiute opere brutali e di estrema rilevanza come ad esempio il taglio del promontorio di San Benigno.
Con il PRG del 1959 vengono realizzati insediamenti periferici con una densità abitativa molto alta ma infrastrutture e servizi insufficienti.Il forte aumento della popolazione negli anni '50/'70 porta una crescente domanda di abitazioni a basso costo. La 43/49 Legge Fanfani (Quezzi) e la 167/62 (Begato, Voltri, Prà, Pegli, Granarolo, Borzoli etc) e diedero l'avvio ad un intenso programma di edilizia residenziale. Il processo di crescita delle aree di edilizia residenziale sociale che nel frattempo aveva sostituito quella di case popolari terminò nei primi anni '90 con la conclusione della costruzione degli insediamenti di Quarto Alto e di Colle degli Ometti nel levante genovese.
La maggior parte delle cosiddette «167» sono caratterizzati dalla presenza di edifici di dimensioni imponenti rispetto al contesto, e non presentano continuità e coerenza di edificazione con l'intorno. Le difficoltà di inserimento degli edifici in ambiti morfologicamente molto acclivi e a volte in condizioni geologiche delicate sono state per lo più risolte in modo semplicistico. Spesso, non sono presenti gli standard minimi di vivibilità ma questo non succede solo all'interno degli interventi ex L.. 167/62 ma caratterizza anche molte altre periferie urbane come San Fruttuoso, Marassi, Oregina o San Teodoro, oggetto di azioni speculative nel dopoguerra.
Le scelte urbanistiche post-belliche confermano la netta divisione funzionale fra levante residenziale e ponente industriale e i nuovi insediamenti petroliferi crescono senza alcuna attenzione all'ambiente e alle zone abitate circostanti (criticità presente tutt'oggi). Parallelamente vengono effettuate scelte contradditorie dal punto di vista infrastrutturale,

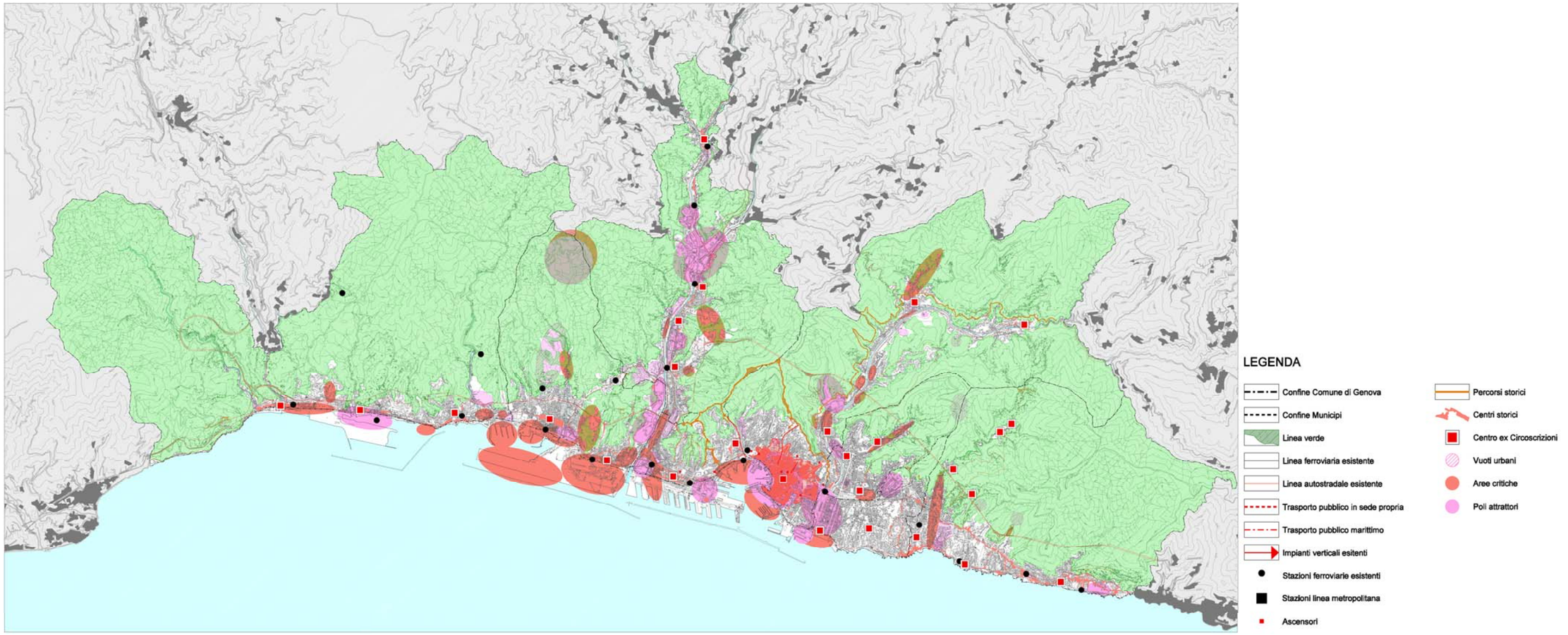


realizzando segmenti sconnessi di viabilità anziché assi viari completi e sovrapponendo nuove tratte, più o meno funzionali, su impianti insufficienti e non sistematizzati.
I provvedimenti legislativi approvati per fermare la speculazione sono tardivi e scarsamente efficaci, per cui la Legge Ponte (765/67) e il successivo decreto del 2 aprile 1968 avranno effetti limitati e differiti nel tempo.
Con la variante per i servizi adottata poco prima del PRG 1976 si tenta di preservare i pochi vuoti rimasti ma ormai la situazione era fortemente compromessa.
Oggi le polarità più sentite sono il porto e l'intero waterfront genovese non solo per le attività legate al trasporto di persone e merci , ma anche per quelle, diverse, come ad esempio il Porto Antico con i suoi vari poli attrattori per il tempo libero che richiama fruitori anche da fuori città. Questo luogo ha assunto un ruolo crescente nell'immaginario individuale e collettivo al punto da essere avvertito da molti come il centro della città. In questi ultimi anni, dalle Colombiane al G8 a Genova 2004, molti i luoghi urbani, anche al di fuori delle aree centrali, si sono affermati come poli di sviluppo della città: ad esempio la riqualificazione produttiva della Val Polcevera, il polo di Fiumara e anche il Centro Storico medioevale ha riacquistato un ruolo dopo anni di degrado ed abbandono a partire dall'inserimento a Sarzano della Facoltà di Architettura.
Appare evidente che Genova non è il risultato di un nucleo centrale originario che si espande, ma è tuttora il risultato della crescita di più autonomie locali con una loro identità fisica e sociale. E' per questo che negli anni '90 partono i lavori della Commissione di studio sui nuovi confini circoscrizionali su mandato dell' Assessorato al Decentramento. Nel 1996 è pronto il documento *Nuove circoscrizioni per Genova. Una proposta di riforma. Poteri, ambiti, prospettive,* Genova.
Con la Giunta Pericu (1999) si avvia il processo di riconoscimento delle diverse città che compongono Genova riconoscendogli una propria capacità amministrativa in modo che l'identità culturale possa tradursi in capacità di governo autonoma seppur coordinata dal Comune. Dalle 25 Circoscrizioni esistenti dl 1978 si passa a 9: I - Centro Est: Oregina-lagaccio, Prè-Molo-Maddalena, Castelletto, Portoria
- II- Centro Ovest: Sampierdarena, San Teodoro
- III- Bassa Val Bisagno: S. Fruttuoso, Marassi
- IV- Val Bisagno: Staglieno, Molassana, Struppa
- V- Val Polcevera: Rivarolo, Bolzaneto, Pontedecimo
- VI- Medio Ponente: Sestri, Cornigliano
- VII- Ponente: Voltri, Prà, Pegli
- VIII - Medio Levante: Foce, S. Martino, S. Francesco d'Albaro
- IX - Valle Sturla, Sturla-Quarto, Nervi-Quinto-S. Ilario

Questa scelta prende di fatto atto che Genova è città policentrica, lo sviluppo progettuale e le azioni di recupero o di risistemazione, fortificano i centri preesistenti all'annessione del 1926.

Difesa dell'identità locale ma contrasto dei localismi





TEMI GUIDA PER IL TERRITORIO



Il sistema insediativo urbano di matrice ottocentesca

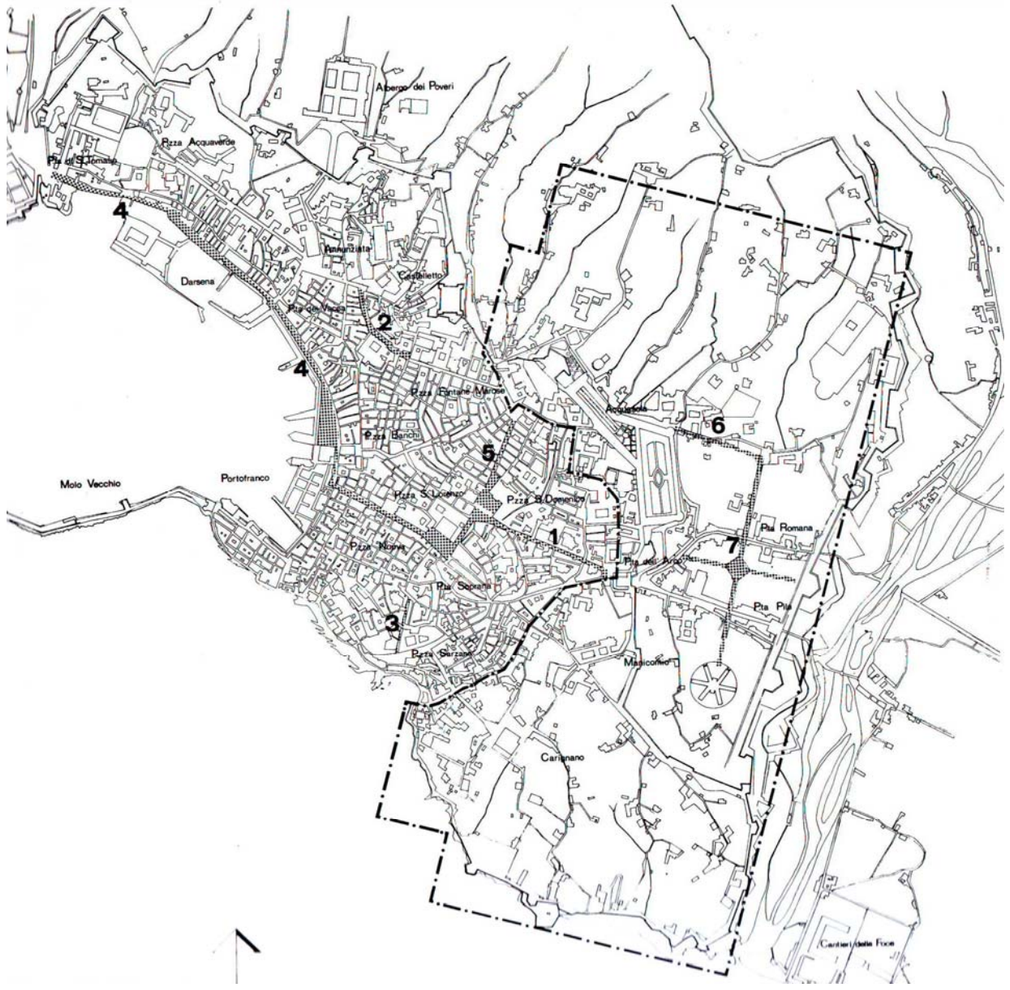
Il piano urbanistico di Carlo Barabino, predisposto nel 1825, è stato il primo progetto riguardante l'organizzazione - sotto l'aspetto della moderna urbanistica - della città di Genova. Fu definito nella prima metà dell'Ottocento e con tale piano veniva avviato il moderno sviluppo della città e il superamento dei limiti della città medioevale.
Venne elaborato a seguito di un veloce e progressivo aumento della popolazione. Nel 1820 Genova aveva mantenuto lo stesso numero di abitanti del XVIII secolo. Ma in cinque anni, nel 1827, questo numero era improvvisamente salito a 172.630 abitanti, con un incremento del 13%.
L'architetto Carlo Barabino elaborò così un proprio progetto di espansione urbanistica; il 26 aprile 1825 il Consiglio Generale e il Consiglio Particolare della città approvarono il piano di ampliamento.
Il progetto prevedeva un'espansione concentrata su un sistema di assi viari rettilinei, tutti esterni alla città antica, che per la prima volta veniva completamente ignorata. Questi assi viari rettilinei erano concepiti in uno spirito di pianificazione urbanistica neoclassico, e per essi erano previste precise tipologie edilizie.
Le tipologie da elaborate si rifacevano a esempi di semplicità e sobrietà, riconducibili ai canoni neoclassici di Percier e Fontaine; con ulteriori accenni neopalladiani. Questa perfezione di disegno si scontrava con le esigenze della speculazione e delle maestranze edilizie il cui obiettivo era invece l'ottimizzazione dello sfruttamento della rendita fondiaria.
Il piano era stato condiviso dal sindaco del tempo, Antonio Brignole Sale; tuttavia mancarono sia la volontà di realizzarlo da parte del Corpo Decurionale sia l'adeguata capacità finanziaria.
Gli unici interventi si ebbero nella zona della Pace dove venne costruito il Manicomio (su progetto di Barabino) e nella relativa zona di San Vincenzo.
Nel 1838 l'architetto Giovanni Battista Resasco, successore di Barabino (a cui si deve anche la realizzazione del cimitero monumentale di Staglieno), presentò il piano per la parte a nord di vico Pace. Il Corpo Decurionale fece costruire una casa nella nuova via di San Vincenzo (via Colombo) con sessantuno piccoli appartamenti per i poveri.
Il rettifilo di via Serra venne aperto su un antico percorso che andava dal convento della Misericordia alla zona di Brignole, su terreni di proprietà del marchese Serra il quale vi costruì i suoi palazzi. Erano abitazioni destinate ai ceti economicamente privilegiati, i più signorili della zona in quel periodo.
Prevaleva in essi però l'esigenza di una maggiore densità edilizia, che di fatto travisava in toto la minore densità edilizia prevista da Barabino. Il Consiglio di Ornato protestava per l'elevata altezza delle nuove costruzioni del piano, elevate talora superando i cinque piani soliti, sia in San Vincenzo che negli interventi sul vecchio Centro Storico.
Ad avviare la realizzazione del piano era stato nel 1838 Camillo Pallavicini, che aveva proposto l'intervento del capitale privato anziché dell'Amministrazione pubblica per le nuove costruzioni. Aveva suggerito la formazione di società edilizie anche con capitale molto frazionato, purché vi fosse comunque un socio maggioritario. Aveva insistito per abitazioni per le classi più agiate anziché per quelle povere. Queste ultime si sarebbero pertanto concentrate nel vecchio centro storico, la cui composizione sociale sarebbe lentamente calata di ceto.
In quello che oggi è il **quartiere di San Vincenzo** vennero fatte delle varianti al piano del Barabino per le parti a sud di via della Pace dopo la costruzione del Manicomio. In questo settore si affermò la figura del capomastro Francesco Ponte, che costruì negli anni 1840, lungo la Crosa Larga o Contrada del Manicomio (attuali vie Cesarea e Galata), il casone Ponte al Manicomio, il prossimo casone verde in Abrara, etc.. come case di abitazione per i ceti operai.
Fu aperta la nuova via di San Vincenzo con la piazza centrale (piazza Colombo), quest'ultima rispettando almeno in pianta se non nella tipologia, la proposta del Barabino, con quattro grandi casamenti uguali, con portico corrente nel perimetro della piazza.
Sul **colle di Carignano**, nel 1848, dei nuovi rettifili ne esistevano solo due, quello da piazza Carignano alle mura di Santa Chiara e quello dalla piazza della Cava (di cui si lamentò la pendenza del 21% che contraddiceva le idee di Barabino). Per questa parte di città il piano fu disatteso anche da un successivo piano del 1869, e la sua realizzazione si protrasse sino alla fine del secolo.
Nel 1853 si iniziò la costruzione della nuova **via Assarotti**, rettifilo a monte della città, nella valle a monte della spianata dell'Acquasola. In questo caso nelle località confinanti, dai Cappuccini ed anche più a monte, vennero costruiti nuovi fabbricati impedendo la realizzazione del piano nelle forme originarie.
Si formò una commissione incaricata di rivedere il piano di ampliamento del Barabino, costituitasi nel Consiglio Comunale il 22 giugno 1849, cui ne seguì un'altra nel 1855.
Nel 1856 fu redatto un nuovo piano da Domenico Cervetto, Carlo Cecchi e Angelo De Scalzi. In esso la appena iniziata **via Assarotti** fu prolungata ed edificata su entrambi i lati, **via Caffaro** venne allungata, ed oltre alle nuove costruzioni popolari di **Castelletto**, già iniziate e decretate sulle rovine dell'appena distrutto fortilizio, apparve **via Palestro** e un quarto rettifilo tra la valletta di Sant'Anna e i Cappuccini, che sarebbe poi divenuto la sede della funicolare, e la circonvallazione a monte.
Il materiale da riporto del **Castelletto**, il forte utilizzato per controllare dall'alto la città - e distrutto nel 1849 nel corso della sollevazione popolare - venne destinato alla costruzione di case per i ceti operai. Il 9 gennaio 1850 il Consiglio Comunale decretava che l'alienazione dell'area del forte venisse utilizzata a beneficio dei danneggiati del sestiere di San Teodoro.
Il 10 settembre 1851 il Consiglio approvava il progetto dell'ingegnere Argenti che prevedeva dodici caseggiati con in più l'abbassamento dell'area per eliminare l'aspetto troppo incombente della precedente fortezza. Il progetto si scontrò con consistenti interessi privati, e fu modificato dall'ingegnere capo Damiano Sauli che delimitò le aree fabbricabili entro al solo perimetro del forte demolito, con la prescrizione che venissero nel caso utilizzate le fondamenta del fortilizio sabaudo del 1821.
Il 28 gennaio 1853 si costituì la Società Anonima Caseggiati di Castelletto che acquistò le aree messe in vendita dal Comune, per edificarvi caseggiati di carattere popolare di sei piani in totale.
Il Piano del Resasco del 1863 e quello della Piana Orientale del Bisagno del 1877 completano l'impronta ottocentesca della città con Via Goito, piazza Marsala, Via Raibetta, Via Fieschi e vari tratti della Circonvallazione a monte verso nord e con Corso Buonos Aires, Piazza paolo da Novi Via della Libertà e Corso Torino verso est.
Di fatto i mutamenti ottocenteschi della città erano caratterizzati da un'impronta borghese e speculativa, il fatto originale che costituisce a tutt'oggi un valore architettonico, oltrechè di identità locale, è rappresentato dalle tipologie edilizie degli edifici costruiti. Oggi il tessuto ottocentesco della città rappresenta un valore da tutelare e valorizzare anche se spesso carente di aree di parcheggio e caratterizzato da obsolescenza tecnico funzionale dell'involucro edilizio.



Linea tratto punto: perimetro del piano del Barabino

Aree retinate: principali interventi realizzati fino al 1850

1. Via Giulia (oggi Via XX Settembre)
2. Strada Nuovissima (Via Cairoli)
3. Stradone Sant'Agostino
4. Carrettiera Carlo Alberto (Via Gramsci)
5. Via Carlo Felice (Via Roma)
6. Via Serra
7. Quadrivio Piazza Colombo





Il sistema delle ville storiche

Le famiglie patrizie genovesi erano solite scegliere un luogo extra-moenia per edificare le loro residenze estive, è qui che si trova il numero più alto di Ville Gentilizie. Residenze signorili che alle caratteristiche puramente architettoniche, uniscono aspetti legati alla funzione di produzione agricola, riconducibili principalmente al secolo scorso e agli inizi dell'attuale. La maggior concentrazione di questro tipo di “Villa” si trova in Val Polcevera, a Sampierdarena, a Sestri Ponente, a Prà e Palmaro, ad Albaro.

Nel Centro città venivano costruiti i Palazzi di residenza. Nella Repubblica rifondata da Andrea Doria che tra il cinquecento e seicento é crocevia di traffici, corti e ambasciate, si precettavano dimore adeguate alle visite di stato. Questo avveniva attraverso elenchi (Rolli degli alloggiamenti pubblici) suddivisi in "bussoli" per categorie di qualità.

I 5 rolli conosciuti (degli anni 1576, 1588, 1599, 1614 e 1664) descrivono un universo di dimore storiche che in buona parte sono giunte fino a noi e che testimoniano un tipo di struttura urbana definita dal Poleggi come "una reggia repubblicana, vera contraddizione in termini dietro a cui si spalancano orizzonti di storia abitativa e urbana, piuttosto che di sola architettura".



rete delle ville storiche a Sampierdarena

Il sistema dei percorsi storici

La crêuza' è una tipica struttura viaria suburbana, ha precise caratteristiche: la principale è quella di percorrere le colline se possibile sul crinale e spesso con la massima pendenza, piuttosto che negli avvallamenti, ciò per minimizzare l'impatto di compluvio della pioggia; essendo soleggiata è inoltre evitata, o limitata, la permanenza di umidità, neve e ghiaccio che negli avvallamenti possono permanere ed essere molto pericolosi, data la possibilità climatica della regione di avere repentini passaggi dal caldo al freddo in poco tempo, in caso di passaggio del vento ai quadranti settentrionali. È quindi privilegiata la conservazione della percorribilità in ogni condizione piuttosto che la facilità di percorso.
La pavimentazione tipicamente è costituita da mattoni al centro e ciottoli tondi ai lati, il profilo è decisamente convesso per il drenaggio laterale; può essere articolata in lunghi e bassi gradoni, definiti da blocchetti in pietra, nei tratti a maggior pendenza. Le crêuze, così come le coltivazioni a terrazza (le cosiddette fasce) caratterizzano il paesaggio di tutta la Liguria, sia quelle che si affaccia sul mare, più conosciuto e pubblicizzato, sia quello dell'entroterra, meno famoso ma non per questo meno caratteristico.

Il sistema dei Forti e delle Mura

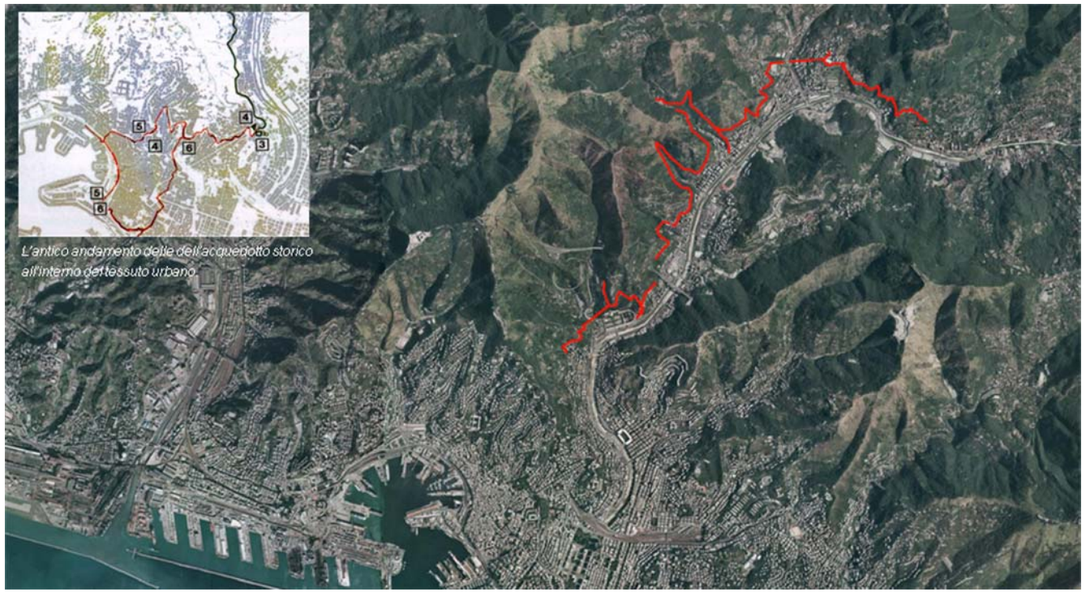
Sulla sinistra orografica del Bisagno si elevano le fortificazioni orientali di Genova.Il Parco Urbano dei Forti, esteso su un crinale a ferro di cavallo che parte dal contesto urbano e vi ritorna dopo aver attraversato alture selvagge e disabitate, offre opportunità per escursioni storico-naturalistiche. Il Forte Quezzi, il Forte Ratti, il Forte Richelieu, il Forte Santa Tecla , vennero ideati già alla metà del XVIII secolo e realizzati compiutamente nel corso dei primi decenni del XIX secolo. Essi dominano versanti altamente panoramici, spesso coperti da estesi boschi. In posizione centrale e sopraelevata, a 560 m. di quota, Forte Ratti con i suoi 220 m di sviluppo lineare rappresenta il “Maschio” del sistema fortilizio.
Il Parco Urbano delle Mura, adagiato lungo i crinali che separano la Val Polcevera dalla Val Bisagno sulle colline alle spalle di Genova, rappresenta con i suoi 876 ettari il più vasto polmone verde della città. Lo sguardo spazia dal promontorio di Portofino fino a Capo Noli, dal Santuario della Madonna della Guardia al Monte Antola e ai Forti della Val Bisagno. Le Mura seicentesche, a forma di V aperta verso il mare, racchiudevano la città. I Forti Diamante, i due Fratelli, Puin, Sperone, Begato, Castellaccio, Tenaglia, Crocetta - costruiti tra il XVIII e il XIX secolo, rappresentavano uno dei sistemi fortilizi più vasti d’Europa.



Il sistema dell'acquedotto e i manufatti connessi

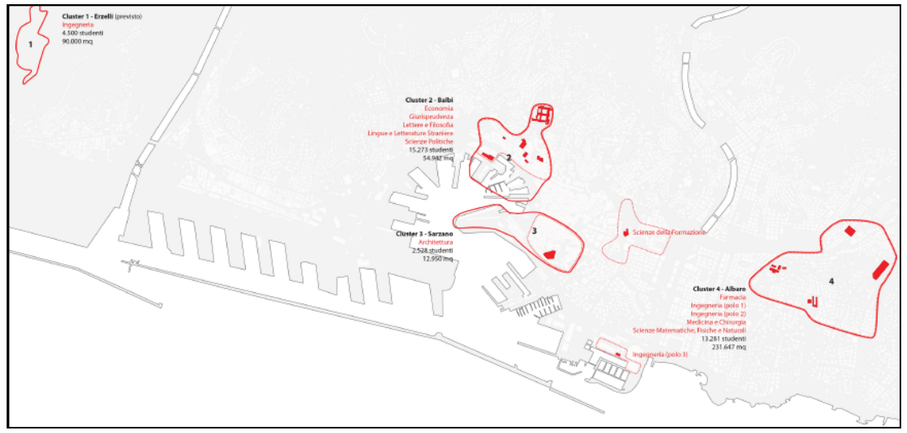
L'acquedotto storico genovese unisce ai valori paesistici del contorno urbano ed ambientale il grande sfascino della storia percepita nel complesso stratificarsi dei successivi ampliamenti e modifiche dell'acquedotto antico.

Entro le mura di Genova o lungo la Valle del Bisagno le sue imponenti testimonianze architettoniche riflettono le componenti esistenziali della società cittadina durante quasi nove secoli di evoluzione urbana e demografica.



Il sistema delle Università

Il sistema universitario genovese può essere considerato come una ben definita rete di polarità, variegate e diffuse nel territorio cittadino. Le Facoltà, e le diverse strutture universitarie accessorie, sono imperniate nel tessuto della città come poli d'influenza che caratterizzano fortemente i quartieri nei quali sono localizzati; per questo è possibile considerarle veri e propri magneti della rigenerazione urbana.
I quattro principali *cluster* universitari (ambiti) che si riconoscono sono:
- il *primo polo* è **via Balbi**, con le principali università storiche e l'edificio dell'Albergo dei Poveri;
- il *secondo polo* è **Sarzano**, con la Facoltà di Architettura inserita nel tessuto della collina di Castello, il più antico della città;
- il *terzo polo* comprende **San Martino**, con le Facoltà di Medicina, Scienze matematiche e Fisica e Farmacia e la **Foce**, con la Facoltà di Ingegneria;
- il *quarto polo* dovrebbe essere l'area di **Erzelli**, con la proposta del Politecnico (centro tecnologico) e le limitrofe, grandi trasformazioni legate all'aeroporto e al nodo infrastrutturale di Cornigliano;



i cluster genovesi

Il ruolo del sistema universitario e le sue influenze ricadono in diversi settori della pianificazione cittadina e non è , pertanto, possibile leggerle da un solo punto di vista e con un'unica chiave di lettura.
E' opportuno, invece, descrivere tale organismo riguardo ai tre diversi campi su cui incide:

1. il costruito e il patrimonio edilizio di Ateneo;
2. la cultura e l'offerta formativa dell'Università di Genova;
3. il produttivo, le imprese e l'università, come azienda che distribuisce economia sul territorio.



Il sistema insediativo rurale

Forme di urbanizzazione a bassa densità e con commistione di usi residenziali ed agricoli si diffondono nelle campagne circostanti la città. Attirati da bassi valori immobiliari e dalla possibilità di una vivere in una casa indipendente, i cittadini vanno verso la campagna mantenendo comportamenti urbani. A prima vista, tale fenomeno appare riconducibile a quello della città diffusa ma ad un esame più attento esso rivela un nuovo modo di abitare, in cui si intrecciano condizioni rurali e urbane. Le trasformazioni in atto determinano diversi problemi:
a) ambientali e paesaggistici, poichè le nuove forme trascurano le relazioni che in passato connettevano le abitazioni al governo dei suoli e delle acque;
b) economici e sociali, poichè i valori del patrimonio rurale cedono ai valori della rendita immobiliare;
Il fenomeno assume localmente caratteri peculiari. Si sta verificando un ritorno dalle fasce costiere e di fondovalle alla collina: nuovi edifici residenziali si inframezzano all'edilizia rurale; l'agricoltura appare residuale, tuttavia dati recenti ne rivelano la vitalità. Il venir meno della manutenzione dei terrazzamenti e il diffondersi di interventi che non tengono conto della stabilità dei suoli innescano rischi idrogeologici e producono dissesti. Riduzione del rischio, protezione dei valori paesaggistici e architettonici, determinazione di regole che rendano sostenibile il processo di nuovo insediamento sono questioni primarie per il governo di questi territori.

Cartografia, scelta della scala di rappresentazione e struttura del sistema informativo territoriale

Il P.U.C. 2010 è organizzato in tre livelli:
- il Livello delle relazioni territoriali di area vasta (scala 1:100.000, 1:50.000, 1:25.000)
- il Livello delle relazioni urbane e intercomunali (scala 1:25.000, 1:10.000)
- il Livello delle relazioni locali (scala 1:10.000 e finestre 1:5.000, 1:2000)

Basi cartografiche

Catasto Terreni e Fabbricati in coordinate Gauss-Boaga

Nuova CTR 5000 Genova con DB topografico (volo 2003)

CT Comunale in scala 1:1000 e 1:2000 per studi di dettaglio

Quote e prodotti derivati/isobate

Sistema informativo territoriale

Ai sensi dell'art. 7 della L.R. 36/97, al fine di garantire una coerenza con gli atti di pianificazione e di programmazione sovraordinati, si è provveduto all'acquisizione, presso la Regione Liguria e la Provincia di Genova, delle conoscenze che costituiscono il presupposto dell'attività di pianificazione, ovvero Dati strutturati in ambiente Geomedia relativi ai seguenti tematismi e/o piani;

- *Mosaico dei PUC relativi ai Comuni di cornice*
- *Acque interne/sorgenti idriche*
- *Piano di gestione/tutela delle acque*
- *Derivazioni idriche*
- *Biodiversità – Biogeografia e Bioclima*
- *Rete ecologica*
- *S.I.C. Terrestri e Marini*
- *Vulnerabilità degli acquiferi*
- *Zone a Protezione Speciale (ZPS)*
- *Carta dei Popolamenti Forestali*
- *Carta Forestale*
- *Biodiversità – Habitat Rete Natura 2000*
- *Aziende Agrituristiche*
- *Strutture di Ricettività Turistica*
- *Catasto Elettrodotti*
- *Carta Uso del Suolo*
- *Dati censuari e metrici del Catasto Terreni e Fabbricati*
- *PTCP assetto Insediativo*
- *Piano Territoriale delle Attività Estrattive 2000*
- *Piani di Bacino*
- *PTC provinciale*

Per garantire la coerenza con i piani sovraordinati, predisporre un'ampia e sistematica campagna di indagini che permetta di elaborare, quantitativamente prima e qualitativamente poi, un approfondito quadro diagnostico sullo stato del territorio è necessario strutturare le conoscenze tramite un Sistema Informativo Territoriale che permetta di elaborare le informazioni e di gestire il nuovo PUC oltreché essere in grado di assicurare le elaborazioni ambientali necessarie alla redazione della VAS parallelamente alla redazione del progetto preliminare del piano prima ed al suo monitoraggio successivamente. L'attuale Preliminare di Piano contiene, pertanto, l'insieme delle previsioni che si reputano necessarie per la formulazione definitiva del PUC. Tali previsioni tendono a valorizzare i caratteri propri dei principali sistemi morfologici e funzionali della territorio extra urbano e della città consolidata, nonché ad evidenziare le potenzialità dinamiche delle città della trasformazione e di valutarne gli scenari alternativi. La costruzione di un GIS è indispensabile per governare la quantità e la qualità dei servizi pubblici o d'uso pubblico e a circoscrivere le aree da sottoporre a progettazione di dettaglio oltre al riassetto del sistema dei parcheggi e della viabilità principale. Le modalità



d'intervento e il sistema dei vincoli preordinati alla salvaguardia del patrimonio storico, culturale ed ambientale e i criteri per il mantenimento degli aspetti paesaggistico-ambientali o ecologici caratterizzanti l'intero territorio comunale, sono questi, d'altronde, gli elementi che costituiscono le invarianti che presiedono, unitamente alle indicazioni geologiche e agronomiche, ad ogni trasformazione urbanistico-edilizia e determinano il quadro di riferimento primario entro il quale può esplicarsi l'attività di modificazione del regime dei suoli.
Anche il Piano Urbanistico Comunale del 2000 si era avvalso delle tecnologie GIS per elaborare le informazioni di base e redigere la cartografia di piano ed il suo aggiornamento in ambiente Microstation-MGE- Oracle. L'evoluzione tecnologica degli ultimi anni sia a livello hardware che software permette oggi di passare ad un sistema Microstation - Access e Oracle - Geomedia semplificando le procedure di inserimento ed aggiornamento dei dati accessibili anche per personale non esperto.
La rete locale che connette i diversi servizi comunali è tale da permettere, anche tramite ponti laser, lo scambio dei dati tra i diversi sistemi informativi presenti nel comune e poter scambiare informazioni con i settori coinvolti nel progetto. Sono state analizzate tutte le informazioni geografiche ed alfanumeriche necessarie all'elaborazione del PUC., a partire dalle informazioni alfanumeriche già disponibili nei diversi sistemi informativi presenti nei dipartimenti comunali, cercando di integrarle tra loro in strutture relazionali. Sono state così definite le informazioni necessarie da acquisire direttamente sul territorio, e quelle già presenti nei sistemi informativi comunali da utilizzare per lo studio del PUC.
La cartografia di base scelta per la redazione del Livello 3 di piano è la CTR 2003 della Regione Liguria anche se buona parte delle indagini conoscitive è georeferenziata sulla CTR 5000 del 1992 , quindi in fase di progettazione dei nuovi regimi dei suoli è stato necessario un accurato adeguamento delle informazioni geografiche alla nuova cartografia.
L' implementazione dei dati grafici e alfanumerici è stata condotta attraverso codici di identificazione tali da permettere la relazione tra gli oggetti geografici, rappresentati sulla cartografia, e le informazioni descrittive. Le basi geografiche e i dati alfanumerici sono stati quindi messi in relazione tramite opportune chiavi descrittive. L'analisi si è basata su particolari elaborazioni che hanno richiesto l'utilizzo di più archivi messi in relazione.
La formazione delle carte tematiche, ottenuta tramite interrogazioni successive, ha permesso il confronto di dati contenuti in diversi data base relazionali.
Nella fase di costruzione del progetto di PUC si è provveduto alla sistematizzazione della base cartografica di piano, tramite le funzioni di overlay topologico proprie di un gis, gli attributi delle banche dati (costruite durante la fase di acquisizione ed integrazione dei dati o già allineate precedentemente e mantenute aggiornate dagli uffici competenti) sono stati riportati dal livello di indagine ai diversi livelli previsti dalla struttura di piano per permettere la restituzione del progetto di PUC alle diverse scale di rappresentazione. Si tratta pertanto di una fase che ha portato alla gestione ed elaborazione dei dati attraverso un complesso sistema di interrelazioni delle informazioni raccolte.

Sintesi degli elementi fondativi

Genova può , partendo dalle sue vocazioni antiche, riposizionarsi, nelle gerarchie europee, come una straordinaria capitale marittima del Mediterraneo, sfruttare la sua posizione geografica ottimale per un'azione di sviluppo legata al rilancio del suo porto ripensato nel suo modello funzionale e recuperando a funzioni urbane le aree non più strategiche per il nuovo sistema logistico.

Per rendere la città più sostenibile sono necessari politiche e investimenti nelle infrastrutture ambientali e la riqualificazione dello spazio pubblico. L'accessibilità delle strade, delle aree verdi urbane e periferiche, delle piazze, delle sedi dei servizi sociali, formativi, culturali e sportivi è la condizione per realizzare una rete fisica di relazioni decisive per l'ecosistema delle città e per la coesione sociale. Lo spazio pubblico è il luogo dell'incontro, sollecita senso di appartenenza, identità e responsabilità collettive per la qualità dell'ambiente.

Il tentativo di sintesi è la proposta di una città metropolitana con uno sviluppo più distribuito delle funzioni urbane, degli attrattori della cosiddetta "città emergente", di una qualità urbana rintracciabile ovunque, della accessibilità attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile.

L'obiettivo è costruire una pianificazione metropolitana interdisciplinare, ove si integrino progetti strategici urbani, infrastrutture, porto, valorizzazione dell'ambiente e del patrimonio storico culturale. Quest'obiettivo può quindi essere raggiunto perseguendo tre linee principali d'intervento: Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture, Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana e Difesa del territorio e qualità ambientale.

Bibliografia e fonti

Schemi e Mappe sul sistema universitario:- Tesi di Laurea di I. Avanzino e S. Canepa. Genova, 2009.

Stefano Recalcati: "Analisi delle principali città-porto europee e individuazione delle strategie di sviluppo esportabili al contesto genovese"

Antida Gazzola, *La città policentrica: il caso di Genova*

Balletti F., Giontoni B., (1984), Genova 1850-1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea, Fabbiani, Genova

Poleggi E. e Cevini P., (1981), Le città nella storia d'Italia. Genova, Laterza, Roma-Bari

A. Neri, *Il Barabino e la cultura urbanistica di Genova nell'800*, in *Casabella*, giugno 1958

Besio Mariolina (1994). *L'area metropolitana genovese: l'ambiente, la società, le istituzioni.* Genova



Sommario

Impostazione metodologica 1

Struttura del piano 3

Sviluppo sostenibile: definizione e risorse 4

Il ruolo di Genova in Europa 5

- Amburgo 8
- BARCELLONA 11
- LE HAVRE 13
- MARSIGLIA 15
- ROTTERDAM 18
- VALENCIA 20

Reti e nodi 23

Città policentrica 23

Il sistema insediativo urbano di matrice ottocentesca 26

Il sistema delle ville storiche 28

Il sistema dei percorsi storici 28

Il sistema dei Forti e delle Mura 28

Il sistema dell'acquedotto e i manufatti connessi 29

Il sistema delle Università 29

Il sistema insediativo rurale 30

Cartografia, scelta della scala di rappresentazione e struttura del sistema informativo territoriale 30

- Basi cartografiche 30
- Nuova CTR 5000 Genova con DB topografico (volo 2003) 30
- Sistema informativo territoriale 30

Sintesi degli elementi fondativi 31

Bibliografia e fonti 31

Sommario 32