

Francesco Costa
Consulente Manageriale
e-mail: franzcst@libero.it
Cell: 334 615 7081

Genova, 5/7/2013 - Note al PUC 2013

Note di carattere generale

Il principale punto di debolezza di Genova è la commistione di attività produttive in senso stretto, attività commerciali ad alto impatto urbanistico e edilizia residenziale; questo comporta un abbassamento della qualità della vita e un ostacolo non solo ad uno sviluppo economico, ma anche al mantenimento dei livelli attuali di attività economica: l'edilizia commerciale e residenziale soffoca le attività produttive, ma allo stesso tempo si creano situazioni di tensione tra abitanti e imprese.

1. Il calo demografico e la riduzione delle attività produttive ha lasciato liberi spazi che non sono fruibili perché eccessivamente frammentati e non rispondenti alle attuali esigenze sia abitative sia economiche: in 50 anni Genova ha perso 250.000 abitanti, ma, nel frattempo, si è continuato a costruire alloggi, questo perché una buona percentuale degli alloggi preesistenti non soddisfano le esigenze abitative attuali in termini di dimensione, organizzazione degli spazi interni e, soprattutto, a causa della scarsa accessibilità.

Nei prossimi 20 anni si continuerà a registrare un calo demografico, con una perdita di 80-100-000 residenti nella fascia produttiva. (0-34 -> 178.000, 35-69 -> 303.000, 70 + -> 125.000).

2. Per quanto riguarda la mobilità urbana, Genova deve reggere una rete di trasporti pubblici per una città di 850.000 persone, ma con un bacino di utenza di meno di 600.000 abitanti: i costi di servizio e le tariffe aumentano e la qualità del servizio diminuisce.
3. Senza una riallocazione della risorsa spazio, Genova diventerà troppo costosa per i suoi abitanti e sarà condannata alla bancarotta. Nel lungo termine, un assetto urbano sostenibile richiede di individuare gli spazi necessari per consentire una vita di buona qualità a 500.000 abitanti, allo stesso tempo separando le attività produttive dalle aree residenziali e commerciali. Nel PUC di fatto manca un 'livello 0' che dovrebbe rappresentare l'obiettivo a lungo termine dell'assetto urbanistico cittadino.
4. Il costruire dove è costruito non basta più, bisogna essere più precisi sul cosa e sul come costruire. La pianificazione urbanistica cittadina deve evitare di innescare fenomeni che ne accrescano la parcellizzazione, per esempio impedendo di sostituire attività produttive con centri commerciali, che sono destinati a fallire nel medio termine a causa del calo demografico, meglio conservarsi spazi per il futuro.

Note specifiche

1. Livello 1 sistema infrastrutture, grandi opere ferroviarie: non c'è coerenza tra gli obiettivi dichiarati, piani di sviluppo cittadino e la realizzazione progettuale:
 - 1.1. Terzo valico: il disegno attuale connette direttamente Voltri e la linea per Savona. Genova è collegata solo attraverso il collo di bottiglia di Fegino e una linea a pendenza elevata: questo è coerente con lo sviluppo portuale di Voltri e il terminal Maersk di Vado, ma NON con lo sviluppo del porto di Sampierdarena (Riempimenti di Ronco/Libia e Bettolo). In più da e per Genova non si aumenta sostanzialmente la capacità disponibile. Queste criticità

possono essere risolte con l'ingresso della galleria di valico all'altezza della stazione di Ponte X

- 1.2. Nodo di Genova e utilizzo della linea Voltri-Terralba come ferrovia metropolitana. Questo progetto gioca sull'ambiguità tra linea Metropolitana e ferrovia metropolitana: sono due cose distinte. I tempi di imbarco e sbarco passeggeri e le procedure di partenza dei treni di una linea ferroviaria NON sono compatibili con un trasporto metropolitano vero e proprio. Una ferrovia metropolitana collega distanze di medio raggio (20-30 km) con stazioni abbastanza rarefatte (> 2km), per cui si compensano i tempi di sosta più lunghi con velocità maggiori. Una Metropolitana, invece, richiede soste brevi in stazione, ma fermate più frequenti (< 1km). Il progetto proposto produce dei tempi di percorrenza troppo elevati, in più le stazioni esistenti sono mal collegabili con il trasporto urbano su gomma, diminuendo ulteriormente la fruibilità del servizio.
2. Nei piani di livello 3 è necessario dare priorità alle infrastrutture di mobilità urbana e trasporto merci ferroviario, si delineano assi di scorrimento veicolare, ma vengono trascurati assi di mobilità pubblica. Lungo quegli assi il solo prevedere corsie preferenziali è un palliativo di breve termine. Per il trasporto merci è assurdo pensare di dismettere aree utilizzate da stazioni ferroviarie in un momento in cui si stanno progettando investimenti ingenti in grandi infrastrutture ferroviarie (nodo di Genova, terzo valico). In particolare i distretti nr 1.10 – Campasso, e 4.02 –Staz Ponte X. Queste sono aree che non possono essere dismesse come uso FFSS fino a quando non si è raggiunto l'assetto definitivo del sistema Nodo di Genova – Linee di Valico.

Da notare che anche nei distretti 1.02, 1.04, 1.05, 1.08, 1.09, 2.02, 2.03 bisognerebbe prevedere spazi per realizzare nel medio lungo termine un vero quadruplicamento della linea Voltri – Terralba, o, meglio, una vera e propria linea metropolitana (treno o tramvia in sede protetta), e non solo un asse di scorrimento stradale.

