

---

#### TASK 4. STRUTTURAZIONE, CONSOLIDAMENTO E CONDIVISIONE DI MODELLI DI GOVERNANCE

Tra gli elementi critici ma determinanti per la riuscita del Progetto di Territorio vi erano tre fattori che riguardano la partecipazione degli attori del partenariato e la risposta dei soggetti che, pur non direttamente coinvolti nella realizzazione del Progetto, compongono il contesto sociale rispetto al quale si esplicano le ricadute del Progetto. Tali fattori sono:

- l'ottenimento di un grado di condivisione significativo degli interventi in progetto;
- il coinvolgimento attivo di attori istituzionali e non nella realizzazione del Progetto;
- la definizione di un modello di governance efficace.

Il *primo aspetto* riguarda genericamente il contesto socio-economico locale comprendente molteplici gruppi d'interesse e categorie, rispetto ai quali si è dovuto svolgere un'azione di adeguata informazione sui contenuti e le finalità degli interventi in progetto, anche al fine di evitare atteggiamenti, che di frequente si riscontrano in occasione della realizzazione di opere infrastrutturali di interesse pubblico, noti come *nimby* (acronimo inglese per not in my back yard, letteralmente "non nel mio cortile"). A questo proposito il Comune di Genova è stato protagonista di nuove modalità di concertazione con il territorio di carattere innovativo e sperimentale, come il **Dibattito Pubblico** sulla Gronda Autostradale di Ponente, durato sei mesi del 2009, che ha visto un ampio confronto fra i soggetti promotori e la cittadinanza. Nel corso del 2010-2011 l'amministrazione comunale ha avviato anche il **Processo Partecipato** per la condivisione della nuova linea tranviaria in Val Bisagno.

Il *secondo aspetto* riguarda gli attori del partenariato ed attiene alla capacità di creare un gruppo d'interesse (una lobby) sufficientemente forte da promuovere la realizzazione del Progetto e riuscire a costruirlo.

Nella prima fase della Linea 1, sono stati approfonditi in modo specifico il primo e secondo aspetto, attraverso sia un'attività di analisi e valutazione, che è poi proseguita anche attraverso una serie di **tavoli di lavoro** per avere una visione sistemica delle specifiche problematiche (problematica del "porto lungo", focus su area di Voltri e focus su nodo di San Benigno). In particolare, con la Seconda conferenza preparatoria del progetto "Azioni innovative" del 18 luglio "LA RETE DEI TERRITORI: lo sviluppo della rete portuale e retroportuale del nord-ovest" si è dato avvio al momento di confronto per il primo tema del porto lungo, lavoro propedeutico al raggiungimento di intese programmatiche attraverso uno specifico confronto con gli stakeholder interessati allo sviluppo del cosiddetto porto lungo (Autorità portuali liguri, RFI, Regione Liguria, Regione Piemonte, Comuni coinvolti nelle iniziative di sviluppo logistico, soggetti privati gestori di imprese ferroviarie e di aree dedicate al navettamento ferroviario), che permetta di giungere ad approcci al tema condivisi attraverso documenti operativi (con indicazioni specifiche in merito a progettualità, tempistiche, ripartizione dei ruoli pubblico/privato e forme di finanziamento).

Il *terzo aspetto* accomunava tutti i soggetti coinvolti nell'iniziativa e precedentemente indicati e riguardava la definizione dell'insieme di relazioni, processi, regole che disciplinano la gestione del Progetto. In particolare questo terzo aspetto è stato approfondito nella seconda fase della Linea 1. Infatti, sulla base della costruzione della gerarchia degli interventi e della loro classificazione, della mappa degli attori coinvolti e coinvolgibili e delle fonti e forme di finanziamento attivabili, il Consorzio CLAS ha sottoposto all'attenzione dell'Amministrazione comunale una proposta relativa alle forme di intese ed accordi da formalizzare, con evidenza delle procedure e della documentazione specifica previste dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente.

Nell'ambito del lavoro svolto, si è proposto di continuare a:

- evidenziare gli aspetti favorevoli e quelli contrari delle diverse forme di accordo ed intese attivabili, al fine di supportare il processo di scelta dell'Amministrazione;

- 
- strutturare, consolidare e condividere specifici modelli di governance per la progettualità a scala urbana (relazioni fra porto e città su temi logistici) e per la pianificazione di area vasta, che coinvolge cioè anche le regioni limitrofe (in particolare il Piemonte meridionale e occidentale);
  - organizzare tavoli di concertazione specifici momenti di confronto con i principali attori coinvolti, al fine di pervenire a scelte condivise dai principali stakeholder.

I risultati delle attività svolte nell'ambito della prima fase operativa costituiscono gli elementi informativi necessari per offrire all'Amministrazione comunale il previsto supporto per l'individuazione delle forme di collaborazione istituzionali più efficaci e rispondenti alle specifiche esigenze di sviluppo del Progetto di Territorio e delle singole iniziative progettuali previste.

Nell'ambito di questa Task è stato fornito il supporto tecnico per il convegno, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comune di Genova Urban Lab nell'ambito delle attività legate al Progetto Territorio Snodo, che si pone l'obiettivo di avviare iniziative di tipo partenariale per lo sviluppo di un sistema efficiente ed efficace di rapporti fra le reti portuali e retroportuali.

Al convegno, che si è svolto nella prestigiosa sede di Palazzo Ducale il 18 Luglio 2011, hanno partecipato i responsabili delle azioni integrate innovative promosse dal Ministero che hanno elementi sinergici con le tematiche della mobilità delle merci e i principali soggetti coinvolti nelle iniziative operative di carattere retroportuale, come i gestori di imprese ferroviarie e terminal, oltre ai rappresentanti delle categorie produttive del Nord Ovest.

Un commento di sintesi è stato portato dal Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Bartolomeo Giachino che ha rimarcato l'importanza della logica di concertazione adottata anche nella redazione del Piano Nazionale della Logistica.

Nel pomeriggio i sindaci dei Comuni di Genova, Savona, Alessandria, Cuneo e Novara hanno sottoscritto un Protocollo di Intenti che mira a sottolineare l'urgenza della valorizzazione dei rapporti fra territori in tema di trasporti e logistica per poter incrementare le ricadute economiche e occupazionali di queste attività: urgenza che deriva dalla presa d'atto che le economie di scala e di rete necessarie per poter affrontare il mercato dei traffici internazionali in modo competitivo, sono raggiungibili nel Nord Ovest solo attraverso politiche di cooperazione fra territori.

Le conclusioni sono state affidate al Sindaco di Genova Marta Vincenzi che ha sottolineato come i progetti TSN a livello nazionale rappresentino una novità che coglie la speranza di giungere ad una relazione sul territorio che non si irrigidisca rispetto ad una rete di dimensione istituzionale.

Il testo completo del Protocollo di Intenti e del Programma del convegno sono in allegato al rapporto.

La messa a sistema degli interventi infrastrutturali previsti dalla Liguria e dalla vicina regione francese transfrontaliera è un altro tema avviato fra le Amministrazioni dei Comuni di Genova e Nizza da sviluppare relativamente al sostegno allo sviluppo infrastrutturale dei traffici merci e passeggeri e da integrare con l'attuale politica improntata alla direttrice sud/nord.

Genova e Nizza hanno firmato un "Protocollo di partenariato" (11/02/11) che individua gli obiettivi strategici entro i quali tracciare un programma di sviluppo congiunto. In particolare, il protocollo individua come temi primari: l'ammodernamento dei collegamenti ferroviari; lo sviluppo delle Autostrade del Mare; l'innovazione digitale e la cooperazione; azioni di lobbying.

Sfruttando il Mediterraneo come elemento di unione, le due città si rendono più competitive alla scala globale come polo metropolitano, potenziando le infrastrutture che le collegano

---

(ferrovia, autostrada, porti, aeroporti) e per le quali passa la maggior parte dei traffici passeggeri e merci diretti verso Ovest e a Nord. L'intenzione di Nizza di portare l'alta velocità fino a Ventimiglia, potenziando sin da subito la linea esistente, trova un forte sostegno nell'altrettanto determinato obiettivo di Regione Liguria e Comune di Genova, di completare il raddoppio ferroviario di ponente (Andora/San Lorenzo), e la realizzazione della nuova stazione di Voltri, porta di Genova verso il Ponente Ligure e la Francia, che concluderà le opere del Nodo Ferroviario.

La direttrice costiera potenzierebbe il ruolo attrattivo del capoluogo ligure per i traffici verso il Terzo valico e, con l'interoperabilità ferroviaria trasporto passeggeri e turismo sulla costa italo-francese.

La promozione delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo si persegue con l'iniziativa MOS24 nell'ambito dei TEN-T con capofila porto di Genova e Nizza partner e con la volontà di attuare la strategia europea "eurovignette" per il riconoscimento della barriera A8/Ventimiglia passaggio transalpino analogamente ai tunnel di Monte Bianco e Frejus.

Inoltre, Genova ha colto l'occasione della 25sima Assemblea annuale del network internazionale Eurocities – tenutasi a Genova dal 2 al 5 novembre 2011 – e Nizza quella della riunione del Comitato Euromed per organizzare azioni di lobbying, di visibilità concertata e di promozione di interessi comuni.

Sul tema della Governance e della pianificazione infrastrutturale strategica per il miglioramento delle relazioni città-porto, su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune di Genova ha redatto schede informative dette di "Ultimo Miglio" sul sistema di accessibilità al porto e sulle interconnessioni tra questo e le piattaforme logistiche/interporti a servizio dello stesso. Lo scopo è che sia valutata la possibilità di inserire nella "Comprehensive Network" le sezioni stradali di competenza – comunali-provinciali-regionali – che rappresentano tratti importanti, esistenti e/o di progetto, del sistema dell'accessibilità portuale, e che sono ritenuti determinanti per la fluidificazione dei colli di bottiglia esistenti e per il superamento delle criticità nell'interconnessione dei sistemi di trasporto.

Gli interventi infrastrutturali proposti sono sottoposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Commissione Europea attraverso un percorso amministrativo/politico, in previsione di un sostegno comunitario anche a favore delle componenti della Rete di Base - "Comprehensive Network"- per quelle infrastrutture chiave esistenti, che non saranno incluse nella rete prioritaria, nonché per l'esigenza di costruzione di nuove infrastrutture.

A valle di questo processo, avverrà l'inserimento delle sezioni e dei nodi che rappresentano la rete nazionale all'interno del portale pubblico TEN-TEC.

L'inserimento nella "Comprehensive Network" delle tratte stradali e ferroviarie è condizione indispensabile per essere considerati facenti parte della rete TEN-T e quindi di interesse europeo, nonché per poter accedere ai prestiti BEI e ai fondi europei TEN.

Le schede elencate sono state compilate da Urban Lab in collaborazione con ANAS, RFI, Sviluppo Genova spa: Sottopasso viario SS1Aurelia-Voltri, collegamento tra la strada urbana di scorrimento a mare ed il casello di Genova – Aeroporto, Raccordi in sponda destra del Torrente Polcevera, Viabilità in sponda sinistra del Torrente Polcevera, Lungomare Canepa, Sopraelevata portuale.