FASCICOLO 7 – Gli obiettivi del Piano

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

Introduzione Pag. 5

Gli scenari proposti Pag. 5
Scenario Zero
Scenario Natura e Cultura
Scenario Infrastrutture e Logistica
Scenario di Specializzazione Residenziale
Scenario di Specializzazione Produttiva
Scenario di Specializzazione Turistica

Asse di contestualizzazione territoriale e assi di orientamento strategico Pag. 15

L'espressione degli obiettivi del Piano : principi ispiratori e ruoli di coordinamento, di organizzazione e di indirizzo Pag. 17

I principi ispiratori del Piano Pag. 18

Fascicolo 7

Gli Obiettivi del Piano

GLI OBIETTIVI DEL PTC PROVINCIALE

Introduzione.

Le scelte di pianificazione compiute dal PTC provinciale, che individuano le azioni da applicare al territorio, sono originate da un insieme di obbiettivi di carattere socio - economico che formano una *strategia di intervento*.

La costruzione di tale strategia è un atto politico rilevante perché:

- si basa sulle scelte di sviluppo espresse, coordinate e contrattate dalla comunità provinciale, in tutte le sue componenti, pubbliche e private, ed in tutte le sue articolazioni sociali e territoriali;
- impegna tutti i diversi attori che agiscono nel territorio provinciale per conservarlo e trasformarlo ad assumere comportamenti coerenti con tali scelte strategiche;
- è inserita in un *sistema di pianificazione* dotato di un livello superiore corrispondente alla dimensione regionale e di un livello inferiore corrispondente alla dimensione comunale e locale, e costituisce l'anello di congiunzione di questi due livelli, dando respiro e visione strategica alle scelte urbanistiche compiute dagli strumenti di pianificazione locale.

Pertanto deve essere espressa con chiarezza, deve esplicitare le condizioni e gli effetti dei propri assunti e deve essere condivisa il più largamente possibile. A fronte della proposizione degli obbiettivi strategici non sono sufficienti semplici assensi verbali, ma occorrono profondi convincimenti e comportamenti conseguenti, perché si mette in gioco il futuro stesso della comunità provinciale e del suo territorio in una competizione tra aree nazionali ed europee alla quale, volenti o nolenti, oggettivamente si partecipa.

Tale strategia, che sottende le scelte di pianificazione territoriale ed è quindi proiettata nel tempo per un periodo di almeno dieci anni, ha un carattere necessariamente complesso ed articolato in relazione alle diverse problematiche presenti nella realtà provinciale ed alla loro prevedibile evoluzione; tuttavia, per raggiungere risultati significativi ed incidere su una situazione esistente che necessita di modificazioni e miglioramenti, deve puntare con decisione verso una certa direzione, non essendo ammessa una miscellanea di obbiettivi disparati e contraddittori, che produrrebbe l'effetto di una dispersione di risorse e per la quale sarebbe impossibile controllare gli esiti delle azioni intraprese.

Nell'affermare la centralità e l'importanza della formazione di tale strategia per lo sviluppo, si ritiene utile far precedere l'espressione degli obbiettivi specifici del piano territoriale di coordinamento dalla prefigurazione di possibili *scenari* di tipo socio economico e territoriale che possono determinarsi in relazione alle scelte strategiche effettuate, per valutare preventivamente la *natura* degli obbiettivi che costituiscono lo scenario e gli *effetti* che essi potrebbero produrre.

Tali scenari, la cui valenza appartiene unicamente alla sfera tecnica, intendono mostrare, attraverso esemplificazioni, analogie e previsioni, i pregi e i difetti di diverse possibili alternative di sviluppo che potrebbero verificarsi in relazione a determinate scelte basate sugli esiti della descrizione fondativa del territorio provinciale, e sull'analisi dei caratteri di identità che esso possiede. Allo scopo di rendere più evidenti le condizioni e le conseguenze di ciascuna prospettiva si è fatta la scelta di enfatizzare ed in qualche caso di esagerare gli effetti di ciascuno scenario, considerandolo radicalmente *monodirezionato*.

Nella realtà la strategia che maturerà dalla concertazione con i diversi soggetti che dovranno gestire l'attuazione del piano risulterà ovviamente più composita e flessibile, e comprenderà gli opportuni correttivi allo scenario prescelto. L'unico scenario che non può essere corretto è quello designato con la locuzione "scenario zero", che corrisponde alla situazione di assenza di un quadro di coordinamento ovvero alla incoerenza delle azioni e dei comportamenti dei soggetti coinvolti.

Gli scenari proposti.

Le scelte di pianificazione sono influenzate dall'atteggiamento che il decisore assume sulla direzione da assegnare allo sviluppo del territorio in relazione a due grandi antinomie che caratterizzano la nostra società:

conservazione / innovazione *localismo / globalizzazione*.

I termini di questi rapporti non implicano di per sé giudizi di valore e di preferenza relativa.

In *positivo* si può affermare che:

- gli scenari maggiormente influenzati dalla *conservazione* partono dalla considerazione che le risorse territoriali sono limitate e per la maggior parte non rinnovabili ed è un imperativo etico mantenere anche nel futuro i valori presenti nel territorio, soprattutto quando questi costituiscono proprio la risorsa che rende attrattivo e competitivo un territorio;

- quelli che puntano sull'*innovazione* considerano la necessità di affrontare e risolvere situazioni di crisi utilizzando gli strumenti di intervento più aggiornati e proiettandosi quindi verso nuove configurazioni che diano spazio all'inventiva ed alla capacità di intraprendere nuove strade, avendo accertato che non si determinino, allo stesso tempo, compromissioni dei valori presenti.

- Analogamente gli scenari che tendono ad affermare la *dimensione locale* puntano alla ricerca delle radici profonde che legano una comunità umana al suo territorio, che presenta innumerevoli bio-diversità rispetto ad altri e richiede quindi la migliore utilizzazione delle risorse locali;

- quelli che propongono obbiettivi di *globalizzazione* prendono atto delle straordinarie opportunità offerte da un contesto mondiale sempre più integrato per costruire solide prospettive di sviluppo economico a livello locale attingendo da risorse che si rendono disponibili anche nei più remoti angoli del pianeta, avendo accertato che non si determinino, allo stesso tempo, compromissioni dei valori presenti.

In *negativo*:

- al termine *conservazione* è associato un atteggiamento di immobilismo nei confronti delle opportunità di sviluppo e di indifferenza al rapporto costi/benefici nella destinazione delle risorse necessarie;

- l'*innovazione* può produrre l'introduzione di modelli estranei alla cultura ed alla capacità gestionale di un contesto territoriale, con conseguenti rigetti, sperpero di risorse non rinnovabili e modifiche irreversibili di valori territoriali;

- il *localismo* genera una chiusura della società in sé stessa con conseguenti fenomeni di invecchiamento e depauperamento delle proprie componenti;

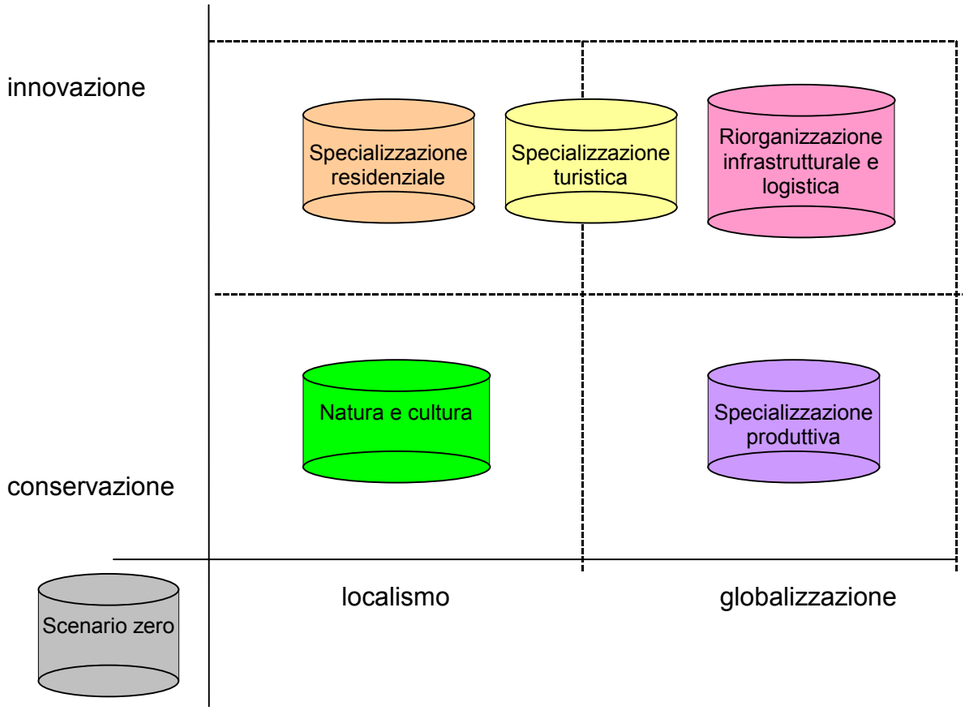
- la *competizione globale* comporta rischi elevati e può produrre passività, disorientamento e incapacità di autogoverno da parte della comunità locale, nonché consumo di risorse territoriali e compromissione di valori.

Appare chiaro come ciascuna prospettiva di sviluppo tenda a collocarsi nei pressi di queste diverse polarità, ed il modo in cui ciascuno scenario si colloca in rapporto ad esse fornisce quindi utili informazioni sui vantaggi e gli svantaggi che è lecito attendersi e sugli effetti che può produrre.

Tra i vari possibili scenari sono stati individuati i seguenti, che si ritengono i più significativi per la comunità provinciale ai fini del lavoro di approfondimento e di selezione degli obbiettivi:

- scenario zero
- natura e cultura
- infrastrutture e logistica
- specializzazione residenziale
- specializzazione produttiva
- specializzazione turistica.

Nel seguente grafico si è cercato di collocare tali scenari nei quadranti che individuano il rapporto tra le prospettive sopra delineate.



Per ciascuno scenario è stata predisposta una breve descrizione, sono state analizzate le condizioni necessarie per il suo sviluppo e le conseguenze di tipo socio - economico prodotte, ed infine sono stati confrontati in una tabella i vantaggi e gli svantaggi di ciascuna opzione con riferimento ai cinque temi: suolo, ambiente, infrastrutture e servizi territoriali, sistema insediativo, paesaggio, che sono stati utilizzati in sede di approfondimento della descrizione fondativa.

L'ambito di riferimento rispetto al quale sono stati costruiti i diversi scenari è quello della Provincia nel suo insieme: tuttavia il metodo non perde di validità considerando aggregazioni significative di sub - ambiti e contestualizzando quindi maggiormente gli obbiettivi specifici.

SCENARIO ZERO

Descrizione.

La comunità provinciale non riesce ad esprimere scelte di sviluppo coerenti con i caratteri fondativi del suo territorio e fallisce il raggiungimento degli obbiettivi di coordinamento tra le diverse sub aree che lo compongono. Ne risulta uno scenario in cui, pur essendo presenti a livello locale tentativi di strategie per lo sviluppo, queste sono contraddette però dalla marginalità dei processi economici avviati e dal conflitto con altre iniziative che perseguono obbiettivi divergenti nei territori confinanti.

L'assenza di coordinamento nell'area vasta provinciale impedisce la realizzazione di assetti territoriali di livello intercomunale e provoca quindi la sovrapposizione di iniziative esterne che tendono a consumare risorse secondo ottiche settoriali, in particolare nel settore infrastrutturale.

In questo quadro incoerente trovano spazio i seguenti comportamenti:

- i poteri economici forti tendono ad utilizzare i capitali fissi investiti più a lungo possibile, cercando di dilazionare nel tempo soluzioni di problemi ambientali ed urbanistici di grande portata;
- i soggetti responsabili delle reti infrastrutturali propongono interventi apparentemente tesi al miglioramento complessivo della sicurezza e dell'efficienza, in realtà indirizzati ad una più alta redditività attraverso una migliore commercializzazione del servizio (ristrutturazione dei punti d'accesso / di acquisto del servizio, anziché della rete);
- le politiche di deregolamentazione introdotte a livello nazionale per favorire lo sviluppo degli investimenti e l'occupazione producono insediamenti produttivi e commerciali attivi finché usufruiscono di agevolazioni creditizie e facilitazioni gestionali, ma destinati al ridimensionamento nel lungo periodo;
- iniziative locali innovative nei settori turistico, agricolo, artigianale, culturale non sono sostenute da politiche coerenti negli ambiti territoriali confinanti, che esprimono invece, più o meno apertamente, posizioni competitive a tali iniziative;
- il crescente invecchiamento della popolazione e la mancanza di opportunità lavorative per i giovani determina scarse propensioni all'investimento e di conseguenza la marginalizzazione economica dell'area provinciale, favorendo quindi fenomeni di degrado e di marginalità sociale.

Condizioni e conseguenze.

L'assenza di strategie condivise per lo sviluppo economico e la valorizzazione del territorio investe l'ambito provinciale nel suo insieme e nelle diverse aree che lo compongono. La visione dominante è quella settoriale: ogni realtà locale cerca esprimere le proprie potenzialità isolandosi dal contesto provinciale e di risolvere le proprie problematiche al suo interno, salvo esportare verso le aree esterne le criticità non risolte; si determinano quindi conflitti competitivi sterili, che indeboliscono l'attrattività dell'ambito agli investimenti.

Le iniziative comunali tendono a perseguire prospettive di sviluppo basate su un solo fattore ritenuto risolutivo di tutti i problemi locali, ad esempio: la realizzazione di boulevard costieri e la valorizzazione immobiliare del waterfront; la costruzione di bretelle viarie di collegamento rapido attraverso tunnel; l'infrastruttura sportiva; lo sviluppo di grandi centri commerciali.

La concentrazione di risorse su poche iniziative che promettono rapidi ritorni di investimento, sia di tipo imprenditoriale sia di immagine politica, impedisce la realizzazione di più vasti e lungimiranti programmi. Il crescente abbandono delle aree interne e montane provoca fenomeni sempre più acuti di dissesto idrogeologico e di degrado del patrimonio edilizio.

Le aree costiere più urbanizzate tendono a costruire processi di sviluppo non coinvolgendo i territori circostanti, ma ricercando rapporti con aree ed economie esterne, in posizioni ad esse subordinate; questa dipendenza dall'esterno comporta un uso delle risorse territoriali basato su convenienze determinate da fattori non controllabili e quindi soggette ad instabilità. Ne consegue un possibile fallimento di iniziative che hanno però consumato in modo irreversibile risorse territoriali pregiate, che occorre riconvertire per nuove opportunità.

La funzione portuale di Genova non costituisce un vantaggio competitivo per l'intera area provinciale, ma assume il ruolo di semplice terminale di una complessa rete logistica nella quale gli elementi di produzione di valore aggiunto sono tutti collocati nell'area padana. Sul territorio provinciale ricadono solo le criticità di tale rete in termini di inquinamento per flussi di traffico intensi, utilizzazione di spazi urbani preziosi per il deposito di contenitori, impegno delle infrastrutture stradali e ferroviarie oltre ogni limite di saturazione.

Il perseguimento di obbiettivi di sviluppo turistico settoriali produce scelte contraddittorie: la realizzazione di porticcioli turistici e delle relative opere di protezione impedisce la fruizione balneare delle spiagge e crea barriere tra i fronti mare storici ed il mare; la costruzione di campi da golf in ambiti di retrocosta privatizza ampie porzioni di territorio naturale e viene realizzata nell'ambito di operazioni immobiliari di vasta portata che modificano l'immagine del territorio e rendono meno appetibile la stessa pratica sportiva.

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	• Interventi puntuali di ripristino di dissesti idrogeologici.	• Abbandono di territori montani e conseguenti crisi di sistema nell'assetto idrogeologico. • Artificializzazione della costa.
Ambiente	• Interventi puntuali di risanamento ambientale.	• Dequalificazione delle componenti ambientali di sistema. • Elevate difficoltà per l'individuazione di siti idonei al trattamento di RSU e Speciali. • Difficoltà gestionali degli Enti Parco e degli Organismi rappresentativi intercomunali.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Miglioramento degli accessi alla rete. • Realizzazione di strutture di servizio dimensionate in base alle richieste di mercato.	• Mantenimento delle condizioni negative di esercizio delle infrastrutture per la mobilità. • Precarietà dei livelli funzionali dei servizi territoriali e loro dipendenza dai fattori di mercato. • Sovrautilizzo delle reti di trasporto per funzioni logistiche e per la mobilità interna all'ambito provinciale.
Sistema insediativo	• Interventi puntuali di sviluppo dei sistemi insediativi.	• Consumo di risorse territoriali a fronte di iniziative con caratteristiche disomogenee rispetto agli elementi fondativi dell'ambito. • Utilizzazione di aree destinate ad insediamenti produttivi per grandi strutture di vendita. • Fenomeni di dismissione di aree produttive e turistiche degradate. • Crescente disparità tra condizioni di sviluppo nella fascia costiera e abbandono delle zone interne montane. • Diminuzione di valore delle aree impegnate dal sistema infrastrutturale di servizio alle funzioni portuali. • Iniziative di sviluppo turistico contradditto rie con la fruizione integrata delle risorse.
Paesaggio	• Interventi puntuali di salvaguardia di emergenze storiche architettoniche.	• Perdita di identità del paesaggio naturale. • Perdita di identità del paesaggio costruito per l'inserimento di interventi disomogenei. • Compromissione di valori paesistici per l'impatto di opere infrastrutturali.

SCENARIO NATURA E CULTURA

Descrizione.

La considerazione che l'identità territoriale provinciale si basa soprattutto sui suoi valori paesistici, culturali ed ambientali e la consapevolezza che tali valori sono oggetto di processi di degrado e trasformazione irreversibile determinano una scelta strategica focalizzata sulla salvaguardia delle peculiarità naturalistiche e sulla conservazione delle testimonianze storiche che in esso si trovano.

L'aspirazione a conseguire stili di vita più legati al contatto con gli elementi naturali e privi quindi delle connotazioni negative (stress, inquinamento, artificiosità) proprie degli ambienti urbani fa parte ormai di un sentimento molto diffuso nella nostra società, tanto è vero che questi stili di vita sono spesso utilizzati negli stereotipi della comunicazione pubblicitaria dei prodotti di più largo consumo. La varietà degli ambienti naturali e dei paesaggi che caratterizza il territorio provinciale rende possibile, d'altra parte, un'offerta assai differenziata ed in gran parte qualificata di località dove è possibile sperimentare questo rapporto vitale e rigenerante tra l'uomo e la natura.

Analogamente l'elevarsi del livello culturale medio, la diffusione attraverso i canali di comunicazione di massa di eventi storici e culturali (come ad esempio le manifestazioni colombiane, il giubileo dell'anno 2000, ecc.) ed il successo di alcune iniziative di grande richiamo legate ai beni culturali ed artistici della nostra Provincia hanno contribuito a diffondere l'interesse verso le manifestazioni più elevate dell'espressione umana, come bene comune da conservare e difendere per una migliore qualità di vita.

E' cresciuta infine in questi ultimi anni una specifica coscienza ecologista, che trova riscontro anche negli atti, nelle determinazioni e nei programmi di intervento del governo della nostra società ai massimi livelli (ci si riferisce in particolare alla redazione e gestione dell'Agenda 21), la quale pone con la massima enfasi il problema della conservazione delle risorse essenziali per la prosecuzione della vita sul nostro pianeta, che sono state oggetto di un'aggressione senza precedenti nella storia dell'umanità. Per consentire a noi stessi una prospettiva di benessere ed alle generazioni future una possibilità di sopravvivenza occorre modificare i modelli di sviluppo finora utilizzati.

Lo scenario che corrisponde alla esplicitazione delle scelte strategiche sopra delineate configura quindi il prevalere di una visione rivolta alla conservazione ed alla tutela dei valori considerati di maggior pregio, ed il parallelo ridimensionamento di atteggiamenti rivolti alla trasformazione ed anche allo sviluppo socio economico se ed in quanto incidenti sul sistema dei valori prioritari. Tale scenario richiederebbe una trattazione estesa ed articolata degli effetti territoriali prodotti, proprio per il carattere globale che tale prospettiva impone; in questa sede si accenna soltanto ad alcuni di tali effetti, considerato il carattere esemplificativo della presente trattazione, in analogia a quella degli altri scenari.

Condizioni e conseguenze.

Lo sviluppo economico dell'ambito provinciale, nella situazione attuale, è segnato da una profonda dicotomia tra aree intensamente insediate e consumatrici di risorse energetiche e naturali, ed aree sempre più abbandonate da utilizzazioni residenziali e produttive, serbatoio da cui attingere risorse ambientali (aria, acqua, materiali di cava) e ricettacolo dei prodotti di scarto della parte sviluppata.

Nello scenario "natura e cultura" il primo obbiettivo è il superamento radicale di tale dicotomia, attraverso il riconoscimento dei valori originali di ciascuna parte del territorio, siano essi di origine naturale (aria, acqua, suolo, vegetazione, fauna, ecc.), ovvero prodotti dall'azione umana (paesaggio antropico, emergenze storiche ed architettoniche, organizzazione del territorio). In tale riconoscimento non esistono graduatorie escludenti, ma si coltivano le diversità, allo scopo di raggiungere un riequilibrio dell'ecosistema generale.

Il degrado è rappresentato sia dal decadimento fisico e funzionale dei valori sia dal processo di omogeneizzazione che si realizza quando un fattore territoriale tende ad annullare ed inglobare altre funzioni e risorse e ad impedire la loro conservazione e riproduzione.

In un contesto come quello provinciale così caratterizzato dalle trasformazioni storiche prodotte dall'azione umana, la memoria del paesaggio e l'interpretazione dei segni lasciati dalle generazioni precedenti la nostra assumono un'importanza fondamentale: ciò che appare oggi un dettaglio insignificante in un territorio abbandonato perché apparentemente privo di risorse, può invece rivelare una grande ricchezza e fornirci informazioni importanti per la prosecuzione della nostra stessa vita su quel territorio.

Ciò che si ricerca in definitiva è il modello di vita più adatto alle caratteristiche intrinseche del territorio, come evoluzione di modelli che si sono succeduti nello stesso ambito. Occorre quindi abbandonare comportamenti estranei a tale tradizione che hanno provocato molti più danni rispetto agli apparenti vantaggi dello sviluppo. Tutto questo implica l'accentuazione degli aspetti culturali all'interno dello scenario in quanto occorre interpretare i segni del territorio, comprendere l'evoluzione storica del rapporto tra uomo e ambiente ed elaborare modelli di comportamento conseguenti.

Appare evidente come in tale scenario si ridimensiona l'uso del territorio per l'espansione di insediamenti e di attività produttive: si riduce quindi drasticamente il numero di residenti specie in età lavorativa, si selezionano le attività produttive ammissibili sulla base di rigidi criteri ambientali, si limita la mobilità di merci e persone all'interno ed all'esterno dell'ambito.

Tra le azioni conseguenti alle scelte strategiche dello scenario si citano le seguenti:

- la programmazione di interventi di ricomposizione dell'equilibrio naturale nel ciclo delle acque, per ricostituire un patrimonio di aree umide, proteggendo le residue risorse naturali negli ambiti fluviali ove consentire le periodiche esondazioni; la conseguente modifica degli indirizzi di utilizzazione delle aree comprese in tali ambiti per insediamenti produttivi, residenziali e di servizio, espressi dagli strumenti urbanistici locali;
- la salvaguardia delle aree rurali anche in prossimità degli insediamenti urbani, con la protezione di colture tipiche (vite, olivo, basilico, frutti di bosco, funghi, ecc.) e dell'allevamento di specie locali;
- la diffusione di musei della cultura materiale, per conservare la memoria di attrezzi, metodi e modelli d'uso del territorio in via di estinzione;
- la revisione di piani e programmi di settore in materia di industria, commercio, edilizia, infrastrutture, trasporti, ecc., nel senso di condizionare le previsioni di sviluppo al ripristino o all'adeguamento degli standard ambientali e paesistici;
- l'indirizzo ad una minore produzione di rifiuti solidi urbani e la diffusione di impianti per la raccolta differenziata ed il trattamento alternativo;
- l'indirizzo a provvedimenti che tendano a ridurre la domanda di mobilità in particolare lungo l'asse costiero, ed a selezionare le infrastrutture per destinazioni a lunga, media e breve percorrenza;
- il decentramento delle residenze e dei servizi, riducendo la pressione insediativa sulla costa e rafforzando le aree interne, anche con l'inserimento di funzioni pregiate (istruzione superiore, assistenza sanitaria, ecc.);
- l'affermarsi di metodologie d'intervento orientate secondo il profilo della compatibilità ambientale: la bioarchitettura, l'uso di fonti energetiche alternative, l'agricoltura biologica, la certificazione di qualità ambientale per le produzioni industriali, l'ingegneria naturalistica per le sistemazioni del suolo, ecc.;
- la formulazione di programmi di restauro territoriale, che comprendano non solo interventi sui patrimoni storici edilizio ed infrastrutturale, ma anche sulle risorse naturalistiche vegetali e zoologiche;
- il contrasto alla realizzazione di programmi che comportino l'artificializzazione di ambiti naturali (interramenti costieri, porticcioli turistici, campi da golf, nuovi insediamenti residenziali, produttivi e commerciali, ecc.)

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	• Arresto dei processi di degrado e generale riassetto idrogeologico del territorio. • Conservazione e miglioramento delle risorse idriche. • Diffusione della conoscenza dei processi di trasformazione del suolo.	• Difficoltà a reperire risorse economiche per l'effettuazione degli interventi di protezione. • Difficoltà a garantire il presidio del territorio da parte della popolazione locale.
Ambiente	• Eliminazione di attività produttive inquinanti e ad alto impatto ambientale. • Riutilizzazione di rifiuti urbani e speciali con la raccolta differenziata. • Riduzione generale dei carichi inquinanti.	• Rischio ambientale per la dismissione di attività produttive non precedute da adeguate bonifiche. • Difficoltà a reperire siti per il trattamento di rifiuti urbani e speciali.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Minor impegno della rete per la diminuzione della domanda di mobilità. • Sviluppo di servizi destinati ad attività culturali e di formazione ambientale. • Decentramento dei servizi essenziali.	• Diminuzione degli scambi economici, commerciali e culturali con le aree esterne. • Aumento dei costi di esercizio delle infrastrutture e dei servizi esistenti. • Difficoltà a sostenere i costi di esercizio per i servizi decentrati.
Sistema insediativo	• Riqualificazione dei valori storici architettonici ed urbanistici di maggior pregio. • Riequilibrio dei pesi insediativi tra fasce costiera, vallive, montane. • Conservazione di risorse territoriali in particolare di fondovalle e pianeggianti per la fruizione naturalistica e per possibili usi futuri.	• Progressiva diminuzione della popolazione residente e conseguenti difficoltà di presidio del territorio. • Crescente abbandono di aree rurali marginali.
Paesaggio	• Valorizzazione delle componenti paesistiche e di episodi da tutelare.	• Possibili effetti di degrado per difficoltà a reperire risorse per la manutenzione del territorio.

SCENARIO INFRASTRUTTURE E LOGISTICA

Descrizione.

Dalla descrizione fondativa del territorio provinciale emerge un dato incontestabile: il porto di Genova, in posizione leader nel Mediterraneo, con solide prospettive di sviluppo nel medio periodo, in un contesto mondiale segnato dalla costante crescita del trasporto delle merci e del traffico passeggeri via mare, si attesta su di un sistema infrastrutturale a terra tra i più obsoleti ed inefficienti a livello nazionale.

I livelli di esercizio delle infrastrutture viarie, autostradali e ferroviarie nell'ambito provinciale hanno ormai superato le soglie di efficienza e si trovano frequentemente in stato di congestione, rendendo tra l'altro molto difficoltose le operazioni di manutenzione ed aumentando di conseguenza i rischi di interruzione del servizio e di pericolosità della rete.

In questa situazione gli interventi di adeguamento già programmati scontano comunque un grave ritardo: si prevede che la realizzazione del "terzo valico" ferroviario, quando sarà completata, basterà appena a compensare gli incrementi di traffico commerciale già oggi in corso, non risolvendo quindi la crisi strutturale a livello di sistema.

Inoltre la contiguità degli spazi portuali con il tessuto urbano e la morfologia del territorio impediscono lo sviluppo a terra di un significativo sistema logistico nelle aree retroportuali, creando ulteriori necessità di collegamento con le aree pianeggianti di oltre Appennino.

La crisi del sistema infrastrutturale non investe d'altra parte solo la direzione nord - sud, ma in uguale misura anche la direzione est - ovest; il nodo di Genova costituisce quindi un elemento di debolezza della rete di mobilità dell'arco europeo compreso tra Barcellona e Livorno, contribuendo a mantenere in posizione subordinata quest'area nella competizione con le aree più sviluppate del nord e centro Europa.

Dalla consapevolezza che tale deficit infrastrutturale condiziona non solo la possibilità di un solido sviluppo economico, ma anche lo stesso riconoscimento da parte della comunità provinciale di una propria identità basata sulla capacità di intraprendere rapporti con il resto del mondo e sul senso di appartenenza ad una grande area sud europea, nasce la scelta di investire tutte le risorse e di concentrare le proprie migliori energie alla costruzione di un quadro di eccellenza nella mobilità delle merci e delle persone sul proprio territorio, corrispondendo quindi alle esigenze di sviluppo del porto di Genova ed alla necessità di collegamento con le aree circostanti.

La filosofia di fondo di questo scenario è quindi quella della comunicazione con il resto del mondo, che si basa sia sul ruolo storico che la città di Genova ed il suo territorio hanno svolto nei secoli passati, sia sulla presenza di un'imprenditorialità e di una cultura del lavoro già oggi orientate verso lo sviluppo dei commerci mondiali, sia infine sulla consapevolezza che altre vocazioni alternative non potrebbero mai aspirare a divenire il "core business" dell'ambito provinciale nel contesto della competizione globale.

Ciò dovrebbe peraltro essere accompagnato da congruenti investimenti e ricadute sulla qualità della vita delle aree urbane a maggior contatto con il sistema portuale ed infrastrutturale, in termini tali da attenuare la pressione esercitata da questi e rendere quindi accettabile una scelta così selettiva come quella sottesa da questo scenario.

Per l'intensità degli investimenti richiesti e per la priorità riconosciuta a questo obbiettivo lo scenario si pone infatti come alternativo ad altri scenari, almeno nel medio periodo.

Condizioni e conseguenze.

I punti di forza da consolidare per conseguire i livelli di eccellenza che costituiscono l'obbiettivo dello scenario sono rappresentati:

- dal sistema logistico di mare, e cioè dall'insieme delle banchine, attracchi ed attrezzature di movimentazione delle merci e di imbarco/sbarco dei passeggeri degli ambiti portuali genovesi, e relative aree di servizio (riparazioni navali, cantieri, ecc.);
- dalla presenza dei terminali dei più importanti sistemi infrastrutturali: la stazione marittima ed il terminal traghetti, l'aeroporto internazionale Cristoforo Colombo, le stazioni ed i parchi ferroviari, i caselli autostradali, gli accessi alla rete viaria principale costituita dalle strade statali.

I punti di debolezza da superare sono rappresentati:

- dalle caratteristiche fisiche e geometriche delle reti ferroviarie, stradali ed autostradali (tracciati, pendenze, dimensioni delle carreggiate, raggi di curvatura, sagome ammissibili, ecc.);
- dalle commistioni d'uso delle reti infrastrutturali primarie, adoperate sia per la mobilità di lunga percorrenza sia per quella a corto raggio, addirittura di livello urbano;
- dalla carenza di strutture di interscambio tra i diversi sistemi di mobilità;
- dalla carenza di aree destinate alla logistica, in particolare nell'accezione del distripark sia nell'ambito retroportuale, sia in altre zone del territorio provinciale.

Le azioni da intraprendere riguardano quindi il consolidamento e lo sviluppo dei punti di forza ed il superamento degli elementi di debolezza. Appare evidente che per ottenere tale risultato occorre la realizzazione di un progetto d'insieme ad alta intensità di investimento, destinato ad incidere profondamente sugli assetti territoriali nazionali oltre che di livello locale, la cui ideazione e conduzione devono perciò risultare necessariamente accentrate. I contenuti di tale progetto potrebbero essere i seguenti.

Il porto di Genova sviluppa in pieno la propria riorganizzazione secondo le linee tracciate dal piano regolatore portuale, occupando spazi a mare ancora disponibili e razionalizzando le proprie connessioni infrastrutturali con il sistema a terra. In questo processo possono verificarsi ristrutturazioni urbanistiche negli spazi di margine con il tessuto urbano, che dovrebbe trasferire i propri baricentri in una fascia più interna, lasciando possibilità ulteriori di sviluppo sia alle aree portuali sia ai loro sistemi infrastrutturali. L'aeroporto Cristoforo Colombo punta ad un'evoluzione significativa sia per il traffico passeggeri sia soprattutto per il traffico merci, realizzando una propria area logistica che operi in simbiosi con il sistema marittimo.

L'area industriale di Cornigliano si riconverte totalmente all'attività logistica ed ai servizi portuali ed aeroportuali, entrando in rete con un sistema di nuovi centri intermodali collocati principalmente nelle aree disponibili del ponente genovese e della valle Scrivia, fino a raggiungere le aree dell'alessandrino.

La rete ferroviaria assume un ruolo portante nel sistema dei trasporti non solo attraverso l'adeguamento di rete che si sviluppa con il terzo valico in direzione Novi Ligure e con il raddoppio di linea nel Ponente ligure, ma anche rinnovando radicalmente le criticità nei nodi di connessione tra la direzione nord - sud ed est - ovest.

Si realizzano i progetti di nuova configurazione del nodo autostradale genovese attraverso le gronde di levante e di ponente, ed il nuovo tracciato della A7 Genova - Serravalle; i tratti dismessi della vecchia rete sono prevalentemente riutilizzati come viabilità tangenziale e di scorrimento dei centri urbani.

Si realizzano le varianti delle principali arterie stradali che attraversano l'ambito provinciale, con particolare riguardo all'asse trasversale valle Scrivia - Valle Fontanabuona. Si rende efficiente il sistema della mobilità secondaria potenziando i nodi di Voltri, Bolzaneto, Busalla, Carasco, Chiavari - Lavagna e realizzando nuovi collegamenti con la viabilità primaria anche tramite tunnel di attraversamento della dorsale appenninica lungo costa.

La nuova cultura della mobilità sul territorio permea anche la soluzione dei problemi di mobilità all'interno dei tessuti urbani. Attraverso la formazione di Piani Urbani del Traffico e di Programmi Integrati per la Mobilità si migliorano i livelli di servizio delle reti urbane, si dotano le città dei servizi essenziali (trasporto pubblico, parcheggi di interscambio e pertinenziali, infrastrutture speciali). La realizzazione dei nuovi tracciati autostradali consente la dismissione delle reti esistenti a favore della mobilità urbana. Si sviluppano i servizi accessori per la mobilità delle persone: in particolare nei luoghi turistici si attrezzano aree nei pressi dei caselli autostradali per grandi parcheggi a rotazione, dove è possibile lasciare il mezzo di trasporto e raggiungere la meta turistica con mezzi navetta a limitato impatto ambientale.

Si realizzano all'interno dei tessuti urbani aree verdi ed attrezzature sportive in sostituzione degli impianti logistici oggi utilizzati che vengono meglio collocati nei nuovi ambiti appositamente individuati ed opportunamente attrezzati.

La modificazione dei tempi di percorrenza tra le diverse località, dovuta alla nuova efficienza della mobilità, provoca una redistribuzione della popolazione residente sul territorio in particolare nelle aree di retrocosta ed in prossimità dei servizi di livello superiore, mentre si accelera l'abbandono delle aree interne, dove non è possibile localizzare risorse neppure per la manutenzione delle infrastrutture e dei servizi esistenti.

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	• -	• Crescente artificializzazione degli ambiti di fondovalle e delle aree pianeggianti lungo i corsi d'acqua. • Realizzazione di consistenti opere di infrastrutturazione del territorio. • Dissesti negli ambiti di versante dovuti a fenomeni di abbandono. • Discariche di inerti per le consistenti opere infrastrutturali in galleria.
Ambiente	• Miglioramento localizzato specie in ambito urbano dell'inquinamento da traffico veicolare.	• Aumento dell'inquinamento diffuso (aria, rumore) dovuto all'aumento della mobilità. • Consumo di risorse energetiche, necessità di smaltire quote elevate di residui dei mezzi di locomozione. • Marginalizzazione degli ambiti naturali. • Inquinamento dell'ambiente marino per aumento del traffico commerciale. • Rischi connessi al possibile trasporto di merci pericolose.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Realizzazione di una rete efficiente di infrastrutture autostradali, viarie e ferroviarie. • Sviluppo delle aree portuali, aeroportuali e logistiche. • Eliminazione delle criticità di attraversamento dei maggiori nodi urbani. • Possibile razionalizzazione nella collocazione di servizi territoriali (ospedali, scuole, impianti sportivi, ecc.)	• Tendenziale abbandono della rete infrastrutturale e dei servizi minori.
Sistema insediativo	• Ridistribuzione della popolazione residente. • Maggiore efficienza dell'assetto del territorio. • Sviluppo di un sistema di aree logistiche all'interno del territorio provinciale. • Diminuzione tempi di percorrenza.	• Consumo delle residue risorse territoriali in particolare di fondovalle e pianeggianti. • Sviluppo di attività logistiche a discapito di funzioni alternative pregiate. • Abbandono di aree rurali marginali.
Paesaggio	• Opportunità di ridisegno del paesaggio in relazione a consistenti interventi infrastrutturali in contesti dequalificati.	• Perdita di valore di componenti paesistiche e di episodi da tutelare. • Incidenza delle infrastrutture sull'immagine paesistica tradizionale.

SCENARIO DI SPECIALIZZAZIONE RESIDENZIALE

Descrizione.

In un processo di competizione internazionale tra aree forti, il sistema produttivo italiano concentra le proprie opportunità di successo sull'area padana, incrementando l'efficienza e la specializzazione dei diversi poli produttivi e delle reti di comunicazione tra le diverse sotto - aree e confermando la polarità centrale dell'area metropolitana milanese.

Ne conseguono in quell'area un ulteriore innalzamento del prodotto interno lordo e quindi del reddito pro capite e della capacità di spesa rispetto ad altre aree italiane ed europee, ma parallelamente uno scadimento delle funzioni residenziali per l'incremento delle fonti d'inquinamento, dei flussi di traffico, delle infrastrutture di trasporto e logistiche.

Cresce pertanto la propensione di ampi settori della popolazione presente nell'area padana, dotati di consistenti mezzi economici, a soddisfare le proprie esigenze residenziali in aree tangenti l'area forte produttiva, attraverso un cambio definitivo di residenza, innescando fenomeni di pendolarismo giornaliero, tendenzialmente in diminuzione per le nuove possibilità del telelavoro, ovvero con un uso più dilatato di una seconda residenza prima utilizzata solo per il fine settimana.

Tra le aree di contorno all'area forte padana sono presenti diverse possibili alternative in competizione tra loro: oltre alla Riviera Ligure la zona dei laghi Maggiore, di Lugano, di Como, di Garda; le Prealpi e la fascia collinare appenninica. L'area centrale ligure che sconta una maggiore difficoltà ad essere raggiunta, possiede tuttavia caratteristiche che la rendono idonea a soddisfare le nuove esigenze residenziali per motivi ambientali (il mare, il clima, la vegetazione mediterranea, ecc.) e per motivi storici (è disponibile un patrimonio di seconde case che alimenta un mercato immobiliare consolidato e inoltre sono già in atto flussi pendolari come quelli descritti).

Condizioni e conseguenze.

La domanda residenziale proveniente dall'area padana si esprime in termini strutturalmente diversi rispetto al passato: non si richiede più una "seconda casa" pensata solo come punto d'appoggio per vacanze estive o evasioni da fine settimana, ma una vera e propria residenza dotata di tutti i comfort, di ampi spazi interni ed esterni, dell'immagine adeguata a rappresentare uno status sociale elevato.

Crolla quindi l'offerta del mini appartamento in condominio in contesti urbani troppo simili alle periferie che si intendono abbandonare e cresce parallelamente la richiesta della casa uni o bifamiliare, preferibilmente con giardino, non necessariamente nuova ma con ampia dotazione di spazi. Sono ricercati ambiti costieri, anche non prossimi alla linea di costa purché facilmente raggiungibili dalla rete di mobilità principale. Si determinano quindi condizioni per impegnative operazioni di *sostituzione urbana* oltre che di recupero di centri storici, che comportano però pesanti ristrutturazioni interne degli alloggi. Si richiedono inoltre nuove tipologie residenziali, in particolare legate alla vicinanza al litorale nei fronti mare più qualificati dei centri costieri, o in situazioni ritenute esclusive, come nei villaggi residenziali dei campi da golf.

A questa richiesta di qualità edilizia si accompagnano anche richieste di tipo ambientale ed urbanistico. Si fuggono condizioni ambientali negative per inquinamento, traffico, stress e si ricercano situazioni di qualità dell'aria, dell'acqua, della vegetazione. Ne consegue il ridimensionamento dell'apparato produttivo provinciale non solo per la difficoltà ad adeguare le proprie emissioni a standard ambientali elevati, ed a mitigare l'impatto sul paesaggio ma anche per la maggiore convenienza, rispetto ad onerose ristrutturazioni, a conseguire ricavi fondiari dismettendo le attività e alienando le aree per operazioni immobiliari. Nella misura in cui i traffici marittimi potranno garantire condizioni di efficienza economica all'area produttiva padana sarà incentivata la funzione portuale di Genova, limitando tuttavia l'attività alla sola intermodalità e lasciando lo sviluppo di funzioni logistiche più evolute nelle zone dell'oltreappennino, rapidamente collegato con canali infrastrutturali privi di impatto ambientale.

L'obbiettivo della qualità ambientale richiede inoltre la realizzazione di impegnativi programmi infrastrutturali per quanto riguarda l'approvvigionamento e lo smaltimento di fonti energetiche, e dei servizi essenziali di urbanizzazione primaria e secondaria. In particolare diventa cruciale il tema dell'accessibilità e della mobilità sia con mezzi privati sia con mezzi pubblici. La soluzione del nodo autostradale genovese nel tratto tra Voltri e Chiavari produce due effetti rilevanti: abbrevia sostanzialmente le percorrenze tra la costa ligure e la pianura padana e decongestiona gli insediamenti della fascia più pregiata alimentando quindi la domanda residenziale proveniente dall'esterno. Analogamente la realizzazione del terzo valico ferroviario determina una migliore efficienza del trasporto su rotaia incentivando il pendolarismo tra costa ed entroterra.

Oltre ai parcheggi pertinenziali si sviluppano programmi di parcheggi di interscambio in corrispondenza dei nodi della rete primaria dei trasporti, dai quali hanno origine reti secondarie di viabilità e mezzi di trasporto pubblico veloci ed efficienti (metropolitane, people mover, funivie, ascensori, ecc.).

Emerge inoltre una nuova richiesta di servizi residenziali evoluti con particolare riguardo al tempo libero (impianti sportivi, centri nautici, locali per lo spettacolo, ecc.), all'istruzione superiore (università, scuole di specializzazione e di formazione), alla grande distribuzione commerciale, alla sanità, all'assistenza per il telelavoro ed i servizi informatici. In analogia con la privatizzazione del territorio per gli usi residenziali, anche la richiesta di tali servizi si rivolge soprattutto al mercato privato.

La struttura della popolazione e la sua distribuzione territoriale tendono a modificarsi. La popolazione autoctona, invecchiata e priva di ricambio naturale, tende ad essere sostituita dalla popolazione esterna caratterizzata da classi d'età più equilibrate e dotata di spirito d'iniziativa e capacità imprenditoriale. Si accentuano le differenze tra fascia costiera nella quale l'incremento dei valori fondiari registra una forte accelerazione (i modelli di riferimento sono Montecarlo per le zone più densamente urbanizzate e Lugano o la Brianza per gli insediamenti diffusi) e aree interne dove i valori immobiliari più limitati consentono l'accesso alla residenza a componenti sociali di medio e basso livello. Verso le aree interne sono quindi indirizzate le componenti sociali più deboli o emarginate, sia le residue frange autoctone, sia soprattutto le nuove correnti di immigrazione dai paesi del terzo mondo che trovano diffuse opportunità di occupazione nei servizi domestici e nell'assistenza agli anziani.

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	-	• Consumo e artificializzazione del territorio - in particolare della fascia costiera - per i nuovi insediamenti residenziali e le infrastrutture. • Crescente fabbisogno di acqua potabile e per uso civile. • Abbandono di ampie zone del territorio non utilizzabili ai fini della urbanizzazione.
Ambiente	• Miglioramento dei parametri ambientali di tipo diffuso e relativi all'attività produttiva. • Maggiori investimenti per il controllo dei fattori ambientali in relazione alle nuove esigenze residenziali.	• Concentrazione di fattori inquinanti lungo le reti infrastrutturali primarie per l'aumento della mobilità. • Aumento dei consumi energetici. • Aumento della produzione di rifiuti solidi urbani e rifiuti speciali in relazione ai modelli di vita dei nuovi residenti.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Miglioramento delle reti di mobilità primaria e secondaria e realizzazione di infrastrutture specialistiche. • Realizzazione di un canale infrastrutturale dedicato alle funzioni portuali. • Dotazione di parcheggi pertinenziali e di interscambio. • Realizzazione di servizi residenziali evoluti.	• Tendenziale privatizzazione dei servizi infrastrutturali e residenziali. • Difficoltà di realizzazione di servizi pubblici per gli elevati costi fondiari.
Sistema insediativo	• Innalzamento della qualità edilizia in particolare nella fascia costiera. • Realizzazione di operazioni di rinnovo urbano tese alla riqualificazione di contesti periferici degradati in ambiti pregiati. • Modello insediativo di tipo estensivo che tende a qualificare anche l'ambito circostante all'insediamento. • Realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria prevalentemente private.	• Notevole consumo di risorse territoriali. • Assetti territoriali monofunzionali e dipendenti da strutture economiche esterne. • Recupero "invasivo" di centri storici. • Crescente distonia tra fascia costiera ed entroterra.
Paesaggio	• Incremento del verde di arredo e dei giardini privati a servizio delle residenze. • Mitigazione dell'impatto visivo di strutture produttive ed infrastrutture.	• Crescente artificializzazione del paesaggio. • Inserimento di modelli insediativi estranei al contesto storico - paesistico. Abbandono di attività agricole nell'entroterra e conseguente degrado del paesaggio rurale.

SCENARIO DI SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA

Descrizione.

La scelta di uno scenario di sviluppo produttivo avviene per la consapevolezza che l'identità provinciale si fonda su una storia di millenaria operosità che ha prodotto l'immagine stessa del territorio ed il carattere dei suoi abitanti. L'abilità lavorativa, la propensione alla specializzazione tecnologica, l'intuito commerciale sono doti che disegnano efficacemente il profilo della popolazione provinciale. L'attività turistica, se pure in un recente passato ha significato un innalzamento del livello di reddito della popolazione residente, non appare in grado di garantire condizioni di sviluppo stabile e duraturo, e non corrisponde in fondo alle reali propensioni e al carattere degli abitanti.

D'altra parte non sono più disponibili risorse territoriali pregiate da utilizzare come in passato per ricavare facili rendite immobiliari, e per evitare un destino di inevitabile declino economico, già visibile nel processo di invecchiamento della popolazione e nell'arretramento nella graduatoria delle province italiane, si rende necessario ritrovare le capacità imprenditoriali e l'attitudine al rischio e al lavoro che da sempre hanno contraddistinto la comunità provinciale.

In questo scenario l'obbiettivo di un incremento del prodotto interno lordo assume un valore prioritario nell'uso del territorio. La ricostruzione di un nuovo tessuto produttivo avviene prevalentemente a seguito della demolizione delle vecchie strutture, inefficienti e inadatte allo sviluppo delle nuove attività, e della loro ricostruzione con modelli insediativi rinnovati che tendono a diminuire i costi attraverso un uso più intensivo del territorio impegnato. Sono inoltre attuati progetti di miglioramento della rete infrastrutturale e logistica. Si sconta un ritardo rispetto ad altri contesti nazionali ed internazionali che hanno saputo adeguare per tempo il proprio modello di sviluppo alla competizione globale e si è quindi consapevoli di occupare posizioni non di primo piano, almeno nel medio periodo; tuttavia è importante invertire la tendenza e dimostrare che i capitali investiti producono risultati positivi e costanti.

Il successo della strategia si basa su alcuni capisaldi:

- coltivare le nicchie di mercato nelle quali l'apparato produttivo provinciale può esprimere livelli di eccellenza;
- dare spazio a nuove attività imprenditoriali, anche innovative, in particolare legate all'ecologia ed alle nuove risorse energetiche, mettendo a disposizione aree e strutture;
- costruire reti logistiche tra i nuovi distretti industriali;
- sviluppare la ricerca, la formazione professionale e l'istruzione specializzata;
- rendere più efficiente in generale l'assetto insediativo per minimizzare i costi per unità di prodotto.

Condizioni e conseguenze.

Le condizioni principali perché possa affermarsi uno scenario di sviluppo produttivo consistono nella possibilità di impiantare attività che esprimano un buon livello di competitività nel rapporto tra costi e prestazioni, ovvero corrispondano a requisiti di tipo territoriale legati ai fattori localizzativi.

Riguardo alla capacità competitiva bisogna riconoscere che i costi tipici dell'area provinciale sono mediamente più elevati rispetto ad altre situazioni che non presentano difficoltà orografiche e vocazioni alternative così spiccate; l'obbiettivo su cui puntare è dunque quello della qualità delle prestazioni, cioè le nicchie di mercato ad alta intensità di lavoro e con forti contenuti tecnologici.

La coltivazione di queste nicchie riguarda i principali settori economici:

- l'agricoltura, attraverso lo sviluppo di produzioni pregiate protette da marchi di denominazione d'origine;
- l'industria, attraverso lo sviluppo di manifatture specializzate, del settore biomedicale, di sistemi informatizzati per la gestione di processi produttivi, delle telecomunicazioni, della manifattura navale e della nautica da diporto, ecc.;
- il commercio, associando allo sviluppo di grandi strutture di vendita, il mantenimento di piccole e medie aziende specializzate, in particolare collegate a circuiti internazionali, recuperando quindi una vocazione storica;
- i servizi terziari, in particolare legati al mondo assicurativo e bancario, all'attività logistica, alla formazione professionale, alla sanità ed all'assistenza agli anziani, allo sport.

Tra i fattori di sviluppo legati alle caratteristiche territoriali, la funzione portuale svolge un ruolo complementare ed integrativo nell'economia provinciale perché realizza una cerniera di collegamento tra la produzione che si sviluppa nell'area provinciale ed i sistemi internazionali di scambio, dovendo peraltro accettare una maggiore regolamentazione nell'uso delle risorse spaziali disponibili.

La priorità assegnata alla funzione produttiva impedisce che le risorse territoriali pregiate per scarsa acclività, vicinanza alle reti di trasporto, presenza di reti di urbanizzazione, siano destinate ad usi diversi da quello produttivo. La diminuzione della popolazione residente contribuisce a riconvertire aree già insediate dalla residenza a tali nuovi funzioni.

Si privilegiano quindi operazioni urbanistiche di riassetto produttivo nei fondovalle e intorno ai principali nodi infrastrutturali, mentre le funzioni residenziali e di servizio riutilizzano il tessuto esistente e le aree di versante.

I nuovi fabbisogni energetici e l'incremento dei rifiuti di tipo industriale sono soddisfatti da impianti integrati e da nuove localizzazioni per la produzione diffusa di energia anche mediante nuove tecnologie.

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	• -	• Crescente artificializzazione degli ambiti di fondovalle e delle aree pianeggianti lungo i corsi d'acqua. • Realizzazione di consistenti opere di infrastrutturazione del territorio. • Utilizzazione di ambiti di versante per insediamenti residenziali. • Crescenti fabbisogni di risorse idriche per attività produttive.
Ambiente	• Sostituzione di attività produttive inquinanti con nuove attività. • Utilizzazione di rifiuti urbani e speciali per la produzione di energia.	• Aumento degli inquinanti concentrati e diffusi di origine produttiva. • Aumento degli inquinanti connessi al traffico merci. • Marginalizzazione degli ambiti naturali.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Realizzazione di una rete efficiente di infrastrutture viarie e ferroviarie. • Sviluppo delle aree portuali, aeroportuali e logistiche. • Sviluppo dei centri di formazione professionale.	• Diminuzione di interesse per le infrastrutture turistiche.
Sistema insediativo	• Maggiore efficienza dell'assetto del territorio. • Realizzazione di distretti industriali e commerciali integrati anche in aree di livello intercomunale. • Sviluppo degli ambiti rurali produttivi.	• Consumo delle residue risorse territoriali in particolare di fondovalle e pianeggianti. • Sviluppo di attività produttive a discapito di funzioni alternative pregiate. • Crescente abbandono di aree rurali marginali
Paesaggio	• Nuova configurazione del paesaggio provinciale legata a funzioni produttive e non al consumo privato del territorio.	• Perdita di valore di componenti paesistiche e di episodi da tutelare. • Incidenza dei tessuti produttivi sull'immagine paesistica tradizionale

SCENARIO DI SPECIALIZZAZIONE TURISTICA

Descrizione.

La comunità provinciale decide di valorizzare le proprie risorse territoriali attraverso un deciso sviluppo dell'attività turistica nei diversi segmenti di mercato in cui essa si organizza, recuperando una specifica vocazione in passato già coltivata ma che, nelle forme fino ad oggi utilizzate, appare esaurita per il consumo delle risorse territoriali, per problemi ambientali (inquinamento, erosione del litorale, ecc.), per i diversi modelli di fruizione turistica che risultano attualmente dominanti.

La riscoperta di tale vocazione trova alimento per la crescente domanda di fruizione turistica a livello internazionale e per la constatazione del successo imprenditoriale di iniziative in questo settore (l'Acquario, le mostre di Van Dick e del "Siglo de los Genoveses", il turismo congressuale, l'appuntamento di Genova capitale della cultura nel 2004, ecc.), che muove la formazione di nuove offerte.

I nuovi flussi turistici che investono il territorio provinciale si rivolgono inoltre alla fruizione di ambiti naturali, ma con valenze culturali ed artistiche, di aree scarsamente abitate ma relativamente facili da raggiungere e prive dei rischi connessi ad itinerari in paesi "a rischio".

Le parole d'ordine del nuovo quadro di specializzazione turistica riguardano la *visibilità* del contesto territoriale provinciale nelle occasioni di marketing nazionale ed internazionale e la *diversificazione* dell'offerta per raggiungere i diversi segmenti tra loro complementari del target di riferimento.

Ai fini della visibilità è necessario curare la qualità dell'immagine dell'offerta turistica provinciale, evidenziando le mete - simbolo tra quelle che meglio esprimono il carattere turistico del territorio provinciale.

Diversificazione significa valorizzare tutte le risorse presenti nell'ambito evitando di puntare, come nel passato, esclusivamente su un solo settore ed un solo segmento di domanda (turismo balneare di tipo familiare nella fascia medio - bassa di reddito); in prima approssimazione si possono identificare le seguenti componenti d'offerta:

- turismo d'arte (musei, mostre, eventi artistici);
- turismo storico - etnografico (abbazie, castelli, ville e dimore storiche, musei di cultura materiale e del lavoro, centri storici "minori");
- turismo naturalistico (oasi naturalistiche, parchi, sentieri botanici);
- turismo enogastronomico (ristorazione e prodotti agricoli locali);
- turismo sportivo (trekking, cicloturismo, alpinismo, sport invernali, sport nautici, grandi manifestazioni sportive, campi da golf, equitazione);
- turismo per il tempo libero (Acquario, Città dei Bambini, premio Andersen, artigianato locale);
- turismo "di ritorno" (figli e nipoti degli emigranti che ritrovano luoghi ed atmosfere delle loro origini).

Il successo della strategia di sviluppo turistico, legato alla capacità di associare l'idea di un luogo con caratteristiche uniche e di grande qualità alla possibilità di svolgere attività ricreative e culturali molteplici e sempre rinnovate, tende a condizionare l'intero assetto economico e territoriale provinciale.

Condizioni e conseguenze.

Le condizioni per l'affermarsi di tale scenario non sono facili da conseguire. E' necessario infatti in primo luogo ottenere una forte adesione delle diverse componenti locali agli obbiettivi ed alle priorità fissati da una struttura di coordinamento centrale.

Si deve comprendere infatti che la competizione non è più a livello locale tra un Comune ed il Comune confinante, tra l'impianto sportivo e la manifestazione culturale, tra la costa e l'entroterra, ma tra tutta l'area provinciale nel suo insieme ed altre aree nazionali ed estere dotate di caratteristiche analoghe, per aggiudicarsi quote di flussi turistici e relativi apporti economici.

La mentalità sviluppata dagli operatori turistici e dalle Amministrazioni locali deve diventare simile a quella che caratterizza i "comprensori turistici" come ad esempio quelli delle località sciistiche dell'Alto Adige, e deve puntare cioè con decisione all'offerta di "pacchetti integrati", che comprendono numerose attività alternative e di supporto in aggiunta alle mete tradizionali ed alle attività turistiche "leader".

Inoltre è necessario considerare il turista come il primo obbiettivo di tutte le scelte di sviluppo del territorio. Per mantenere flussi turistici elevati e stabili occorre conquistare quote elevate di clienti soddisfatti, desiderosi di tornare il prossimo anno o alla prossima manifestazione.

A questo obbiettivo prioritario devono essere indirizzate tutte le scelte insediative, infrastrutturali e di servizi a livello provinciale e comunale nei rispettivi piani urbanistici e nei programmi di sviluppo, sacrificando quindi, di converso, possibili scelte alternative a favore delle popolazioni locali.

Infine occorre investire ingenti risorse economiche pubbliche e private per: realizzare nuove strutture ricettive adeguate per qualità e prezzo alla domanda espressa, e ristrutturare quelle esistenti; dotare le strade per raggiungere le mete turistiche di segnalazioni in più lingue e di attrezzature per la sosta e la fruizione del paesaggio; realizzare circuiti turistici da compiere in uno o più giorni con l'indicazione delle mete più significative; risanare l'ambiente concentrando gli insediamenti produttivi in zone marginali e realizzando bonifiche di luoghi compromessi; recuperare il patrimonio edilizio ed urbanistico storico nei luoghi più caratteristici e "pittoreschi"; dimensionare i servizi di urbanizzazione anche in relazione alla popolazione turistica, in particolare per quanto riguarda i parcheggi specializzati.

L'offerta di ospitalità turistica deve essere diffusa sul territorio anche in forme innovative quali:

- bed and breakfast;
- agriturismo;
- albergo - paese;
- ostello per la gioventù;
- villaggio turistico associato a particolari attività (ad esempio scuola di vela, equitazione, ecc.);
- riuso di ex colonie per gruppi escursionistici organizzati.

L'accoglienza turistica comporta inoltre il diffondersi di centri informativi e di indirizzo alla fruizione del territorio nei principali nodi infrastrutturali ed in prossimità delle maggiori mete.

Assume particolare importanza il tema dell'accessibilità e della mobilità sia con mezzi privati sia con mezzi pubblici.

Oltre ai parcheggi di servizio alle strutture ricettive (dimensionati anche per il parcheggio dei pullman) si sviluppano programmi di parcheggi di interscambio in corrispondenza dei nodi della rete primaria dei trasporti, dai quali hanno origine reti secondarie di viabilità e mezzi di trasporto pubblico veloci ed efficienti (metropolitane, people mover, funivie, ascensori, ecc.).

Si realizzano inoltre strutture specializzate quali: parchi tematici per il tempo libero, ferrovie a scartamento ridotto, attrezzature per la visita facilitata a luoghi particolari come le fortificazioni genovesi, le cave di ardesia, antiche miniere, osservatori astronomici. Si attrezzano itinerari naturalistici di tipo didattico nelle zone montane, per l'osservazione faunistica e botanica.

Emerge infine una nuova richiesta di servizi turistici specializzati per il tempo libero e il divertimento (impianti sportivi, centri nautici, locali per lo spettacolo, casinò, discoteche, parchi acquatici, ecc.).

Vantaggi e svantaggi.

TEMI	VANTAGGI	SVANTAGGI
Suolo	• Crescente attenzione alla protezione degli ambiti naturali. • Ripascimento dei litorali per la fruizione balneare. • Sistemazione degli ambiti fluviali con opere di ingegneria naturalistica.	• Possibile artificializzazione del territorio - in particolare della fascia costiera - per i nuovi insediamenti turistici e le infrastrutture dedicate. • Crescente fabbisogno di acqua potabile e per uso civile. • Possibile abbandono di ampie zone del territorio rurale e loro “musealizzazione”.
Ambiente	• Miglioramento dei parametri ambientali di tipo diffuso e relativi all’attività produttiva. • Maggiori investimenti per il controllo dei fattori ambientali in relazione alle nuove esigenze turistiche.	• Concentrazione di fattori inquinanti lungo le reti infrastrutturali primarie per l’aumento della mobilità. • Aumento della produzione di rifiuti solidi urbani e rifiuti speciali in relazione ai modelli di vita dei turisti.
Infrastrutture e servizi territoriali	• Miglioramento delle reti di mobilità primaria e secondaria; realizzazione e gestione di strade turistiche specializzate. • Dotazione di parcheggi turistici e di interscambio. • Realizzazione di servizi turistici evoluti, utilizzabili anche dai residenti.	• Competizione tra le esigenze di mobilità dei residenti e dei turisti. • Determinazione di picchi di traffico per la sovrautilizzazione della rete infrastrutturale primaria in determinate stagioni o per particolari eventi.
Sistema insediativo	• Riqualificazione delle strutture ricettive. • Realizzazione di operazioni di recupero urbano tese alla riqualificazione di contesti storici degradati in ambiti pregiati. • Attribuzione di valore ad ambiti rurali altrimenti destinati all’abbandono. • Realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria.	• Consumo di risorse territoriali a scapito di altre attività economiche. • Pressione eccessiva per l’utilizzazione di valori storici, ambientali e paesistici. • Recupero di centri storici a scopo non residenziale. • Perdita di identità in contesti destinati a servizi turistici specializzati.
Paesaggio	• Valorizzazione e tutela degli ambiti naturali. • Valorizzazione e tutela degli ambiti storici. • Riutilizzazione a scopi turistici di “contenitori” quali ex colonie, ex strutture produttive, altrimenti destinati all’abbandono.	• Inserimento di strutture turistiche di tipo invasivo in ambiti paesistici sensibili.

Asse di contestualizzazione territoriale e assi di orientamento strategico.

La formazione di un Piano Territoriale di Coordinamento, in una fase in cui non si è ancora realizzata una consapevole e condivisa strategia comune, deve necessariamente tendere al coordinamento delle politiche di sviluppo socio economico espresse dai diversi decisori presenti all'interno della comunità provinciale, i cui effetti o le cui condizioni di attuazione hanno rilevanza territoriale. E' necessario che si proceda insieme in un percorso nel quale ciascuno di essi affronti il difficile compito della collocazione delle proprie prospettive all'interno di uno scenario collettivo, così come si è cercato di suggerire in precedenza, e che si operino conseguentemente scelte strategiche coerenti con la costruzione di uno scenario comune.

La meta da raggiungere è il disegno di una chiara prospettiva di sviluppo per l'intera comunità provinciale; tale compito, che appare con evidenza come necessario e non a lungo dilazionabile, non è tuttavia un compito facile.

La difficoltà nasce dalla pluralità dei soggetti le cui azioni hanno rilevanza sugli assetti territoriali e dalla varietà degli interessi che ciascuno di essi rappresenta, dalla conoscenza dei processi di sviluppo sempre più necessariamente specializzata all'interno dei singoli settori e priva quindi di una visione generale, ed anche dall'accelerazione della storia che stiamo vivendo, nella quale i dati e le condizioni che determinano i diversi scenari di pianificazione cambiano sempre più rapidamente, creando un clima di generale incertezza, nel quale si moltiplicano voci, opinioni e messaggi tra loro divergenti, che diventa difficile decifrare e controllare all'interno di un sistema unitario di decisione.

Dover decidere nell'incertezza sembra essere in effetti la tipica condizione dell'uomo postmoderno ed un piano strategico che affronti il problema del coordinamento territoriale in un ambito provinciale non può certamente sfuggire a tale contraddizione.

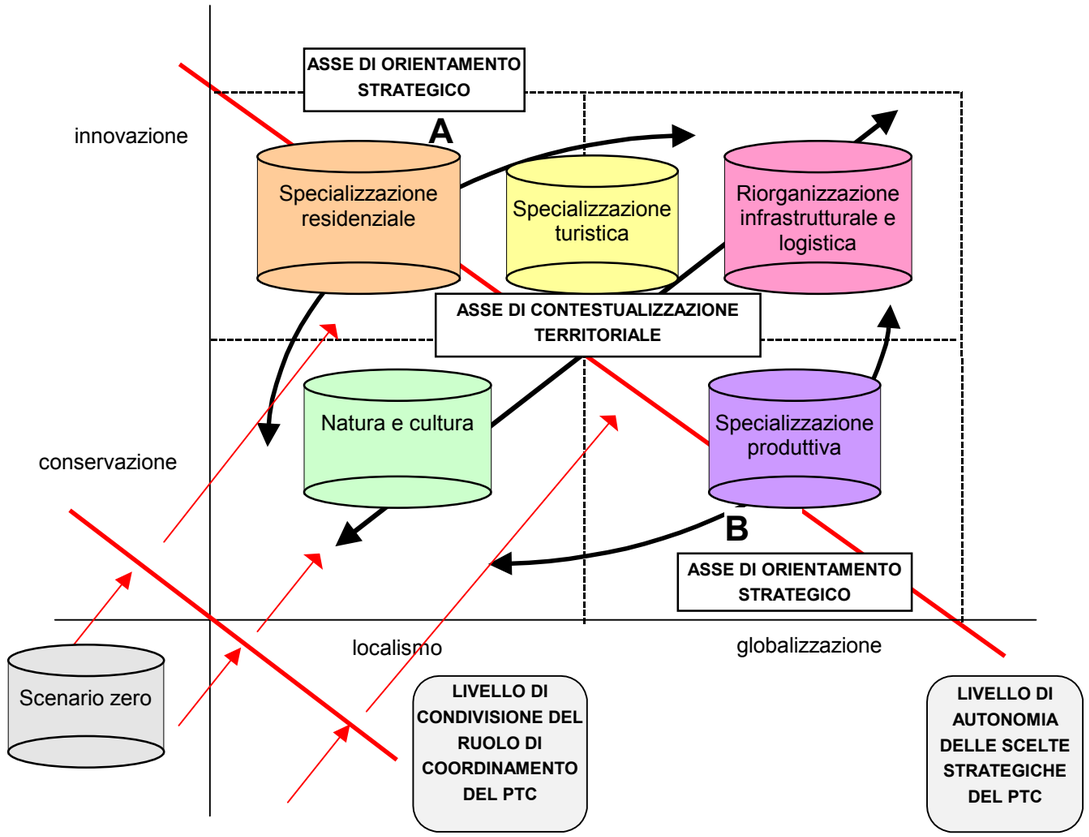
Una cosa è certa: se riconsideriamo gli scenari prima prospettati e ci chiediamo quale sia quello che descrive con migliore approssimazione la realtà provinciale attuale, dobbiamo francamente ammettere che oggi ci troviamo ingabbiati all'interno dello scenario zero.

Sono presenti, è vero, alcuni elementi strategici caratteristici degli altri scenari proposti, come risulta anche dalle sintesi interpretative elaborate in sede di Descrizione Fondativa, ma la mancanza di un quadro di riferimento coordinato e condiviso colloca i loro esiti prevalentemente nel quadrante delle negatività, dove si manifestano gli sterili conflitti campanilistici, il consumo di risorse, l'incoerenza delle azioni rispetto agli obbiettivi perseguiti.

Non sembra emergere finora una prospettiva di sviluppo dominante e condivisa e si devono quindi subire gli svantaggi di ciascuna opzione; non si riescono ad accumulare sufficienti energie per pilotare l'uscita dallo scenario zero, e si invocano interventi più o meno provvidenziali dall'esterno.

Come uscire da questa situazione, e verso quale percorso "virtuoso" tra i diversi possibili scenari occorre indirizzarsi per consolidare una nuova realtà socioeconomica, che diventi l'oggetto delle previsioni della pianificazione territoriale provinciale?

Ricorrendo allo schema grafico che ha introdotto il tema degli scenari possiamo tentare una nuova visualizzazione che ci conduca alla definizione degli obbiettivi del Piano.



Il paradigma proposto all'interno del sistema di pianificazione avviato con la L.R. 36/97 e fatto proprio dal presente Piano, indica la necessità di basare le scelte dei piani che operano sul territorio, siano esse di conservazione o di trasformazione, sulla profonda e convinta condivisione degli esiti della Descrizione Fondativa del Piano da parte dei soggetti preposti alla sua gestione e che su di esso operano. In altri termini si tratta di partire dall'analisi condivisa dei valori e delle crisi presenti nell'ambito provinciale e dal riconoscimento della stabilità ambientale e della suscettività alle trasformazioni - in altre parole: dai *caratteri di identità del territorio* - per costruire gli obbiettivi del Piano ed impostare quindi un insieme organico di azioni tese alla conservazione degli elementi di valore ed al superamento dei fattori di crisi: non è ancora la sintesi di una strategia comune, ma è l'avvio di un percorso che, pur nell'incertezza dei riferimenti di carattere generale, consenta alla comunità provinciale di maturare scelte operative sempre più orientate verso una consapevole visione delle proprie prospettive di sviluppo.

Un atteggiamento ricorrente, che deve essere combattuto, è quello dell'*accettazione della crisi:* affermare che un certo territorio "ha già pagato alti prezzi" e non possono di conseguenza essere previste ulteriori trasformazioni può, inconsapevolmente, portare a cristallizzare una situazione di crisi, condannando quella comunità locale a sostenerne indefinitamente il peso, senza alcuna concreta prospettiva di soluzione.

Un altro atteggiamento da contrastare è quello dell'*autoisolamento,* secondo il quale è solo la comunità locale che può legittimamente indicare le soluzioni dei problemi territoriali, anche se questi

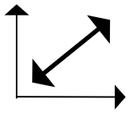
hanno dimensioni che travalicano il livello locale per assumere connotazioni di sistema, rifiutando a priori il confronto dialettico con le altre realtà locali dell'ambito e con i livelli di pianificazione superiori.

Da queste due posizioni si genera un terzo atteggiamento, ugualmente negativo, che consiste nel vedere solo le criticità della propria situazione trascurando gli elementi di valore che pure sono presenti; ne consegue la carenza di adeguate strategie per la loro salvaguardia e per il loro incremento.

Il primo passo dunque per uscire dal quadrante delle negatività e dallo *Scenario Zero*, in cui è prevalentemente collocato l'attuale stato della pianificazione territoriale, è eliminare ogni fraintendimento sugli obbiettivi perseguiti nei fatti, più che con le parole, dai vari interlocutori, "riallineare" le opzioni possibili di sviluppo, ed affacciarsi quindi consapevolmente al quadrante delle positività, dove è possibile operare con profitto alla costruzione di un percorso condiviso. Questo passaggio può avvenire all'interno del campo di *condivisione del ruolo di coordinamento* del PTC che si deve sviluppare in un aperto ed onesto confronto all'interno della comunità provinciale e che, come si chiarirà meglio in seguito, per definire gli obbiettivi generali della pianificazione provinciale, conduce ad assumere un atteggiamento di *ristrutturazione ed integrazione territoriale*.

All'interno del quadrante dei segni positivi il percorso di definizione delle scelte strategiche può seguire itinerari alternativi.

<u>Asse di contestualizzazione territoriale</u>.



Emerge in primo luogo la specificità degli scenari "Natura e cultura" e "Riorganizzazione infrastrutturale e logistica", rispetto agli altri, nel senso che essi rispondono a problematiche appartenenti a contesti territoriali definiti e tra loro non sovrapposti e, conseguentemente, possono assumere ruoli complementari.

Nella prospettiva di medio periodo affidata al PTC provinciale è ragionevole pensare che la scelta strategica di conservazione delle risorse naturali e dei valori antropici del territorio, anche se deriva da un atteggiamento che pervade tutti gli aspetti che hanno rilevanza territoriale, debba considerare prioritariamente quelle aree dove più elevata è la concentrazione di tali elementi: aree non insediate, aree verdi di margine e di pausa del tessuto insediativo, centri storici, parchi urbani, emergenze ambientali e paesistiche, ambiti di riqualificazione urbana.

Analogamente la scelta di competere sui mercati globali con le armi dell'integrazione infrastrutturale e dell'offerta logistica comporta elevati livelli di investimento, e quindi la necessità di selezionare le priorità di intervento nel medio periodo, considerando in primo luogo alcuni luoghi strategici del territorio provinciale: l'ambito portuale genovese ed i canali infrastrutturali che costituiscono la rete primaria della mobilità di persone e merci, definendo quindi caratteristiche dei nodi e dei sistemi d'accesso alle reti.

Gli elementi territoriali più interessanti per uno scenario risultano essere i meno interessanti per l'altro e quindi in generale le parti di territorio che devono essere impegnate per conseguire gli obbiettivi specifici di ciascuno di essi non entrano in competizione tra loro. L'immagine che può venire in mente per raffigurare la possibile realizzazione di questo asse di contestualizzazione è quella del territorio elvetico, i cui abitanti sono riusciti a coniugare una cura meticolosa del paesaggio naturale e costruito con lo sviluppo di una rete infrastrutturale e logistica della massima efficienza, utilizzando soluzioni tecniche di straordinario impegno ma di minimo impatto ambientale.

Un percorso di pianificazione che intenda beneficiare dei vantaggi che i due scenari offrono porta quindi a selezionare con attenzione le specifiche aree di riferimento, curando in particolare la soluzione di punti di frizione e di sovrapposizione tra di essi, che generano criticità particolarmente acute, ma non di impossibile superamento; per fare un esempio di un problema di questo tipo all'interno del territorio provinciale si pensi alla lanterna di Genova e soprattutto al suo immediato intorno.

In conseguenza di questo ragionamento si può fare una riflessione intorno all'idea di Genova "città portuale": essa appare contraddittoria se allude ad un'integrazione tra spazi urbani ed infrastrutture logistiche perché un grande porto moderno ha assoluta necessità di spazi autonomi e di collegamenti con l'esterno che non interagiscano con strutture insediative e flussi di mobilità urbani, mentre la città di Genova, per converso, deve investire le proprie risorse ad elevato valore territoriale assumendo responsabilmente un ruolo metropolitano che inevitabilmente deve portarla ad interessarsi delle proprie relazioni più con il resto del territorio, che non con il bacino portuale.

Risulta inoltre particolarmente cruciale, in questa prospettiva, la soluzione del nodo infrastrutturale genovese, sia per il sistema autostradale che per quello ferroviario. I vantaggi collettivi derivanti dalla realizzazione delle grandi infrastrutture di collegamento non solo non devono tramutarsi in svantaggi per i sistemi ambientali ed insediativi dei territori attraversati generando impatti che aggravano lo stato di compromissione, ma al contrario devono costituire risorse da utilizzare anche per eliminare le criticità attuali, investendo proprio sugli obbiettivi proposti dallo scenario "Natura e cultura".

Tale problema riguarda ovviamente non solo il Comune capoluogo ma tutte le aree del territorio provinciale interessate dall'attraversamento di canali infrastrutturali primari: l'asse Val Polcevera – Valle Scrivia e l'intero asse costiero, con le sue diramazioni verso l'Entella e la Fontanabuona.

Secondo l'asse di coordinamento qui ipotizzato si deve coerentemente affermare che le risorse economiche aggiuntive prodotte dagli interventi di natura logistica ed infrastrutturale devono essere investite con assoluta priorità nella tutela dei valori naturali e culturali: deve essere chiaro che ciò significa perseguire il contenimento e non l'incremento delle rendite immobiliari e fondiarie perché questa è la condizione per coniugare trasformazioni molto intense ma in ambiti territoriali limitati, con azioni di conservazione più diffuse e capillari, all'interno di un complessivo bilancio di stabilità del quadro insediativo. Si potrebbe anzi considerare che una visione troppo ancorata alle esigenze locali tende a produrre atteggiamenti poco ambientalisti perché porta a sottovalutare gli effetti di sistema che vengono generati da azioni locali, mentre un approccio consapevolmente globale non può non tenere conto dei limiti ambientali dello sviluppo.

Occorre anche riflettere sulla congruità degli obiettivi di conservazione: spesso vengono proposte a livello locale azioni di tutela e ripristino di valori territoriali senza affrontare seriamente il problema del reperimento delle risorse necessarie per poterle effettuare e senza considerare le esigenze connesse alla fruizione di tali valori; si ha la sensazione, a volte, che ciò sia fatto più che per un reale interesse al valore in sé, per una mossa tattica volta ad evitare che il proprio territorio sia interessato da azioni di innovazione dell'intero sistema di area vasta, rivendicandone però tutti i vantaggi in termini di benessere economico, mobilità, utilizzazione di servizi pregiati.

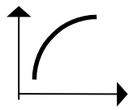
Il percorso lungo *l'asse della contestualizzazione territoriale*, che – ripetiamo – deve essere seguito obbligatoriamente in entrambe le direzioni verso l'innovazione e verso la conservazione, utilizza tracce già presenti nei documenti di pianificazione che disciplinano il territorio provinciale, con particolare riferimento ad atti riservati al livello statale e regionale in merito a piani e programmi di settore, relativi sia alla mobilità che alla tutela dei beni artistici, naturali e paesistici, ed appare pertanto più immediatamente disponibile per la costruzione di una linea strategica di coordinamento. Occorre peraltro considerare che a fronte di ingenti ed immediati investimenti per la realizzazione di tali scenari, ed a fronte di consistenti disagi nelle fasi di cantiere, gli effetti concreti che ne deriveranno potranno esplicitarsi solo nel medio – lungo periodo e richiederanno quindi una forte determinazione da parte dell'intera comunità provinciale. Non sarebbe accettabile infatti che alcune comunità locali debbano sostenere il peso di trasformazioni territoriali consistenti senza avere la garanzia di adeguati ritorni di investimento sulla qualità dei propri ambiti.

Assi di orientamento strategico.

Gli altri due percorsi alternativi, identificati con le lettere A e B nello schema precedentemente rappresentato, prefigurano scelte di sviluppo maggiormente caratterizzanti l'intero contesto territoriale, secondo prospettive che interessano le medesime risorse territoriali, ponendosi quindi tendenzialmente in posizione competitiva tra di loro.

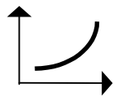
Ne deriva una strategia di coordinamento finalizzata ad orientare complessivamente le scelte di pianificazione sul territorio sulla base di una preliminare scelta di percorso, in quanto i due assi tendono entrambi a configurare una precisa identità dell'intero ambito provinciale, un'immagine prevalente che fino ad oggi non si è ancora chiaramente affermata.

Nel primo (A), che si caratterizza come percorso **"delle qualità"**



si dovrebbe tendere ad introdurre elementi di innovazione nell'uso delle risorse **locali**, utilizzando modelli già sperimentati, con particolare riferimento all'uso residenziale del territorio ed alla sua infrastrutturazione con servizi di tipo evoluto, ma puntando soprattutto ad elevare la qualità dell'offerta insediativa. La scelta conseguente, agevolata dalle ottimali condizioni territoriali, potrebbe essere, quindi, di assumere lo scenario di **"Specializzazione residenziale"** come obbiettivo fondante la futura caratterizzazione dell'identità provinciale. Una maggiore spinta alla competizione globale ed alla produzione di ricchezza che può derivare solo dalla partecipazione al mercato, tenuto conto delle risorse paesistiche presenti, potrebbe far poi evolvere questo scenario verso la **"Specializzazione turistica"**, superando una visione solo localistica del modello di sviluppo provinciale ed affrontando invece obbiettivi di utilizzo delle risorse aperti al contributo di soggetti esterni, innovando conseguentemente stili di vita ed introducendo nuovi comportamenti, proprio con riferimento *all'atteggiamento* nei confronti del *turismo.*

Nel secondo percorso (B), che si caratterizza come percorso **"delle quantità"**



si dovrebbero affrontare fin da subito gli obbiettivi di sviluppo delle posizioni già acquisite nel mercato globale, specie quelle ad elevato contenuto tecnologico, per incrementare i livelli di benessere economico derivanti e garantire le ulteriori possibilità di sviluppo per la funzione produttiva provinciale, selezionando al contempo le caratteristiche del comparto produttivo per abbandonare quei settori che producono, inevitabilmente, forti impatti ambientali e sottraggono aree. Si potrebbero pertanto assumere gli obbiettivi dello scenario denominato **"Specializzazione produttiva"**, anche in questo caso dopo aver consolidato gli obbiettivi di conservazione dei valori ambientali e paesistici locali, ancorché ciò sia maggiormente difficile rispetto alla sequenza degli scenari del percorso A, in ragione delle minori capacità di *competizione* dovute alla scarsezza di risorse spaziali idonee disponibili, ingrediente fondamentale per la prospettiva tracciata, e all'impegno, economico e sociale, che richiedono le operazioni di riconversione produttiva.

Analogamente a quanto affermato per l'asse di contestualizzazione territoriale è possibile attribuire ai percorsi A e B una caratterizzazione più spinta verso obbiettivi di conservazione dei valori locali, ovvero verso obbiettivi di innovazione e di competizione globale.

Nella prospettiva disegnata dagli scenari di specializzazione residenziale e turistica un atteggiamento di maggiore conservazione può orientare la pianificazione provinciale verso modelli insediativi di tipo tradizionale e verso operazioni di riqualificazione urbanistica, mentre un maggior tasso di innovazione potrebbe orientare ad una trasformazione più spinta del territorio verso tipologie edilizie evolutive, appartenenti anche ad altre tradizioni culturali e verso la domanda turistica, includendo la realizzazione di impianti specialistici e di una più efficiente rete di infrastrutture per la mobilità.

Nel quadrante dominato dallo scenario di specializzazione produttiva l'atteggiamento maggiormente conservativo potrebbe orientare le scelte di pianificazione verso una difesa degli assetti esistenti, pur mitigando, per quanto possibile, gli impatti ambientali; la spinta verso una maggiore innovazione dovrebbe invece orientare i sistemi economici ad organizzarsi secondo polarità di elevata specializzazione, trasformando radicalmente gli insediamenti produttivi esistenti e le loro infrastrutture, fino a raggiungere le dimensioni immateriali della "new economy".

L'espressione degli obbiettivi del Piano: principi ispiratori e ruoli di coordinamento, di organizzazione e di indirizzo.

Le riflessioni condotte finora, riguardo ai percorsi da compiere per attuare una strategia di sviluppo della comunità provinciale, e riguardo alle scelte da assumere per disegnare un coerente assetto territoriale, chiariscono i criteri con i quali nel presente Piano si è pervenuti alla definizione degli obbiettivi di pianificazione territoriale. Al Piano competono tre ruoli fondamentali, all'interno dei quali possono essere descritte le finalità generali della pianificazione provinciale:

1. il coordinamento tra i livelli di pianificazione
2. l'organizzazione dei sistemi di rilievo sovracomunale
3. l'indirizzo dei contenuti tematici e delle tecniche espressive dei piani e dei programmi di livello locale e settoriale.

Tali ruoli devono essere assolti sulla base di criteri di *coerenza* con il quadro generale di sviluppo e di *progressività* nell'attuazione degli obbiettivi, con riferimento quindi allo stato degli atti di programmazione e di pianificazione europea e regionale, e tenuto conto degli obbiettivi fissati dalla pianificazione comunale e di settore in vigore, e di quelli espressi dall'intera comunità provinciale nelle fasi preliminari all'approvazione del Piano.

Appare necessario inoltre individuare modalità espressive che connettano direttamente gli obbiettivi da una parte alla suscettività alle trasformazioni individuate nelle sintesi finali della descrizione fondativa, e dall'altra alle conseguenti scelte di pianificazione contenute nella struttura del Piano.

Il PTC della Provincia di Genova esprime i propri obiettivi, di natura sia metodologica, sia specificamente territoriale, attraverso tre diverse modalità:

1. l'esplicitazione dei principi generali che sono il fondamento delle scelte compiute dal Piano e ne costituiscono motivazione e scopo, elencati nel presente Documento degli Obiettivi;

2. la diretta espressione di obbiettivi specifici di intervento riferiti agli Ambiti che costituiscono il territorio provinciale, prevalentemente rivolti al livello di pianificazione locale. Questi obbiettivi assumono la veste di: *indicazione puntuale* per la tutela dei valori e la soluzione delle crisi; *missione* da assolvere nella predisposizione della strumentazione urbanistica e della programmazione di settore; *tema di approfondimento* da sviluppare attraverso appositi Progetti Quadro e Progetti Speciali. Tale espressione è contenuta nei documenti della Struttura del Piano che interpretano il ruolo di coordinamento (Valori e Crisi del territorio provinciale, Missioni di Pianificazione, Progetti Quadro e Speciali);

3. la diretta espressione di obbiettivi generali di assetto del territorio, con riferimento agli assi di contestualizzazione ed orientamento strategico, all'interno delle scelte di uno Schema Direttore, che illustra le azioni di sistema necessarie per lo sviluppo dell'intera area vasta provinciale e delle sue articolazioni; tale Schema costituisce un contributo rilevante della pianificazione provinciale alla formazione del Piano Territoriale Regionale. Nella Struttura del Piano lo Schema Direttore costituisce l'elemento di passaggio tra il ruolo di coordinamento ed i ruoli di organizzazione e indirizzo, ed è costituito sostanzialmente da un elaborato grafico.

Questa articolazione è intesa a definire un metodo di lavoro per l'aggiornamento e la verifica di attualità ed efficacia del Piano, all'interno di un quadro di relazioni con tutti gli interlocutori interessati:

- per confrontarsi sulle analisi e le sintesi interpretative che compongono la descrizione fondativa, allo scopo di giungere alla più larga condivisione dei suoi esiti,
- per partecipare al continuo processo di completamento, aggiornamento e revisione delle scelte, dei procedimenti e delle proposte che costituiscono la struttura del Piano.

Tale processo dovrà avvenire nel rapporto dialettico e di reciproca integrazione con il PTR, e con i PTC delle Province confinanti, con il contributo dei piani urbanistici comunali, dei piani di bacino, dei piani degli Enti Parco, e produrrà un quadro conoscitivo ed interpretativo, patrimonio comune della comunità provinciale, da utilizzare per la costruzione di una solida strategia di sviluppo.

Occorre anche rilevare la necessità di rapportare gli obbiettivi del PTC a quelli definiti dall'Unione Europea, nel maggio 1999, nello "Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo", che costituisce un documento fondamentale di indirizzo alla pianificazione territoriale dichiaratamente rivolto non solo ai livelli nazionali e regionali, ma anche alla pianificazione di livello locale.

Gli obbiettivi di sviluppo territoriale definiti dallo SSSE sono fondamentalmente i seguenti:

1. lo sviluppo di un sistema urbano policentrico ed equilibrato ed il rafforzamento della collaborazione tra aree urbane e aree rurali;

2. la promozione del concetto di trasporto integrato e di quello di comunicazione integrata, che favoriscono uno sviluppo policentrico del territorio dell'UE e che costituiscono un presupposto importante per l'integrazione di città e regioni dell'UE nell'Unione Monetaria Europea;

3. lo sviluppo e la conservazione del patrimonio naturale e di quello culturale attraverso una gestione oculata. Ciò contribuisce sia alla conservazione che al rafforzamento delle identità nazionali e al mantenimento delle diversità naturali e culturali di regioni e città in ambito UE, nell'era della globalizzazione.

I principi ispiratori del Piano.

La qualità di qualunque piano o progetto di natura territoriale è inversamente proporzionale al numero di obbiettivi che esso si pone: quanto più ci si impegna a voler raggiungere numerosi obbiettivi, tra loro eterogenei ed afferenti sistemi operativi e centri decisionali diversi, tanto più tale impegno si diluisce, diventa difficile misurare i risultati, e si contribuisce ad aumentare la babele di linguaggi che non può che confondere e mortificare la costruzione di una strategia condivisa, oltre a non essere confacente proprio con il carattere selettivo richiesto dalla Descrizione Fondativa.

Peraltro è necessario rilevare che l'ambito di competenza della pianificazione provinciale, così come è assegnato dalla LUR 36/97, incentiva la sintesi e la selezione degli obbiettivi.

Infatti il PTC provinciale è per definizione il luogo dove devono essere coordinate le azioni per lo sviluppo in un unico quadro di sintesi e devono essere comprese le reciproche relazioni tra gli effetti di una determinata azione in un ambito territoriale e le sue conseguenze in altri ambiti territoriali.

Sulla base delle precedenti considerazioni e come espressione delle scelte politiche e programmatiche dell'Amministrazione Provinciale, il presente Piano individua un numero limitato di criteri che costituiscono il riferimento fondamentale delle azioni che si intendono intraprendere ed ispirano le concrete indicazioni di intervento contenute nei documenti che compongono la Struttura.

Tali criteri sono di seguito elencati.

CRITERIO 1: ARMONIZZARE TRA DI LORO I LIVELLI DI PIANIFICAZIONE.

Si rilevano spesso distonie tra i diversi strumenti di pianificazione, locali e settoriali, che operano sul medesimo territorio e su territori confinanti. Pertanto le azioni di pianificazione del PTC provinciale devono essere rivolte:

1. a rendere esplicite le condizioni di coerenza dei Piani Urbanistici dei Comuni, all'interno degli Ambiti di pianificazione e nell'Area vasta provinciale, per armonizzare le scelte urbanistiche di livello locale all'interno di quadri unitari di sviluppo socio economico, e per verificare la compatibilità delle previsioni dei Piani di settore con riferimento alla sostenibilità ambientale e suscettività alle trasformazioni del territorio provinciale;
2. a fornire contributi propositivi ai livelli di pianificazione regionale ed europea, affermando l'identità locale del territorio provinciale e illustrando le strategie del suo sviluppo, per rendere più facilmente compatibili i rispettivi programmi, incentivando forme di partenariato, di confronto e di competizione con altre aree vaste nazionali ed europee.

CRITERIO 2: CONDIVIDERE LE SCELTE DEL PIANO SULLA BASE DI UNA CHIAREZZA CONTRATTUALE.

Un processo di pianificazione vitale e condiviso ha origine dalla conclusione di accordi tra i soggetti titolari della funzione di pianificazione e gestione del territorio, che devono esprimere con chiarezza le condizioni di attuazione delle scelte di conservazione e modificazione del territorio, ed i reciproci impegni. Pertanto le scelte del Piano devono:

1. fornire indirizzi univoci e chiaramente determinati per la formazione dei piani urbanistici comunali e dei piani di settore, fondamentali, soprattutto, in sede di esercizio delle funzioni amministrative in materia urbanistica, ambientale e di tutela del territorio;
2. ricorrere alla variazione dei propri contenuti solo in relazione a motivazioni altrettanto chiaramente espresse e documentate;
3. valutare la rispondenza delle azioni di pianificazione realizzate sulla base di criteri preventivamente definiti e contrattati con i soggetti titolari della funzione di pianificazione e gestione del territorio.

CRITERIO 3: MIGLIORARE L'EFFICACIA DEL PIANO IN BASE AD AZIONI DI MONITORAGGIO, MANUTENZIONE ED AGGIORNAMENTO.

In una fase di rapidi mutamenti socio economici nella realtà provinciale, e di integrazione europea le scelte del Piano devono essere confrontate con i risultati ottenuti ed aggiornate e/o modificate in un processo dialettico attraverso:

1. il costante monitoraggio degli effetti prodotti nell'attuazione del Piano, mediante rapporti annuali al Consiglio Provinciale;
2. la conferma di validità dell'apparato conoscitivo ed interpretativo del Piano, con metodologie operative assimilabili alla manutenzione programmata di edifici e impianti, in relazione all'attivazione del sistema informativo regionale della pianificazione territoriale;
3. l'integrazione e l'aggiornamento del Piano, con le procedure previste dalle norme vigenti, accogliendo i contributi offerti dalla pianificazione di livello locale e di settore nonché dalla formazione del Piano Territoriale Regionale, in occasione dell'approvazione di ciascuno strumento.

CRITERIO 4: PERSEGUIRE IL MIGLIORE ASSETTO DELL'AREA VASTA PROVINCIALE ATTRAVERSO INTERVENTI DA EFFETTUARSI SUI SISTEMI DI RILIEVO SOVRACOMUNALE.

Le scelte del Piano inerenti l'organizzazione complessiva dei sistemi insediativi, del verde, dei servizi, produttivi, turistici, infrastrutturali, idrogeologici, che hanno rilievo sovracomunale devono migliorare le prestazioni territoriali nell'area vasta provinciale, assicurando la coerenza dei nuovi assetti con i livelli di sostenibilità ambientale e suscettività alle trasformazioni definiti dalla Descrizione Fondativa. In particolare:

1. la riconfigurazione dei sistemi insediativi deve produrre un riequilibrio dei pesi tra la fascia costiera, da decongestionare, e le valli dell'entroterra, da potenziare, per favorire nuove opportunità di sviluppo all'intero territorio provinciale;

2. il potenziamento e riqualificazione dei nodi e della rete di viabilità di livello sovracomunale deve tendere al minor consumo di nuove risorse territoriali ed assicurare la diminuzione dell'impatto che le attuali infrastrutture producono sui valori naturalistici ed insediativi;
3. l'organizzazione dei poli dei servizi scolastici e della formazione professionale deve garantire una più estesa possibilità di accesso all'istruzione superiore, limitando la mobilità indotta.

CRITERIO 5: CONSERVARE I VALORI.

Nella formulazione di scelte per lo sviluppo socioeconomico delle comunità locali, anche di carattere innovativo e spinte verso la competizione sui mercati globali, devono essere assicurate:
1. la tutela dei sistemi naturali che caratterizzano l'identità provinciale e che garantiscono la rigenerazione ecologica e la riproduzione delle risorse;
2. la tutela dei patrimoni insediativi storici che documentano il processo di formazione dell'identità provinciale e che garantiscono il soddisfacimento della domanda insediativa senza consumare ulteriormente le scarse risorse di aree disponibili.

CRITERIO 6: RISOLVERE LE CRISI.

Nell'esercizio degli atti di pianificazione, programmazione e controllo dell'uso del territorio le comunità locali devono assicurare l'attuabilità di interventi atti a risolvere le crisi che connotano la propria realtà territoriale, quella dell'Ambito di appartenenza, quella dell'Area vasta provinciale. In particolare:
1. il riconoscimento delle crisi da parte della strumentazione urbanistica locale deve essere effettuato, dove necessario, con riferimento alla dimensione territoriale più opportuna per definirne la natura ed approntare le azioni occorrenti alla sua risoluzione;
2. la previsione di soluzioni alternative ad ipotesi di intervento espresse dai livelli di pianificazione superiore deve tendere a una più equa ripartizione dei vantaggi e degli svantaggi derivanti dalla realizzazione degli interventi, che consideri sia la situazione preesistente sia la nuova configurazione determinata dagli interventi.

CRITERIO 7: ESPIMERE LE OPZIONI DI PIANIFICAZIONE PIÙ CONFACENTI ALLE CARATTERISTICHE LOCALI.

Allo scopo di risolvere le crisi presenti nel territorio, armonizzando le scelte urbanistiche e di settore con un atteggiamento di fondo teso ad affermare nuove prospettive di sviluppo, la pianificazione locale e di settore deve:
1. garantire la sicurezza e la salute delle persone attraverso la difesa del territorio, proteggendo gli insediamenti e le infrastrutture dai dissesti idrogeologici, e garantire la protezione dell'ambiente eliminando le compromissioni dovute alla incompatibilità delle funzioni;
2. favorire i processi di ristrutturazione del territorio, utilizzando prioritariamente le aree già insediate ed infrastrutturate anche mediante operazioni di sostituzione urbanistica;
3. consentire i processi di integrazione dei tessuti insediativi e delle reti infrastrutturali per irrobustire quegli elementi territoriali chiamati a sostenere un ruolo portante dei processi di sviluppo considerati compatibili con l'uso delle risorse territoriali;
4. affermare una cultura di manutenzione del territorio, attraverso la quale prevenire i possibili guasti, riutilizzare le aree dismesse, ricucire i margini indefiniti tra gli interventi, avendo cura degli spazi pubblici e delle strutture collettive.

CRITERIO 8: ORIENTARE LE SCELTE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA VERSO MODELLI PRESTAZIONALI CONFORMATI ALLE NUOVE ESIGENZE ESPRESSE DALLA COMUNITÀ PROVINCIALE E DALLE NUOVE COMPONENTI SOCIALI.

Per consentire lo sviluppo di scenari evolutivi di medio e lungo periodo, costruiti sulle nuove esigenze di residenza, di mobilità, di lavoro, di rapporto con la natura, di cultura e di svago espresse dalla comunità provinciale e dalle nuove componenti sociali, in rapporto ai caratteri di identità del territorio provinciale, la pianificazione urbanistica deve orientarsi a:
1. proteggere e valorizzare gli ambiti naturali ed i territori montani;
2. individuare le risorse di verde atte alla rigenerazione ecologica ed alla fruizione attiva in modo che siano facilmente accessibili dalle popolazioni insediate nelle conurbazioni costiere;
3. riproporre il modello insediativo della campagna abitata;
4. riqualificare le periferie urbane e gli insediamenti periferici dell'area metropolitana;
5. sviluppare e trasformare l'assetto insediativo, infrastrutturale e produttivo delle valli interne;
6. promuovere nuove forme di fruizione turistica, compatibili con l'ambiente e indirizzate al recupero del patrimonio edilizio esistente;
7. favorire la mobilità sui mezzi collettivi di trasporto, incentivando l'offerta di servizi di parcheggio intermodale per i mezzi privati, ed estendendo la pedonalizzazione dei centri storici e la realizzazione di piste ciclabili.

CRITERIO 9. ORGANIZZARE E ADEGUARE IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA.

Nel rapporto con il Piano Territoriale Regionale e con i PTC delle Province confinanti devono essere definite le scelte per:
1. conseguire un razionale disegno del sistema aggiornando le caratteristiche dei nodi e delle aste, creando gerarchie funzionali tra i vari livelli e liberando le infrastrutture esistenti da sovrapposizioni funzionali che causano crisi articolate;
2. concepire la mobilità sul territorio come una funzione che tende ad arricchire la conoscenza dei luoghi attraversati, della loro storia, delle loro peculiarità, migliorando a tale scopo la dotazione di attrezzature (aree di sosta, caselli, stazioni) in quantità e qualità;
3. sviluppare l'organizzazione territoriale afferente l'attività logistica di trasporto delle merci e della loro manipolazione nell'ambito di distretti specializzati, coordinando l'offerta di aree ed infrastrutture presenti nel territorio provinciale, ed in particolare connessa al sistema portuale genovese, con quella situata nei territori contermini delle province di Alessandria e Savona, con la prospettiva di costituire un'unità organizzativa integrata nell'ambito di una Regione Logistica del Nord Ovest.